

I. DISPOSICIÓN XERAIS

XEFATURA DO ESTADO

10440 *Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario.*

FELIPE VI

REI DE ESPAÑA

Saiban os que a viren e a entenderen que as Cortes Xerais aprobaron e eu sanciono a seguinte lei:

ÍNDICE

- Preámbulo.
- Título I. Disposicións xerais.
- Título II. A infraestrutura ferroviaria.
 - Capítulo I. Disposicións xerais.
 - Capítulo II. Planificación, proxecto e construción de infraestruturas ferroviarias integrantes da rede ferroviaria de interese xeral.
 - Capítulo III. Limitacións á propiedade.
 - Capítulo IV. A administración das infraestruturas ferroviarias.
 - Capítulo V. Réxime xurídico dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias.
 - Capítulo VI. Declaración sobre a rede.
 - Capítulo VII. Adxudicación de capacidade de infraestrutura.
 - Capítulo VIII. Infraestruturas ferroviarias nos portos e aeroportos de interese xeral.
 - Capítulo IX. Infraestruturas ferroviarias de titularidade privada.
- Título III. Instalacións de servizo e prestación de servizos ás empresas ferroviarias.
- Título IV. O transporte ferroviario.
 - Capítulo I. Disposicións xerais.
 - Capítulo II. Empresas ferroviarias.
 - Capítulo III. Intervención administrativa na prestación de servizos de transporte ferroviario e na explotación de infraestruturas.
 - Capítulo IV. Rexistro Especial Ferroviario.
 - Capítulo V. Dereitos dos usuarios dos servizos de transporte ferroviario.
- Título V. A seguridade ferroviaria.
 - Capítulo I. Réxime de seguridade.
 - Capítulo II. Certificación e autorización de seguridade.
 - Capítulo III. Réxime de seguridade aplicable aos diferentes elementos do sistema ferroviario.
 - Capítulo IV. A investigación de accidentes e incidentes ferroviarios.
- Título VI. Réxime económico e tributario.
 - Capítulo I. Taxas ferroviarias.
 - Sección 1.^a Taxa por licenza de empresa ferroviaria.
 - Sección 2.^a Taxa por outorgamento de autorización de seguridade e de certificado de seguridade.

Sección 3.^a Taxas por homologación de centros, certificación de entidades e material rodante, outorgamento de títulos e licenzas e autorizacións de entrada en servizo.

Sección 4.^a Taxa pola prestación de servizos e pola realización de actividades en materia de seguridade ferroviaria.

Sección 5.^a Taxa pola utilización ou aproveitamento especial de bens do dominio público ferroviario.

Sección 6.^a Canon por utilización das infraestruturas ferroviarias.

Capítulo II. Tarifas.

Título VII. Réxime sancionador e de inspección.

Disposicións adicionais.

Disposicións transitorias.

Disposición derogatoria.

Disposicións derradeiras.

Anexo I. Definicións.

Anexo II. Principios e parámetros básicos dos convenios que se subscribirán entre o Ministerio de Fomento e os administradores de infraestruturas ferroviarias.

Anexo III. Contido mínimo da declaración sobre a rede prevista no artigo 32.

PREÁMBULO

A Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, impulsou unha reordenación completa do transporte por ferrocarril de competencia estatal e sentou as bases que facilitaron a apertura gradual do mercado neste modo de transporte e a aparición nel de novos operadores, co obxectivo último de converter o ferrocarril nun modo de transporte competitivo. Para iso, incorporou ao ordenamento interno as normas comunitarias que integran o denominado primeiro paquete ferroviario: a Directiva 2001/12/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 26 de febreiro de 2001, pola que se modifica a Directiva 91/440/CEE sobre o desenvolvemento dos ferrocarrís comunitarios, a Directiva 2001/13/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 26 de febreiro de 2001, pola que se modifica a Directiva 95/18/CE do Consello, sobre concesión de licenzas ás empresas ferroviarias, e a Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 26 de febreiro de 2001, relativa á adxudicación da capacidade de infraestrutura ferroviaria, aplicación de canons pola súa utilización e certificación da seguridade.

O réxime legal que establece a Lei 39/2003, do 17 de novembro, apóiase en tres piares. En primeiro lugar, a separación, orgánica e funcional, das actividades de administración da infraestrutura e de explotación dos servizos de transporte conduciu á ruptura do monopolio estatal e da unidade de explotación tren-infraestrutura que imperara no noso país desde a metade do século XX. Isto conduciu á reorganización de Rede Nacional dos Ferrocarrís Españois (RENFE), ata entón operador exclusivo de transporte na rede ferroviaria estatal, coa segregación institucional das áreas de xestión da infraestrutura e de operación do transporte e a creación das entidades públicas empresariais Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) e RENFE-Operadora, que serviu de base finalmente para a reestruturación do sector ferroviario estatal.

En segundo termo, a lei puxo en marcha un proceso de liberalización progresiva do transporte ferroviario, con aperturas sucesivas á competencia: do transporte de mercadorías inicialmente, do transporte internacional de viaxeiros a continuación e a recentemente iniciada do transporte interior de viaxeiros.

O terceiro pilar da Lei 39/2003, do 17 de novembro, foi a creación dun órgano regulador, o Comité de Regulación Ferroviaria, ao que se encomendaron funcións de supervisión e de resolución dos conflitos entre o administrador de infraestructuras ferroviarias e os operadores do mercado ferroviario, ou destes entre si, para garantir o correcto funcionamento xeral do sistema. A Lei 3/2013, do 4 de xuño, de creación da Comisión

Nacional dos Mercados e da Competencia, suprimiu o Comité e atribuíu as súas funcións ao novo órgano regulador.

Durante os seus máis de dez anos de vixencia, a Lei 39/2003, do 17 de novembro, experimentou, con todo, numerosos retoques e modificacións parciais coas cales se pretendeu dar resposta a necesidades específicas xurdidas no sector ferroviario. Así aconteceu, por exemplo, coa liberalización do transporte internacional de viaxeiros en cumprimento da Directiva 2007/58/CE do Parlamento e do Consello, do 23 de outubro de 2007, pola que se modifican a Directiva 91/440/CEE do Consello, e a Directiva 2001/14/CE, coa regulación da prestación de servizos adicionais, complementarios e auxiliares na rede ferroviaria de interese xeral e nas zonas de servizo ferroviario, co recoñecemento dun ámbito de independencia funcional do Comité de Regulación Ferroviaria, coa anticipación da apertura do mercado interior do transporte de viaxeiros, coa supresión do organismo Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE), co cumprimento da Sentenza 245/2012, do 18 de decembro de 2012, do Tribunal Constitucional, en relación coa determinación das liñas integrantes da rede ferroviaria de interese xeral, coa reestruturación de ADIF, coa regulación do procedemento para establecer, modificar e actualizar os canons ferroviarios de conformidade coa sentenza do Tribunal de Xustiza da Unión Europea do 28 de febreiro de 2013, co establecemento dun réxime de asistencia ás vítimas de accidentes de transporte ferroviario de competencia estatal ou coa regulación en sede legal do procedemento de investigación técnica de accidentes e incidentes ferroviarios. Todas estas cuestións deron lugar a sucesivas reformas de preceptos concretos da lei que, pola súa importancia cuantitativa e cualitativa, ameazan con debilitar a necesaria homoxeneidade do réxime legal do transporte ferroviario.

Pola súa vez, a Directiva 2012/34/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de novembro de 2012, pola que se establece un espazo ferroviario europeo único, simplificou e aclarou o marco normativo comunitario do transporte por ferrocarril, refundindo nun único texto as directivas integrantes do primeiro paquete ferroviario. Pero, ademais desta finalidade de depuración e mellora da lexislación, a directiva modificou tamén bastantes preceptos das directivas e introduciu disposicións novas que obedecen a novos requirimentos do mercado ferroviario.

As novidades que recolle a Directiva 2012/34/UE abarcan case todos os ámbitos da lexislación ferroviaria; entre outros aspectos, os relativos á transparencia e á sustentabilidade do financiamento das infraestruturas ferroviarias e da contabilidade das empresas ferroviarias, a extensión do dereito de acceso destas últimas ás infraestruturas de conexión con portos e instalacións de servizo, unha nova e máis completa clasificación dos servizos relacionados co ferrocarril, a obrigação imposta aos administradores de infraestruturas de adoptar programas de empresa que inclúan plans de investimento e financiamento, o robustecemento da independencia e atribucións dos organismos reguladores do mercado e o establecemento de novas e máis precisas regras na tarificación do acceso á infraestrutura ferroviaria.

Mediante esta lei incorpóranse ao ordenamento español as novas normas contidas na Directiva 2012/34/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de novembro de 2012. Malia que a lei mantén un bo número dos preceptos da Lei 39/2003, do 17 de novembro, optouse, por razóns de certeza e claridade e para facilitar a máis correcta interpretación dos seus mandatos, por unificar e concentrar nunha nova norma, que substituirá integramente a Lei 39/2003, do 17 de novembro, o réxime legal completo do modo de transporte por ferrocarril.

O título I da lei recolle as disposicións xerais e determina o seu obxecto e os seus fins.

O título II inclúe as normas aplicables á infraestrutura ferroviaria e establece o réxime da súa planificación, proxección e construción. Defínese o concepto de rede ferroviaria de interese xeral, sobre a cal o Estado exerce competencias plenas, e regúlanse os procedementos de inclusión e exclusión de infraestruturas na dita rede e a formación do catálogo de infraestruturas ferroviarias da rede ferroviaria de interese xeral.

O citado título regula tamén o réxime de administración das infraestruturas ferroviarias, prevé a coexistencia dunha pluralidade de administradores de infraestruturas e impón

expresamente a submisión aos mandatos da lei dos administradores privados que, en virtude dun contrato, asuman a construción e administración dunha infraestrutura ferroviaria.

Polo que se refire ás infraestruturas ferroviarias situadas en portos de interese xeral, conectadas coa rede ferroviaria de interese xeral, as ditas infraestruturas teñen, basicamente, a consideración de instalacións de servizo, polo que as autoridades portuarias unicamente exercerán respecto delas algunhas das funcións propias do administrador de infraestruturas ferroviarias, coas especialidades que se prevén nesta lei.

O título II incorpora outras novidades igualmente dignas de mención. Impónselle ao Ministerio de Fomento a obrigaçión de aprobar, cunha ampla participación das institucións e axentes implicados, e de publicar unha estratexia indicativa do desenvolvemento, mantemento e renovación da infraestrutura ferroviaria de competencia estatal, que se debe desenvolver cun horizonte temporal non inferior a cinco anos, e determínase o réxime de construción de obras ferroviarias, coa previsión de contratos de colaboración entre o sector público e o sector privado dunha vixencia máxima de corenta anos.

O título III está dedicado ás instalacións de servizo e á prestación nelas de servizos ás empresas ferroviarias. Amplíase notablemente a relación de instalacións reguladas, prevense o acceso non discriminatorio a elas de todos os operadores, clasifícanse consonte o disposto na Directiva 2012/34/UE os distintos tipos de servizos e esténdese o réxime de autoprestación de servizos polas empresas ferroviarias. Estas medidas deberán permitir ás empresas, en última instancia, ofrecer mellores servizos aos seus clientes.

O título IV da lei, ao recoñecer a importancia estratéxica do transporte así como as vantaxes ambientais do transporte ferroviario, parte da consideración do dito modo como un servizo de interese xeral e esencial para a comunidade que se presta en réxime de libre competencia, sen outras excepcións que as expresamente previstas na lei por razóns de servizo público.

Neste concreto campo, a lei presenta importantes novidades. Prevese que o Consello de Ministros poida declarar, de oficio ou por instancia das comunidades autónomas ou das corporacións locais, que os servizos de competencia estatal, cuxa oferta sexa insuficiente ou non cumpra unhas condicións mínimas de frecuencia, calidade ou prezo, queden suxeitos ao cumprimento de obrigaçións de servizo público. A declaración implica que os servizos os prestará unha soa empresa, que deberá asegurar a súa continuidade, e arbítranse diferentes opcións para compensar economicamente tales obrigaçións: mediante a explotación dos servizos en réxime de exclusividade ou mediante subvención. En caso de que as obrigaçións de servizo público se impoñan por iniciativa das comunidades autónomas ou das corporacións locais, estas serán responsables do seu financiamento. Atribúeselle ao Ministerio de Fomento unha función de garantía consistente en ditaminar, de oficio ou por requirimento das partes interesadas e con carácter vinculante, se o equilibrio económico das condicións impostas para a prestación das obrigaçións de servizo público nunha liña ou nun servizo ferroviario se ve afectado pola concorrencia de servizos comerciais coincidentes; se o Ministerio de Fomento resolve que se menoscaba o equilibrio económico, os servizos comerciais serán limitados. No caso de servizos comerciais correspondentes a tráfico internacional, a función anterior corresponde á Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia de acordo coa normativa comunitaria.

A lei adapta a regulación dos dereitos dos usuarios á normativa establecida, con carácter uniforme para toda a Unión Europea, no Regulamento (CE) 1371/2007 do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de outubro de 2007, sobre os dereitos e as obrigaçións dos viaxeiros de ferrocarril, e recolle o dereito a unha asistencia integral para os afectados por accidentes ferroviarios. O título IV recolle, polo demais, dúas medidas adicionais: impóñenselles aos operadores ferroviarios obrigaçións de información ás autoridades responsables do transporte ferroviario para garantir a transparencia do mercado liberalizado e habílitase o Ministerio de Fomento para establecer condicións xerais ou contratos tipo para as distintas clases de servizos destinadas a asegurar uns estándares mínimos de calidade.

A lei dedica o título V á seguridade ferroviaria, dota de valor de lei disposicións recollidas anteriormente en normas regulamentarias e ordena sistematicamente outras incorporadas mediante o Real decreto lei 1/2014, do 24 de xaneiro, de reforma en materia de infraestruturas e transporte, e outras medidas económicas. No título V relaciónanse todos os compoñentes que integran a seguridade na circulación ferroviaria, defínense as atribucións da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, configurada como a autoridade nacional responsable da seguridade ferroviaria, e regúlase o réxime de seguridade aplicable a cada un dos elementos e axentes do sistema ferroviario.

O título V inclúe tamén un capítulo relativo á investigación de accidentes e incidentes ferroviarios, en que se establece a obrigaçión de investigar tecnicamente todos os accidentes ferroviarios graves que se produzan na rede ferroviaria de interese xeral, así como os demais accidentes e incidentes que o órgano responsable da investigación, a Comisión de investigación de accidentes ferroviarios, considere pertinente investigar. Outórgaselle á Comisión plena independencia funcional, regúlase a súa composición e a intervención do Congreso dos Deputados no nomeamento dos seus membros.

O título VI da lei regula o réxime económico e tributario do sector ferroviario tratando de alcanzar o equilibrio entre a viabilidade económica do sistema e o fomento do transporte ferroviario. Perséguese incentivar a mellora do funcionamento da rede, a redución de perturbacións, a optimización do uso da infraestructura e a diminución dos custos da súa posta á disposición.

A nova estrutura legal dos canons ferroviarios que se arbitra é máis sinxela e estimuladora do tráfico que a precedente. Suprímese a modalidade de canon de acceso, no canon por utilización das liñas ferroviarias, que constituía unha barreira á entrada de novos operadores ao mercado, implántanse novos criterios de clasificación de liñas co fin de vincular o canon ferroviario á rendibilidade potencial do mercado e faise especial fincapé na regulación de bonificacións e descontos sobre a contía do canon que deben aboar os operadores para fomentar o desenvolvemento dos servizos ferroviarios e a explotación máis eficaz das liñas.

Modifícase notablemente, así mesmo, a estrutura do canon por utilización das instalacións de servizo e revísase o réxime tarifario pola prestación de servizos, avanzando no libre acceso ás actividades de servizos sen comprometer a sustentabilidade da infraestructura ferroviaria. Modifícanse e amplíanse, finalmente, os criterios de clasificación das estacións de transporte de viaxeiros co fin de tomar en consideración a capacidade económica dos servizos asociados para a determinación da contía do canon.

Con relación ás restantes taxas, as principais novidades da lei consisten na eliminación da taxa por seguridade no transporte ferroviario e a creación da taxa pola prestación de servizos e realización de actividades en materia de seguridade ferroviaria, cuxo importe se destinará a financiar as actividades realizadas pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

O réxime sancionador e de inspección recóllese no título VII. A regulación persegue reforzar o principio de legalidade cunha tipificación máis precisa e sistemática das infraccións e unha maior graduación das sancións. Distribúese a potestade sancionadora entre a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria para as infraccións que afectan a seguridade ferroviaria, o Ministerio de Fomento para as que vulneran as regras do transporte e a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia para corrixir o incumprimento das súas decisións.

A lei péchase con dezasete disposicións adicionais, oito disposicións transitorias, unha disposición derogatoria e seis disposicións derradeiras. A disposición transitoria primeira establece un sistema provisional de apertura progresiva do mercado interior de transporte ferroviario de viaxeiros, en que o acceso dos novos operadores se levará a cabo mediante a obtención, a través dun procedemento de licitación pública, de títulos habilitantes para cada liña ou grupo de liñas. A disposición derradeira primeira modifica a Lei 3/2013, do 4 de xuño, de creación da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia, para integrar nela as novas competencias e a modificación das regras de funcionamento dos organismos reguladores do mercado ferroviario recollidas na Directiva 2012/34/UE.

TÍTULO I

Disposicións xerais

Artigo 1. *Obxecto da lei.*

1. O obxecto desta lei é a regulación, no ámbito da competencia do Estado, das infraestruturas ferroviarias, da seguridade na circulación ferroviaria e da prestación dos servizos de transporte ferroviario de viaxeiros e de mercadorías e daqueles que se prestan ás empresas ferroviarias nas instalacións de servizo, incluídos os complementarios e auxiliares.

2. Non será de aplicación o disposto nesta lei aos modos de transporte que utilicen cable ou cables, tractores e portadores e que non teñan camiño de rodadura fixo, os cales se rexerán pola súa normativa específica.

Artigo 2. *Fins da lei.*

Son fins desta lei os seguintes:

- a) Garantir un sistema común de transporte ferroviario no territorio do Estado.
- b) Satisfacer as necesidades da sociedade no ámbito do transporte ferroviario co máximo grao de eficacia.
- c) Facilitar o desenvolvemento da política europea común de transporte ferroviario, favorecendo a interconexión e a interoperabilidade dos sistemas ferroviarios e a intermodalidade dos servizos de transporte.
- d) Determinar as pautas para coordinar as actuacións dos distintos órganos das administracións públicas con competencias en materias que poidan incidir no sector ferroviario.
- e) Separar o réxime xurídico aplicable ás infraestruturas ferroviarias do dos servizos de transporte que sobre elas se prestan.
- f) Regular a construción de infraestruturas ferroviarias e o desenvolvemento de novos servizos de transporte de competencia estatal e impulsar a cohesión territorial, económica e social.
- g) Asegurar a eficiencia do sistema ferroviario estatal mediante unha adecuada utilización dos recursos dispoñibles.
- h) Regular o sistema de outorgamento de licenzas que permitan o acceso ao mercado das empresas ferroviarias.
- i) Regular o acceso á infraestrutura ferroviaria mediante un procedemento para a adjudicación de capacidade baseado nos principios de obxectividade, transparencia e non discriminación.
- j) Promover as condicións de competencia na prestación de servizos de transporte ferroviarios, de acordo co establecido nela, con respecto aos principios de obxectividade, transparencia e non discriminación.
- k) Establecer os criterios para que a prestación dos servizos de transporte ferroviario de viaxeiros e de mercadorías se realice con eficacia, continuidade e en condicións idóneas de seguridade.
- l) Promover a prestación de servizos ferroviarios en condicións de seguridade, definir as responsabilidades que na dita materia incumben a todos os axentes que operan na rede ferroviaria de interese xeral e determinar as atribucións da autoridade nacional responsable da seguridade ferroviaria.
- m) Regular a investigación de accidentes e incidentes ferroviarios e as facultades e normas de funcionamento da Comisión de investigación de accidentes ferroviarios.
- n) Protexer os intereses dos usuarios, con atención especial ás persoas con discapacidade ou con mobilidade reducida, garantindo os seus dereitos ao acceso aos servizos de transporte ferroviario de viaxeiros en adecuadas condicións de calidade e seguridade e á elección da empresa que os preste, así como a prestación dunha asistencia integral ás vítimas en caso de accidente ferroviario.

TÍTULO II

A infraestrutura ferroviaria

CAPÍTULO I

Disposicións xerais

Artigo 3. *A infraestrutura ferroviaria.*

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

As estacións de transporte de viaxeiros e terminais de transporte de mercadorías estarán constituídas:

- a) Polas vías principais e de servizo, cos terreos sobre os cales se asentan e todos os seus elementos e instalacións auxiliares precisas para o seu funcionamento.
- b) Polas plataformas de viaxeiros e de mercadorías.
- c) Polas calzadas dos patios de viaxeiros e mercadorías, comprendidos os accesos por estrada e para pasaxeiros que cheguen ou partan a pé.
- d) Polos edificios utilizados polo Servizo de Infraestruturas.
- e) Polas instalacións destinadas á recadación das tarifas de transporte, así como as destinadas a atender as necesidades dos viaxeiros.

Non terán a consideración de estacións de transporte de viaxeiros e terminais de transporte de mercadorías as áreas dedicadas a outras actividades exclusivamente comerciais, loxísticas ou industriais, aínda que se sitúen no ámbito daquelas.

Artigo 4. *A rede ferroviaria de interese xeral.*

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

2. Corresponde ao ministro de Fomento acordar, en cada momento, a inclusión na rede ferroviaria de interese xeral de novas infraestruturas ferroviarias cando razóns de interese xeral así o xustifiquen, logo de informe das comunidades autónomas afectadas.

Se a infraestrutura ferroviaria que se pretenda incluír na rede ferroviaria de interese xeral discorre integramente polo territorio dunha soa comunidade autónoma e sen conexión co resto da rede ou é titularidade da comunidade autónoma, será necesario para tal inclusión o seu consentimento previo.

3. O ministro de Fomento poderá excluír, logo de informe das comunidades autónomas afectadas, unha determinada infraestrutura ferroviaria da rede ferroviaria de interese xeral sempre que desaparecesen os motivos de interese xeral que xustificaron a súa inclusión naquela. Esta infraestrutura ferroviaria poderá ser traspasada á comunidade autónoma correspondente. O expediente de traspaso promoverase por instancia da

comunidade autónoma ou do Ministerio de Fomento e será resolto polo Consello de Ministros.

4. Todas as infraestruturas ferroviarias que formen parte da rede ferroviaria de interese xeral se incluírán no Catálogo de infraestruturas ferroviarias da rede ferroviaria de interese xeral, en que se relacionarán as liñas e tramos conforme un código oficial e se expresará, así mesmo, a súa orixe, o seu destino e unha breve referencia ás súas características técnicas, así como as estacións de transporte de viaxeiros e as terminais de transporte de mercadorías.

En todo caso, para a determinación ou modificación do catálogo deberán ser oídas as comunidades autónomas polas cales discorran as correspondentes liñas ou tramos ferroviarios.

Corresponde ao Ministerio de Fomento o establecemento e a modificación do Catálogo de infraestruturas ferroviarias da rede ferroviaria de interese xeral, que se publicará no «Boletín Oficial del Estado».

A inclusión ou exclusión de infraestruturas ferroviarias da rede ferroviaria de interese xeral, adoptadas consonte o disposto nos puntos 2 e 3, determinará a modificación do mencionado catálogo.

5. A posta en servizo de novas infraestruturas que formen parte da rede ferroviaria de interese xeral suporá a súa inclusión automática dentro do citado catálogo.

Non obstante, cada tres anos revisarase o Catálogo de acordo co procedemento do punto anterior e procederase á súa publicación.

6. O Estado e as comunidades autónomas con infraestruturas ferroviarias da súa titularidade cooperarán para facilitar a conexión entre estas infraestruturas ferroviarias e a rede ferroviaria de interese xeral e fomentarán a interoperabilidade entre as diferentes redes.

7. Os ministerios de Fomento e de Defensa arbitrarán conxuntamente as medidas necesarias para asegurar a debida coordinación nas materias a que se refire esta lei cando así conveña ás necesidades da defensa nacional.

CAPÍTULO II

Planificación, proxecto e construción de infraestruturas ferroviarias integrantes da rede ferroviaria de interese xeral

Artigo 5. Planificación de infraestruturas ferroviarias integrantes da rede ferroviaria de interese xeral.

1. O Ministerio de Fomento fará pública a estratexia indicativa do desenvolvemento, mantemento e renovación das infraestruturas ferroviarias integrantes da rede ferroviaria de interese xeral destinada a satisfacer as necesidades futuras de mobilidade. Esta estratexia, que cubrirá un período temporal de, polo menos, cinco anos, será renovable, establecerá un marco xeral de prioridades e financeiro e estará baseada na eficiencia económica e social e no financiamento sustentable do sistema ferroviario, terá en conta, de ser o caso, as necesidades globais da Unión Europea e establecerase tras a tramitación do procedemento en que, nos termos que se establezan regulamentariamente, se dará audiencia ás administracións públicas autonómicas e locais afectadas e aos demais interesados.

A estratexia do desenvolvemento das infraestruturas ferroviarias deberase realizar desde unha perspectiva intermodal para garantir a optimización dos recursos investidos e a súa asignación eficiente entre modos de transporte.

Delimitaranse regulamentariamente os supostos en que, por razóns de interese xeral e social, poderán aprobarse investimentos non previstos na estratexia indicativa, así como a revisión desta estratexia.

2. Corresponde ao Ministerio de Fomento, oídos o Consello Asesor de Fomento e as comunidades autónomas afectadas, a planificación das infraestruturas integrantes da rede ferroviaria de interese xeral e o establecemento ou a modificación das liñas ferroviarias ou

de tramos delas, de estacións de transporte de viaxeiros e de terminais de transporte de mercadorías. Así mesmo, observaranse as regras que aquel determine respecto do establecemento ou da modificación doutros elementos que deban formar parte da rede ferroviaria de interese xeral.

3. Para o establecemento dunha liña ou tramo, estación de transporte de viaxeiros ou terminal de transporte de mercadorías integrante da rede ferroviaria de interese xeral, ou a súa modificación significativa desde o punto de vista do trazado ou das súas condicións funcionais ou de explotación, será precisa a aprobación, polo Ministerio de Fomento, dun estudo informativo, consonte o previsto nesta lei e na normativa regulamentaria que a desenvolve.

O estudo informativo comprende a análise e a definición, en aspectos tanto xeográficos como funcionais e de explotación, das opcións dunha actuación determinada e, de ser o caso, da selección da alternativa máis recomendable como solución proposta. De ser o caso, o estudo informativo incluírá o estudo de impacto ambiental das opcións propostas e constituirá o documento básico para efectos da correspondente avaliación ambiental prevista na lexislación ambiental.

Sen prexuízo do que poida establecer a lexislación ambiental, non será preceptiva a redacción dun estudo informativo cando se trate de obras de reposición, de conservación, de acondicionamento de trazado, de alargamentos de plataforma ou de desdobrementos de vía sobre esta, electrificación, sinalización e, en xeral, daquelas que non supoñan unha modificación substancial do trazado das liñas existentes. Para tales efectos, entenderase por trazado dunha liña ou tramo de liña unha franxa de terreo cuxas dimensións se determinarán regulamentariamente. Tampouco será preceptiva a redacción dun estudo informativo para o establecemento de estacións de transporte de viaxeiros de proximidades e apeadoiros e terminais de transporte de mercadorías de reducido tamaño, segundo se determine regulamentariamente.

4. Para a súa tramitación, o Ministerio de Fomento remitirá o estudo informativo correspondente ás comunidades autónomas e entidades locais afectadas, con obxecto de que, durante o prazo dun mes, examinen e, de ser o caso, informen se o trazado proposto é o máis adecuado para o interese xeral e para os intereses que representan. Transcorrido o dito prazo sen que as ditas administracións públicas informen ao respecto, entenderase que están conformes coa solución proposta.

No caso de que algunha das ditas administracións manifeste desconformidade, necesariamente motivada, en relación con estudos informativos sobre novas liñas ferroviarias, tramos delas ou doutros elementos da infraestrutura ferroviaria non incluídos no planeamento urbanístico vixente dos núcleos de poboación a que afecten, o Ministerio de Fomento abrirá un período de consultas con ela por un período non inferior a dous meses. De se manter a discrepancia, o expediente será elevado ao Consello de Ministros, que decidirá acerca da execución do proxecto a que se refire o estudo informativo e, de ser o caso, acordará a modificación ou revisión do planeamento afectado, que se deberá acomodar ás determinacións do proxecto no prazo dun ano desde a súa aprobación.

5. Con carácter simultáneo ao trámite de informe a que se refire o punto anterior, o estudo informativo someterase, na forma prevista na Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común, a un trámite de información pública durante un período de 30 días hábiles. As observacións realizadas neste trámite deberán versar exclusivamente sobre a concepción global do trazado proxectado. A tramitación do expediente de información pública corresponde ao Ministerio de Fomento.

Simultaneamente, e con ese mesmo prazo, o Ministerio de Fomento solicitará informe ás empresas ferroviarias e ao administrador de infraestruturas ferroviarias afectado acerca da concepción global do trazado proxectado e dos aspectos funcionais ou de explotación incluídos no estudo informativo.

6. Unha vez concluídos os prazos de audiencia e información pública, o Ministerio de Fomento remitirá o expediente completo, que incluírá o estudo informativo e o resultado

dos trámites de audiencia e información pública, ao Ministerio de Agricultura, Alimentación e Medio Ambiente, para os efectos previstos na lexislación ambiental.

7. Completada a tramitación prevista no punto anterior, corresponderá ao Ministerio de Fomento o acto formal de aprobación do estudo informativo, que suporá a inclusión da futura liña ou tramo da rede a que este se refira na rede ferroviaria de interese xeral, de conformidade co establecido no artigo 4.2.

Con ocasión das revisións dos instrumentos de planeamento urbanístico, ou nos casos en que se aprobe un tipo de instrumento distinto ao anteriormente vixente, incluíranse as novas infraestruturas contidas nos estudos informativos aprobados definitivamente con anterioridade. Para tal fin, os estudos informativos incluírán unha proposta da banda de reserva da previsible ocupación da infraestrutura e das súas zonas de dominio público.

Para os únicos efectos da ocupación temporal dos terreos para a toma de datos e realización de prospeccións necesarias para a elaboración dos proxectos, a aprobación dos estudos informativos implicará a declaración de utilidade pública e a necesidade de ocupación temporal dos ditos terreos.

8. Transcorridos dez anos desde a aprobación formal dun estudo informativo sen que se iniciase a execución das obras correspondentes, deixará de ter efecto o disposto no punto anterior.

Artigo 6. *Aprobación dos proxectos, construción e posta en servizo de infraestruturas ferroviarias integrantes da rede ferroviaria de interese xeral.*

1. Corresponde aos administradores de infraestruturas ferroviarias a que se refire o artigo 22 desta lei a aprobación dos proxectos básicos e de construción das infraestruturas ferroviarias da súa titularidade, así como a súa construción.

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

Os proxectos de construción de novas infraestruturas ou daqueles que as modifiquen significativamente ou introduzan perturbacións relevantes na explotación ferroviaria, así como as posibles modificacións dos ditos proxectos, poranse en coñecemento das empresas ferroviarias, do Ministerio de Fomento e da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, antes da súa aprobación.

Transcorridos cinco anos desde a aprobación técnica dun proxecto de construción sen que se iniciase a execución das obras correspondentes, este quedará sen efecto.

2. A aprobación do correspondente proxecto básico ou o de construción de liñas ferroviarias, tramos delas ou outros elementos da infraestrutura ferroviaria ou de modificación das preexistentes que requira a utilización de novos terreos, suporá a declaración de utilidade pública ou interese social, a necesidade de ocupación e a súa declaración de urxencia, para efectos da expropiación forzosa daqueles nos cales se deba construír a liña, o tramo ou o elemento da infraestrutura ferroviaria ou que sexan necesarios para modificar as preexistentes, segundo o previsto na lexislación expropiatoria.

No caso de que deban ser afectados servizos, instalacións de servizos, accesos ou vías de comunicación, poderase optar pola expropiación ou pola reposición daqueles. Neste último suposto, a titularidade deses servizos ou vías repostos, así como as responsabilidades e obrigacións derivadas do seu funcionamento, mantemento e conservación, corresponderán ao titular orixinario deles. Por vía regulamentaria regularase a audiencia deste no correspondente procedemento, a súa intervención na recepción das obras realizadas para a reposición e o réxime de responsabilidade, a cal continuará en todo caso sendo do titular orixinario, salvo acordo expreso en contrario.

3. A potestade expropiatoria será exercida, en todo caso, pola Administración xeral do Estado e o beneficiario da expropiación será o administrador de infraestruturas ferroviarias, que asumirá os dereitos e obrigacións que a lexislación de expropiacións establece e aboará o seu custo.

4. Os administradores de infraestruturas ferroviarias poderán, mediante convenio de colaboración, encomendar a outras administracións públicas, entidades de dereito público e sociedades vinculadas ou dependentes destas administracións, as facultades correspondentes á contratación de obras ferroviarias na rede ferroviaria de interese xeral. A encomenda non comprenderá, en ningún caso, a aprobación do proxecto de construción, nin afectará as funcións de supervisión e recepción da obra.

5. Antes da posta en servizo de liñas ferroviarias, dos seus tramos e das estacións de transporte de viaxeiros ou terminais de transporte de mercadorías pertencentes á rede ferroviaria de interese xeral, calquera que fose o procedemento de construción, será necesario contar cunha autorización da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria en que se declare que a liña ferroviaria ou o tramo correspondente poden entrar en servizo, ao cumpriren as condicións de seguridade exixidas pola normativa aplicable. Determinaranse regulamentariamente o procedemento e os requisitos necesarios para a autorización.

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

1. Os plans xerais e demais instrumentos xerais de ordenación urbanística cualificarán os terreos que ocupen as infraestruturas ferroviarias que formen parte da rede ferroviaria de interese xeral, así como aqueles que deban ocuparse para tal finalidade, de acordo cos estudos informativos aprobados definitivamente, como sistema xeral ferroviario ou equivalente, de titularidade estatal, e non incluírán determinacións que impidan ou perturben o exercicio das competencias atribuídas ao administrador de infraestruturas ferroviarias.

2. Así mesmo, nos casos en que se acorde a redacción, revisión ou modificación dun instrumento de planeamento urbanístico que afecte liñas ferroviarias, tramos delas, outros elementos da infraestrutura ferroviaria ou as zonas de servizo reguladas no artigo 9, o órgano con facultades para acordar a súa aprobación inicial deberá enviar, con anterioridade a esta, o contido do proxecto ao Ministerio de Fomento para que este emita, no prazo de dous meses computados desde a data da súa recepción e con carácter vinculante no relativo ás materias da súa competencia, un informe comprensivo das observacións que, de ser o caso, considere convenientes. Se, transcorrido o dito prazo, o referido ministerio non emitiu o informe citado, entenderase a súa conformidade co proxecto urbanístico.

Non se poderán aprobar instrumentos de modificación, revisión, desenvolvemento ou execución da ordenación territorial e urbanística que contraveñan o establecido nun estudo informativo aprobado definitivamente

No caso de estudos informativos en tramitación que, non tendo sido aínda aprobados, fosen sometidos a información pública, a Administración competente en materia de ordenación territorial ou urbanística, segundo corresponda, procederá en cada caso, nas zonas afectadas polos trazados e actuacións ferroviarias obxecto da mencionada información pública, á suspensión da aprobación de novas clasificacións e cualificacións de solo e dos efectos das xa aprobadas, como tamén á suspensión do outorgamento de novas autorizacións e licenzas urbanísticas, ata que se aprobe o estudo, cun prazo máximo de suspensión dun ano a partir da data de publicación do anuncio da información pública do correspondente estudo, o cal poderá prorrogar motivadamente o Ministerio de Fomento, por un prazo máximo de seis meses.

Exclúense do anterior aquelas actuacións administrativas de carácter territorial, urbanístico ou edificatorio que si sexan compatibles coa futura actuación ferroviaria ou se limiten á mera conservación e mantemento do existente, logo de informe vinculante do Ministerio de Fomento.

3. As obras de construción, reparación ou conservación de liñas ferroviarias, de tramos delas ou doutros elementos da infraestrutura terán a consideración de obras de interese xeral. Os proxectos construtivos das obras de construción serán, previamente á súa aprobación, comunicados á Administración urbanística competente para efectos de

que comprobe a súa adecuación ao estudo informativo e emita informe, que se entenderá favorable se despois dun mes a dita comunicación non se emitiu.

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

4. O administrador de infraestruturas ferroviarias non precisará autorizacións, permisos ou licenzas administrativas de primeira instalación, funcionamento ou apertura, previstas na normativa vixente para o desenvolvemento das actividades directamente vinculadas ao tráfico ferroviario.

5. As autorizacións e, de ser o caso, as concesións outorgadas a particulares para a realización de obras ou actividades na zona de servizo ferroviario regulada no artigo 9 non eximirán os seus titulares de obter os permisos, licenzas e demais autorizacións que, en cada caso, sexan exixidas por outras disposicións legais.

Artigo 8. *Pasos a nivel.*

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

Corresponderá aos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias a autorización para o establecemento provisional de novos pasos a nivel. Esta autorización deberá ser motivada e comunicada á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

2. Os administradores xerais de infraestruturas ferroviarias e as administracións públicas con competencia en materia de estradas procederán, segundo o permitan as dispoñibilidades orzamentarias e conforme os convenios que, de ser o caso, se poidan celebrar, á supresión dos pasos a nivel existentes e, de ser o caso, á súa substitución por cruzamentos a distinto nivel, na forma que regulamentariamente se determine.

3. A construción de novas urbanizacións e centros ou establecementos tales como hospitais, centros deportivos, docentes, culturais, industriais ou outros equipamentos equivalentes, cando o acceso a eles se poida realizar a través dun paso a nivel existente, implicará a necesidade da súa eliminación e o custo de tal supresión será por conta do promotor da urbanización ou establecemento.

En calquera caso, a entidade promotora presentará ante o administrador da infraestrutura ferroviaria afectada un proxecto específico dos accesos a ela, incluídos os aspectos de parcelación, rede viaria e servizos urbanos que incidan sobre as zonas de dominio público, servidume e afección do ferrocarril. O administrador, logo de informe do Ministerio de Fomento, adoptará a resolución que resulte procedente.

4. Os administradores xerais de infraestruturas ferroviarias, con obxecto de preservar e mellorar a seguridade dos usuarios das estradas e camiños e do ferrocarril, poderán realizar a reordenación de pasos a nivel, así como dos seus accesos, tanto de titularidade pública como privada, e garantirá, neste último caso, o acceso aos predios afectados.

5. A aprobación administrativa dos proxectos de construción de cruzamentos a distinto nivel e os das obras necesarias para a reordenación, concentración e mellora dos pasos a nivel e dos seus accesos, incluída a mellora da súa visibilidade, levará anexa a declaración de utilidade pública, a necesidade de ocupación e a urxencia para efectos da expropiación dos bens e dereitos que poidan ser necesarios para as ditas actuacións. Para a aprobación dos citados proxectos non será necesaria a realización do trámite de información pública, cando as actuacións que se vaian levar a cabo non supoñan unha modificación substancial na funcionalidade da liña afectada.

As referidas obras non están sometidas aos actos de control preventivo municipal a que se refire o artigo 84.1.b) da Lei 7/1985, do 2 de abril, e teñen o carácter de obras de conservación, mantemento e reposición de instalacións ferroviarias. Non obstante, os proxectos de novas construcións deberán someterse a informe da Administración urbanística competente, que se entenderá favorable se non se emitise, de forma expresa, no prazo dun mes desde a recepción da documentación.

6. Os pasos a nivel deberán contar cos sistemas de protección e sinalización adecuados para garantir a seguridade que, en cada caso, lles corresponda consonte a clasificación que se establecerá regulamentariamente.

7. Os pasos a nivel particulares existentes, establecidos para o servizo de determinados predios ou de explotacións de calquera clase, rexeranse polas condicións fixadas na correspondente autorización e quedará expresamente prohibida a súa utilización por persoas distintas ou para tráfico ou fins diferentes dos comprendidos naquela. Os administradores xerais de infraestruturas ferroviarias poderán, de oficio ou por proposta das administracións públicas competentes en materia de estradas, acordar a clausura dos pasos a nivel establecidos en camiños privados cando os seus titulares non respecten as condicións da autorización ou non atendan debidamente á súa conservación, protección e sinalización, ou cando o cruzamento da vía se poida realizar por outros pasos próximos, a igual ou a distinto nivel. Poderanse modificar as condicións da autorización outorgada para o establecemento do paso a nivel ou impor novas exixencias de seguridade ou de paso cando as circunstancias do camiño ou do cruzamento variasen desde a data de outorgamento daquela.

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

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

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

9. Igualmente, non terán a consideración de pasos a nivel, para os efectos desta lei, as interseccións de vías, tanto as destinadas ao tráfico rodado como ao peonil, coas liñas ferroviarias integradas na rede ferroviaria de interese xeral ou tramos delas que sexan susceptibles de seren utilizados non soamente para a circulación de trens e outros vehículos ferroviarios convencionais, senón tamén para a de tranvías, metros lixeiros ou outros medios de transporte sobre raís diferentes do ferrocarril convencional, sempre que se cumpran os seguintes requisitos:

- a) Que a configuración física da liña ferroviaria ou tramo dela responda ás tipoloxías e parámetros de deseño propios das liñas destinadas á circulación de tranvías, metros lixeiros ou vehículos análogos.
- b) Que os sistemas de control de tráfico da liña ou tramo e as características da súa explotación sexan os habitualmente utilizados nas liñas destinadas á circulación de tranvías, metros lixeiros ou vehículos análogos.

Artigo 9. *Zonas de servizo ferroviario.*

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

Sen prexuízo das actividades a que se refire o parágrafo anterior, dentro da zona de servizo ferroviario poderán realizarse outras de carácter industrial, comercial e de servizos cuxa localización estea xustificada pola súa relación con aquelas, de conformidade co que

determine o proxecto de delimitación e utilización de espazos ferroviarios e o planeamento urbanístico correspondente.

O réxime aplicable dentro das zonas de servizo ferroviario aos terreos necesarios para a execución de infraestruturas ferroviarias e para a realización das actividades propias do administrador de infraestruturas ferroviarias axustarase ao disposto no proxecto de delimitación e utilización de espazos ferroviarios a que se refire o punto seguinte.

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

En todo caso, o procedemento para a aprobación dos proxectos de delimitación e utilización de espazos ferroviarios incluírá o informe vinculante do Ministerio de Defensa cando a proposta de delimitación inclúa terreos, edificacións e instalacións, incluídas as súas zonas de seguridade, vinculados aos fins da defensa nacional.

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

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

1. Os plans xerais e demais instrumentos xerais de ordenación urbanística cualificarán os terreos destinados a zonas de servizo ferroviario como sistema xeral ferroviario ou equivalente de titularidade estatal e non incluírán determinacións que impidan ou perturben o exercicio das competencias atribuídas ao administrador de infraestruturas ferroviarias.

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

a) O administrador de infraestruturas ferroviarias poderá formular o proxecto do referido plan especial, que tramitará e aprobará, como plan de iniciativa pública, a autoridade urbanística competente conforme a lexislación aplicable en cada caso.

b) Concluída a tramitación, con carácter previo á súa aprobación, a autoridade urbanística competente dará traslado do proxecto do plan ao administrador de infraestruturas ferroviarias, para que este emita informe sobre as cuestións da súa competencia no prazo máximo dun mes.

c) En caso de que non se dea traslado do proxecto do plan, no prazo de seis meses desde a súa remisión polo administrador de infraestruturas ferroviarias ao órgano encargado da súa tramitación, ou de desacordo entre ambas as autoridades sobre o seu contido, a Administración urbanística non poderá aprobalo e deberá iniciar un período de negociación co administrador de infraestruturas ferroviarias co obxecto de obter un acordo expreso no prazo de dous meses. Transcorrido ese prazo sen acordo, remitírase o expediente ao Consello de Ministros que resolverá, con carácter vinculante, sobre as cuestións obxecto de discrepancia.

3. As obras que se leven a cabo na zona de servizo ferroviario deberán adaptarse ao plan especial de ordenación desta ou ao instrumento equivalente. Para a constatación deste requisito deberáse solicitar, antes da súa realización, informe á Administración urbanística competente, que se entenderá favorable se transcorre un mes desde a presentación da correspondente documentación sen se remitir aquel.

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

5. Non procederá a suspensión da execución, polos órganos urbanísticos, das obras que realice o administrador de infraestruturas ferroviarias cando estas se leven a cabo en cumprimento dos plans e dos proxectos de obras aprobados polos órganos competentes.

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

1. Cando a explotación dunha liña ferroviaria careza de rendibilidade desde o punto de vista económico e social, o Consello de Ministros, por instancia do ministro de Fomento, logo de solicitude motivada, de ser o caso, do administrador de infraestrutura correspondente, poderá acordar a súa clausura e conseguinte exclusión da rede ferroviaria de interese xeral, resultando de aplicación o previsto nos puntos 3 e 4 do artigo 4.

Antes de formular a solicitude de clausura, o administrador da infraestrutura deberá consultar coas empresas ferroviarias.

2. Con carácter previo á adopción do acordo de clausura da liña ou tramo afectado, o Ministerio de Fomento porao en coñecemento das comunidades autónomas e entidades locais que poidan resultar afectadas. Se as comunidades autónomas ou entidades locais non asumen o financiamento para a administración da liña ferroviaria ou tramo dela, o Consello de Ministros acordará a súa clausura ou, de ser o caso, o seu traspaso á comunidade autónoma correspondente, nos termos previstos no artigo 4.3.

Se unhas ou outras asumen o financiamento da liña ou tramo, o Ministerio de Fomento, o administrador de infraestruturas ferroviarias e as administracións que asuman o financiamento subscribirán un convenio en que se fixarán os termos do mantemento da liña ou do tramo de liña de que se trate na rede ferroviaria de interese xeral.

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

CAPÍTULO III

Limitacións á propiedade

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

Para os efectos desta lei, establécense, nas liñas ferroviarias que formen parte da rede ferroviaria de interese xeral, unha zona de dominio público, outra de protección e un límite de edificación. Tanto as referidas zonas como o límite de edificación se rexerán polo establecido nesta lei e nas súas disposicións de desenvolvemento.

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

Artigo 13. *Zona de dominio público.*

1. Comprenden a zona de dominio público os terreos ocupados polas liñas ferroviarias que formen parte da rede ferroviaria de interese xeral e unha franxa de terreo de oito metros a cada lado da plataforma, medida en horizontal e perpendicularmente ao seu eixe, desde a aresta exterior da explanación.

2. Regulamentariamente poderá determinarse unha distancia inferior á establecida no punto anterior para delimitar a zona de dominio público e a de protección, en función das características técnicas da liña ferroviaria de que se trate e das características do solo

polo cal discorra a dita liña. Non se poderá autorizar a redución da zona de dominio público, a de protección nin a liña límite da edificación por intereses particulares.

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

Naqueles casos en que as características do terreo non permitan definir a aresta exterior da explanación, conformará a dita aresta exterior unha liña imaxinaria, paralela ao eixe da vía, situada a unha distancia de tres metros medidos, perpendicularmente ao dito eixe, desde o bordo externo do carril exterior.

4. Nos casos especiais de pontes, viadutos, estruturas ou obras similares, como regra xeral poderanse fixar como arestas exteriores da explanación as liñas de proxección vertical do bordo das obras sobre o terreo e, en todo caso, será de dominio público o terreo comprendido entre as referidas liñas. Naqueles supostos en que a altura da estrutura sexa suficiente, poderase delimitar como zona de dominio público exclusivamente a zona necesaria para asegurar a conservación e o mantemento da obra e, en todo caso, o contorno dos apoios e estribos e unha franxa perimetral suficiente arredor destes elementos.

Artigo 14. *Zona de protección.*

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

2. No solo clasificado polo planeamento urbanístico como urbano ou urbanizable, e sempre que conte co planeamento máis preciso que requira a lexislación urbanística aplicable, para iniciar a súa execución, as distancias establecidas no punto anterior para a protección da infraestrutura ferroviaria serán de cinco metros para a zona de dominio público e de oito metros para a de protección, contados en todos os casos desde as arestas exteriores da explanación. Estas distancias poderán ser reducidas polos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias, logo de informe da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria no ámbito das súas competencias, sempre que se acredite a necesidade ou o interese público da redución, e non se ocasione prexuízo á regularidade, á conservación e ao libre tránsito do ferrocarril sen que, en ningún caso, a correspondente á zona de dominio público poida ser inferior a dous metros. A solicitude de redución deberá ir acompañada, ao menos, dunha memoria explicativa e de planos en planta e alzado que describan de forma precisa o seu obxecto.

Artigo 15. *Límite de edificación.*

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

Nos túneles e nas liñas férreas soterradas ou cubertas con lousas non será de aplicación a liña límite da edificación. Tampouco será de aplicación a liña límite da edificación cando a obra que se vaia executar sexa un valo ou cerramento.

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

Nas liñas ferroviarias que formen parte da rede ferroviaria de interese xeral e que discorran por zonas urbanas, a liña límite da edificación sitúase a vinte metros da aresta máis próxima á plataforma.

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

3. Así mesmo, os administradores xerais de infraestruturas, logo de informe da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, no ámbito das súas competencias e das comunidades autónomas e entidades locais afectadas, poderán, por razóns xeográficas ou socioeconómicas, fixar unha liña límite de edificación diferente á establecida con carácter xeral, aplicable a determinadas liñas ferroviarias que formen parte da rede ferroviaria de interese xeral, en zonas ou áreas delimitadas. Esta redución non afectará puntos concretos, senón que será de aplicación ao longo de tramos completos e de lonxitude significativa.

4. Cando resulte necesaria a execución de obras dentro da zona establecida pola liña límite da edificación nun punto ou área concreta, os administradores xerais de infraestruturas, logo de informe da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria no ámbito das súas competencias, poderán establecer a liña límite de edificación a unha distancia inferior ás sinaladas no punto 2, logo de solicitude do interesado e tramitación do correspondente expediente administrativo, sempre e cando iso non contraveña a ordenación urbanística e non cause prexuízo á seguridade, á regularidade, á conservación e ao libre tránsito do ferrocarril, así como cando non sexa incompatible coa construción de novas infraestruturas correspondentes a estudos informativos que continúen producindo efectos conforme o disposto no punto 8 do artigo 5 desta lei.

Artigo 16. Outras limitacións relativas ás zonas de dominio público e de protección.

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

Os solicitantes dunha autorización para a realización de obras, instalacións ou actividades nas zonas de dominio público do ferrocarril estarán obrigados a prestar ao administrador da infraestrutura ferroviaria as garantías que este exixa en relación coa correcta execución das actividades autorizadas, de conformidade co que, de ser o caso, se determine regulamentariamente.

Calquera obra que se leve a cabo na zona de dominio público e na zona de protección e que teña por finalidade salvagardar paisaxes ou construcións ou limitar o ruído que provoca o tránsito polas liñas ferroviarias, será custeada polos seus promotores.

Non obstante o anterior, só se poderán realizar obras ou instalacións na zona de dominio público, logo de autorización do administrador de infraestruturas ferroviarias, cando sexan necesarias para a prestación do servizo ferroviario ou ben cando a prestación dun servizo de interese xeral así o requira. Excepcionalmente e por causas debidamente xustificadas, poderá autorizarse o cruzamento da zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalacións de interese privado.

Nos supostos de ocupación da zona de dominio público ferroviario, o que a realice estará obrigado á limpeza e recollida do material situado nos terreos ocupados ata o límite da citada zona de dominio público, logo de requirimento do administrador de infraestruturas ferroviarias da liña. De non se atender o requirimento dentro do prazo conferido, actuará de forma subsidiaria o administrador de infraestruturas ferroviarias da liña, mediante a realización dos necesarios labores de limpeza e recollida do material, e o ocupante dos terreos quedará obrigado a resarcir os gastos en que incorrese pola dita actuación.

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

Serán indemnizables a ocupación da zona de protección e os danos e perdas que se causen pola súa utilización, consonte o establecido na Lei do 16 de decembro de 1954, de expropiación forzosa.

A denegación da autorización deberá fundarse nas previsións dos plans ou proxectos de ampliación ou variación da liña ferroviaria nos dez anos posteriores ao acordo, ou en razóns de seguridade do tráfico ferroviario, ou no feito de que a obra, instalación ou actividade afecte a seguridade do tráfico ferroviario, afecte directa ou indirectamente a estabilidade da plataforma ou a explanación, cause prexuízos á integridade de calquera elemento da infraestrutura, dificulte o normal mantemento ou impida a adecuada explotación da infraestrutura.

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

4. Nas construcións e instalacións xa existentes poderanse realizar, exclusivamente, obras de reparación e mellora, sempre que non supoñan aumento de volume da construción e sen que o incremento de valor que aquelas comporten poida ser tido en conta para efectos expropiatorios. En todo caso, tales obras requirirán a autorización previa do administrador de infraestruturas ferroviarias, sen prexuízo dos demais permisos ou autorizacións que poidan resultar necesarios en función da normativa aplicable.

5. Sempre que se asegure a conservación e o mantemento da infraestrutura ferroviaria, o planeamento urbanístico poderá cualificar con distintos usos, superficies superpostas, na rasante e no subsolo ou no voo, coa finalidade de constituír un complexo inmobiliario, tal e como permita a lexislación estatal de solo.

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

Na zona de protección ata a liña límite de edificación, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá solicitar ao Ministerio de Fomento a expropiación de bens que pasarán a ter a consideración de dominio público, entendéndose implícita a declaración de utilidade pública, a necesidade da súa ocupación e a súa declaración de urxencia, sempre que se xustifique o seu interese para a idónea prestación dos servizos ferroviarios e para a seguridade da circulación.

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

1. Os delegados do Goberno nas comunidades autónomas, por instancia do Ministerio de Fomento, da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria ou do administrador de infraestruturas ferroviarias, disporán a paralización das obras ou instalacións e a suspensión de usos prohibidos, non autorizados ou que non se axusten ás condicións establecidas nas autorizacións. Así mesmo, poderase proceder á precintaxe das obras ou instalacións afectadas.

2. O delegado do Goberno solicitará do administrador de infraestruturas ferroviarias que efectúe a adecuada comprobación das obras paralizadas e os usos suspendidos, e deberá adoptar, no prazo de dous meses desde que se reciba a instancia e logo de audiencia de quen poida resultar directamente afectado, unha das resolucións seguintes:

- a) A demolición das obras ou instalacións e a prohibición definitiva dos usos prohibidos, non autorizados ou que non se axusten ás autorizacións outorgadas.
- b) A iniciación do oportuno expediente para a eventual regularización das obras ou instalacións ou autorización dos usos permitidos.

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

CAPÍTULO IV

A administración das infraestruturas ferroviarias

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

1. A administración das infraestruturas ferroviarias integradas na rede ferroviaria de interese xeral ten por obxecto o mantemento e a explotación daquelas, así como tamén a xestión do seu sistema de control, de circulación e de seguridade. Non se poderá encomendar a terceiros a realización de funcións inherentes á xestión do sistema de control, de circulación e de seguridade.

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

3. Terán a consideración de administradores de infraestruturas ferroviarias as entidades públicas empresariais a que se refire o artigo 22, ás cales se aplicarán as normas incluídas no capítulo V do título II da presente lei.

Os organismos públicos que administren portos de interese xeral conectados á rede ferroviaria de interese xeral exercerán funcións propias do administrador de infraestruturas ferroviarias respecto das infraestruturas ferroviarias de cada porto, para o que serán de aplicación as normas incluídas no capítulo VIII do título II.

4. Sen prexuízo do establecido no punto anterior, o ministro de Fomento poderá asignar tamén a unha entidade pública ou privada, en virtude dun contrato, as funcións propias do administrador de infraestruturas ferroviarias para a construción e administración ou só a administración dunha infraestrutura ferroviaria determinada que forme parte ou vaia formar parte da rede ferroviaria de interese xeral. A selección do contratista axustarase ás previsións contidas na lexislación xeral sobre contratos do sector público.

En caso de que se lles encomende ás ditas entidades a construción dunha infraestrutura ferroviaria, a supervisión e aprobación dos proxectos e a recepción das obras corresponderán ao Ministerio de Fomento.

Dentro das competencias e funcións dos administradores de infraestrutura enumeradas no artigo 23, as recollidas nas letras h) e k) non se poderán encomendar en ningún caso a empresas ou organismos que presten servizos de transporte ferroviario.

Artigo 20. *Servizos básicos mínimos para o acceso á infraestrutura ferroviaria.*

Para garantir o dereito de acceso á infraestrutura, os administradores de infraestruturas ferroviarias proporcionarán a todas as empresas ferroviarias, de maneira non discriminatoria e nos termos previstos nesta lei e nas súas normas de desenvolvemento, o seguinte conxunto de servizos:

- a) Tramitación das solicitudes de capacidade de infraestrutura ferroviaria.
- b) Posta á disposición da capacidade concedida.
- c) Utilización da infraestrutura ferroviaria, incluídas bifurcacións e desvíos da rede.
- d) Control do tren, incluída sinalización, regulación, expedición, así como comunicación e subministración de información sobre circulación ferroviaria.
- e) Utilización das instalacións de alimentación eléctrica para a corrente de tracción, cando estean dispoñibles.
- f) Información sobre os servizos de circulación de trens e eventuais atrasos.
- g) Calquera outra información necesaria para introducir ou explotar o servizo para o cal se concedeu capacidade.

Artigo 21. *Cambio de administración dunha infraestrutura ferroviaria.*

Mediante un acordo do Consello de Ministros, adoptado por proposta do ministro de Fomento, poderá decidirse que calquera elemento da infraestrutura ferroviaria xa existente e integrado na rede ferroviaria de interese xeral, que estea sendo administrado por un dos

administradores de infraestruturas previstos no artigo 22, pase a ser administrado por outra entidade distinta das recollidas no artigo 19.

O cambio na entidade administradora implicará as modificacións de titularidade ou de réxime xurídico que sexan precisas, conforme o establecido nesta lei e nas súas normas de desenvolvemento, así como nas demais normas que sexan de aplicación. Este cambio materializarase por acordo de Consello de Ministros, por proposta do ministro de Fomento.

As transmisións que se efectúen en aplicación deste artigo quedarán en todo caso exentas de calquera tributo estatal, autonómico ou local, incluídos os tributos cedidos ás comunidades autónomas, sen que lles resulte aplicable o previsto no artigo 9.2 do texto refundido de Lei reguladora das facendas locais, aprobado polo Real decreto legislativo 2/2004, do 5 de marzo.

As indicadas transmisións, actos ou operacións gozarán igualmente de exención de aranceis ou honorarios pola intervención de fedatarios públicos e rexistradores da propiedade e mercantís.

CAPÍTULO V

Réxime xurídico dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias

Artigo 22. *Administración xeral das infraestruturas da rede ferroviaria de interese xeral.*

A administración das infraestruturas ferroviarias e a súa construción corresponderán, dentro do ámbito de competencia estatal, a unha ou varias entidades públicas empresariais adscritas ao Ministerio de Fomento, que terán personalidade xurídica propia, plena capacidade de obrar e patrimonio propio e se rexerán polo establecido nesta lei, na Lei 6/1997, do 14 de abril, de organización e funcionamento da Administración xeral do Estado, nos seus propios estatutos e nas demais normas que lle sexan de aplicación.

As referencias que nesta lei se efectúan aos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias entenderanse referidas ás entidades públicas empresariais previstas neste artigo.

Artigo 23. *Funcións dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias.*

1. Corresponden aos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias as seguintes funcións:

a) A aprobación dos proxectos básicos e de construción de infraestruturas ferroviarias da súa titularidade que deban formar parte da rede ferroviaria de interese xeral e a súa construción, sempre que se leve a cabo cos seus propios recursos e consonte o que determine o Ministerio de Fomento.

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

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

d) A prestación dos servizos básicos mínimos para o acceso á infraestrutura ferroviaria enumerados no artigo 20.

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

f) A explotación dos bens da súa titularidade, e daqueles que lles sexan adscritos e daqueles cuxa xestión se lles encomende.

g) A elaboración, aprobación e publicación da declaración sobre a rede.

h) A adxudicación de capacidade de infraestrutura ás empresas ferroviarias e aos restantes candidatos enumerados no artigo 34 que o soliciten e a celebración de acordos marco con aquelas.

i) A prestación de servizos complementarios e auxiliares ao servizo de transporte ferroviario.

j) A aprobación e o cobramento das tarifas pola prestación dos servizos complementarios e auxiliares ao servizo de transporte ferroviario.

k) A determinación, a revisión e o cobramento dos canons por utilización das infraestruturas ferroviarias, conforme o réxime legal e regulamentario de aplicación.

l) A cooperación cos organismos que noutros Estados membros da Unión Europea administren as infraestruturas ferroviarias, para establecer e adxudicar capacidade de infraestrutura que abrangan máis dunha rede nacional.

m) A resolución das reclamacións de responsabilidade patrimonial que se formulen respecto da súa actuación.

n) Calquera outra que se lles asigne nesta lei ou nas súas disposicións de desenvolvemento.

2. Os administradores xerais de infraestruturas ferroviarias non poderán prestar servizos de transporte ferroviario, salvo os que sexan inherentes á súa propia actividade.

3. Para o cumprimento das súas funcións, os administradores xerais de infraestruturas ferroviarias poderán realizar toda clase de actos de administración e disposición previstos na lexislación civil e mercantil.

4. No exercicio das súas funcións, os administradores xerais de infraestruturas ferroviarias actuarán con autonomía de xestión, dentro dos límites establecidos polos seus estatutos e tendo en conta, en todo caso, a garantía do interese público, a seguridade dos usuarios, a eficacia global do sistema ferroviario e os principios de transparencia, non discriminación, imparcialidade e independencia de calquera operador ferroviario.

Artigo 24. Administración e construción da infraestrutura ferroviaria polos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias.

1. Corresponde aos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias a administración das infraestruturas ferroviarias das cales sexan titulares ou das que se lles encomenden en virtude dun convenio.

2. A construción e administración da infraestrutura ferroviaria polos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias efectuarase de acordo coas regras seguintes:

a) O administrador de infraestruturas ferroviarias responsable poderá acometer a construción e administración, incluído o mantemento, das liñas da súa titularidade, consonte o previsto no punto 1, letras a) e b) do artigo precedente.

b) Os administradores xerais de infraestruturas ferroviarias axustarán a súa actividade ás normas establecidas para as administracións públicas na lexislación sobre contratos do sector público, para a preparación, a adxudicación, o cumprimento, os efectos e a extinción dos contratos de obras de construción ou modificación das infraestruturas ferroviarias, coa excepción das obras de electrificación e sinalización, o mantemento da infraestrutura ferroviaria e a xestión dos sistemas de control, circulación e seguridade do tráfico.

c) Os administradores xerais de infraestruturas ferroviarias contratarán consonte o previsto na Lei 31/2007, do 30 de outubro, sobre procedementos de contratación nos sectores da auga, da enerxía, dos transportes e dos servizos postais. Nos supostos en que non sexa de aplicación esta lei, os administradores de infraestruturas ferroviarias acomodarán a súa actuación ás instrucións internas que, conforme o disposto na lexislación sobre contratos do sector público, deben aprobar as ditas entidades para a adxudicación de contratos non suxeitos a regulación harmonizada.

d) Naqueles contratos nos cales, de conformidade cos puntos anteriores, se inclúan prestacións cuxa contratación se encontre sometida á lexislación sobre contratos do sector público, xunto con prestacións cuxa contratación se encontre suxeita á Lei 31/2007, do 30 de outubro, ou xunto con prestacións cuxa contratación se rexa polas instrucións internas que aprobe a entidade, o administrador de infraestruturas ferroviarias atenderá, en todo caso, para a determinación das normas que deba observar na preparación e adxudicación,

efectos e extinción dos citados contratos, ao carácter da prestación que teña máis importancia desde o punto de vista económico.

3. Cando nestes supostos en que se pretende a execución de varias actividades se poñan de manifesto, mediante a elaboración do documento de avaliación previa a que se refire o artigo 134 do texto refundido da Lei de contratos do sector público, as circunstancias a que se refire o citado artigo 134, e que as fórmulas alternativas de contratación previstas na normativa que resulte de aplicación, segundo as regras anteriores, non permiten a satisfacción das finalidades e dos obxectivos proxectados, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá realizar a construción ou administración de infraestruturas ferroviarias mediante a celebración de contratos de colaboración entre o sector público e o sector privado definidos no artigo 11 do texto refundido da Lei de contratos do sector público. Estes contratos rexeranse, coas especialidades previstas nesta lei, polas normas que resulten de aplicación segundo o sinalado no parágrafo primeiro desta alínea d), salvo nos supostos en que se inclúa, entre as actuacións que se vaian realizar, a execución de obras de plataforma ou de montaxe de vía, en que o administrador de infraestruturas ferroviarias axustará a súa actividade ás normas establecidas para as administracións públicas na lexislación sobre contratos do sector público, relativas aos contratos de colaboración entre o sector público e o sector privado, con independencia da porcentaxe que representen cada unha das prestacións desde o punto de vista económico respecto do orzamento total do contrato.

Nos contratos de colaboración entre o sector público e o sector privado, o prazo de execución do contrato estará determinado en función da amortización dos investimentos ou das fórmulas de financiamento que se prevexan, sen que resulte de aplicación a limitación prevista no artigo 314 do texto refundido da Lei de contratos do sector público; non obstante, a duración destes contratos en ningún caso poderá exceder os corenta anos. Así mesmo, en todos aqueles contratos de colaboración entre o sector público e o sector privado cuxo valor estimado sexa igual ou superior a doce millóns de euros, a aprobación do expediente exixirá, con carácter previo, a autorización do Consello de Ministros e o informe preceptivo e vinculante do Ministerio de Facenda e Administracións Públicas que se pronuncie sobre as repercusións orzamentarias e os compromisos financeiros que comporta, así como sobre a súa incidencia no cumprimento do obxectivo de estabilidade orzamentaria.

4. O administrador de infraestruturas ferroviarias poderá, así mesmo, realizar a construción ou administración de infraestruturas ferroviarias mediante a celebración dun contrato de concesión de obra pública, que se rexerá polo disposto na lexislación sobre contratos do sector público, coas especificacións previstas nesta lei.

No prego de cláusulas administrativas que rexa o contrato poderá preverse que o concesionario sexa retribuído pola execución da obra mediante o prezo que aboan os usuarios pola utilización das infraestruturas, polos rendementos procedentes da explotación das zonas comerciais vinculadas a elas ou pola realización de actividades complementarias como o aproveitamento de establecementos de hostalaría, estacións de servizo, aparcadoiros de vehículos ou establecementos de lecer ou recreo e, de ser o caso, mediante as achegas que poida realizar o propio administrador de infraestruturas ferroviarias.

Artigo 25. *Achegas económicas do Estado. Convenios e programas de actividade.*

1. No marco do establecido na lexislación comunitaria e nacional, os administradores xerais de infraestruturas ferroviarias poderán recibir achegas económicas do Estado que sexan acordes co exercicio sustentable das funcións que teñen atribuídas, en particular respecto da construción, mantemento, conservación, reposición ou mellora das infraestruturas, así como tamén en relación coa magnitude da infraestrutura e coas súas necesidades financeiras, especialmente para facer fronte a novos investimentos. Estas achegas terán en consideración os custos necesarios para que realice a actividade unha empresa eficiente e ben xestionada.

Sen prexuízo do anterior, o Goberno poderá acordar que os investimentos que sexa necesario acometer se poidan realizar por medios distintos do financiamento estatal directo, a través dos medios de colaboración público-privada establecidos no ordenamento xurídico vixente.

2. O Ministerio de Fomento e o administrador de infraestrutura ferroviaria, logo de informe do Ministerio de Facenda e Administracións Públicas, que terá carácter vinculante, subscribirán un convenio, por un período non inferior a cinco anos, que incluírá no seu obxecto as diferentes infraestruturas e instalacións de servizo que administre e que se axustará aos principios e parámetros básicos que se indican no anexo II. O convenio sinalará os obxectivos e fins que se pretenden alcanzar e proporá a contía das achegas que realizará o Estado, consonte o previsto no punto anterior. O conxunto de medidas incluídas dentro do convenio debe garantir a sustentabilidade económica das infraestruturas ferroviarias. As condicións do convenio e a estrutura dos pagamentos que se realicen na súa virtude en concepto de financiamento ao administrador de infraestruturas deberán fixarse para toda a duración do convenio desde o momento da súa subscrición.

Previamente á súa adopción, o Ministerio de Fomento remitirá o convenio ás empresas ferroviarias e ao resto de candidatos, con obxecto de que, durante o prazo dun mes, examinen e, de ser o caso, emitan informe sobre o dito convenio. O convenio será publicado no «Boletín Oficial del Estado» no prazo dun mes desde o momento da súa subscrición.

A Intervención Xeral da Administración do Estado emitirá un informe de control financeiro sobre o grao de execución das previsións económicas do convenio, en que se recolla a súa opinión técnica sobre a liquidación das achegas que deba efectuar o Estado. O Ministerio de Fomento realizará o control técnico sobre a súa execución.

3. Así mesmo, o Goberno adoptará as medidas necesarias para asegurar que, en circunstancias empresariais normais e durante un período non superior a cinco anos, a contabilidade de perdas e ganancias dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias reflecta, como mínimo, unha situación de equilibrio entre, por unha parte, os ingresos procedentes dos canons pola utilización de infraestruturas, os ingresos obtidos polas tarifas por prestación dos servizos complementarios e auxiliares, os excedentes doutras actividades comerciais, os ingresos non reembolsables de orixe privada e o financiamento estatal incluíndo, de ser o caso, os anticipos aboados polo Estado e, por outra, os gastos de infraestrutura.

Naqueles segmentos en que o transporte ferroviario sexa competitivo con outros modos de transporte, o Goberno poderá exixir aos administradores de infraestruturas que equilibren as súas contas sen financiamento estatal.

4. No marco da política xeral do Goberno e de acordo coa estratexia indicativa do desenvolvemento, mantemento e renovación da infraestrutura ferroviaria, os administradores xerais de infraestruturas deberán aprobar un programa de actividade que incluírá plans de investimento e financiamento.

Este programa irá orientado a garantir un uso, subministración e desenvolvemento óptimo e eficiente da infraestrutura, asegurando ao mesmo tempo o equilibrio financeiro, e preverá os medios necesarios para lograr tales obxectivos. Os administradores de infraestruturas ferroviarias remitirán o borrador do programa ao Ministerio de Fomento, á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, ás empresas ferroviarias e ao resto de candidatos, á Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia e aos demais interesados, de forma previa á súa aprobación, co fin de garantir que estes axentes teñan acceso á información pertinente que lles poida concernir e, así mesmo, de que dispoñan da oportunidade de formular alegacións sobre o contido do programa de actividade relativo ás condicións de acceso e utilización dos diferentes servizos relacionados coas infraestruturas ferroviarias, e á natureza, á subministración e ao desenvolvemento deles antes da súa aprobación, así como á previsión das actualizacións dos canons previstas, de conformidade co artigo 100.1.

Este programa actualizarase anualmente e conterá todas as actuacións relacionadas co establecemento de infraestruturas ferroviarias da rede ferroviaria de interese xeral, ou

calquera modificación delas desde o punto de vista do trazado ou das súas condicións funcionais ou de explotación, previstas para os cinco anos seguintes.

5. Os administradores xerais de infraestruturas ferroviarias adoptarán as medidas necesarias para garantir a coherencia entre o convenio e o programa de actividade respectivamente previstos nos puntos anteriores e, en caso de ser necesario, reprogramarán os investimentos previstos para acomodalos á capacidade de financiamento existente en cada momento.

6. Os administradores xerais de infraestruturas ferroviarias levarán un rexistro de todos os activos que administren, que se utilizará para determinar o financiamento necesario para a súa reparación ou substitución e incluírá información detallada sobre o gasto na renovación e modernización da infraestrutura.

Así mesmo, os administradores de infraestruturas ferroviarias someterán á aprobación do Ministerio de Fomento un método de asignación de custos ás diferentes categorías de servizos ofrecidos ás empresas ferroviarias. Este método actualizarase periodicamente para incluír as mellores prácticas contables internacionais.

Este método de asignación de custos e as súas actualizacións contarán co informe previo do Ministerio de Facenda e Administracións Públicas, da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia e do Consello Nacional de Transportes Terrestres.

Artigo 26. *Recursos dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias.*

Os recursos económicos dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias poderán ser calquera dos enumerados no punto 1 do artigo 65 da Lei 6/1997, do 14 de abril, de organización e funcionamento da Administración xeral do Estado. Entre os recursos económicos do administrador de infraestruturas ferroviarias inclúense:

- 1.º As achegas patrimoniais do Estado, que constituirán os recursos propios do ente.
- 2.º Os que obteña pola xestión e explotación do seu patrimonio ou daquel cuxa xestión se lle encomende e pola prestación de servizos a terceiros.
- 3.º Os ingresos, comerciais ou doutra natureza, que obteña pola execución dos convenios ou contratos-programa celebrados co Estado.
- 4.º O importe das taxas que deba percibir por afectación, consonte esta lei.
- 5.º Os fondos comunitarios que lle poidan ser asignados.
- 6.º O importe dos canons que perciba pola utilización das infraestruturas ferroviarias e pola prestación de servizos básicos mínimos e, así mesmo, o importe que perciba polas tarifas e prezos pola prestación de servizos complementarios e auxiliares.
- 7.º As transferencias correntes ou de capital que, de ser o caso, se poidan incluír nos orzamentos xerais do Estado.
- 8.º Os recursos financeiros procedentes de operacións de endebedamento, de conformidade co previsto no artigo 111 da Lei 47/2003, do 26 de novembro, xeral orzamentaria.
- 9.º As doazóns.
- 10.º Os que obteña pola execución dos convenios que celebre coas comunidades autónomas, entidades locais ou con entidades privadas.
- 11.º Calquera outro ingreso financeiro ou non financeiro e outros que obteña de acordo co previsto na lei ou nas normas regulamentarias que a desenvolven.

Artigo 27. *Patrimonio dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias.*

1. Os administradores xerais de infraestruturas ferroviarias terán, para o cumprimento dos seus fins, un patrimonio propio, distinto do da Administración xeral do Estado, integrado polo conxunto de bens, dereitos e obrigacións de que sexan titulares.

Son de titularidade dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias as infraestruturas ferroviarias pertencentes á rede ferroviaria de interese xeral, segundo a distribución que se realice mediante orde do ministro de Fomento, así como os bens e

dereitos que se lle asignen por lei ou regulamento, os que adquira ou constrúa cos seus propios recursos.

Non será de aplicación o disposto no parágrafo anterior en relación coas infraestruturas ferroviarias situadas na zona de servizo dos portos de interese xeral.

2. Os administradores xerais de infraestruturas ferroviarias poderán exercer, en calquera momento, respecto dos bens de dominio público da súa titularidade as facultades de administración, defensa, policía, investigación, deslindamento e recuperación posesoria que outorga á Administración xeral do Estado a lexislación sobre o patrimonio das administracións públicas.

Igualmente, corresponderalles establecer o réxime de uso dos bens de dominio público da súa titularidade e outorgar as autorizacións e demais títulos que permitan a súa utilización por terceiros.

3. Son de dominio público todas as liñas ferroviarias, os terreos por elas ocupados e as instalacións que se encontren situadas integramente na zona de dominio público.

Os administradores xerais de infraestruturas ferroviarias poderán desafectar os bens de dominio público da súa titularidade de que resulten innecesarios para a prestación dos servizos de interese xeral e esenciais para a comunidade.

Esta desafectación levarana a efecto os órganos competentes dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias de acordo cos seus estatutos, tras a correspondente declaración de innecesiedade, logo de informe preceptivo do Ministerio de Fomento, e determinará a incorporación dos bens desafectados ao seu patrimonio propio.

Os bens desafectados poderán ser obxecto de alleamento ou permuta sempre que se cumprisen os requisitos establecidos na lexislación de expropiación forzosa para a reversión.

Artigo 28. Réxime xurídico do persoal laboral e réximes orzamentario, económico-financeiro, de contabilidade, de intervención e de control financeiro.

1. O réxime xurídico do persoal laboral dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias e a súa contratación axustarase ao dereito laboral, conforme o previsto no artigo 55.1 e 2 da Lei 6/1997, do 14 de abril.

2. O réxime orzamentario, o económico-financeiro, o de contabilidade, o de intervención e o de control financeiro dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias serán determinados nos seus estatutos, conforme o establecido na Lei 47/2003, do 26 de novembro, xeral orzamentaria.

Artigo 29. Réxime tributario.

Os administradores xerais de infraestruturas quedarán sometidos ao réxime tributario propio das entidades públicas empresariais, coas particularidades que esta lei prevé.

Artigo 30. Control da actuación dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias.

1. O control técnico e de eficacia da xestión que deben levar a cabo os administradores xerais de infraestruturas ferroviarias realizarao o Ministerio de Fomento, basicamente, a través dos seguintes procedementos:

a) Mediante a súa intervención no procedemento de aprobación dos orzamentos de explotación e capital e no programa de actuación plurianual, investimentos e financiamento do administrador de infraestruturas ferroviarias.

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

c) A través da comunicación polos administradores de infraestruturas ferroviarias dos datos e acordos relativos ás cuestións que determine. En todo caso, poderá requirir a documentación que coide necesaria e realizar directamente o exame da contabilidade ou outros aspectos da xestión, cando o considere conveniente.

d) A través das actuacións inspectoras sobre a prestación dos servizos e a administración das infraestruturas, así como as que correspondan á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, nos termos previstos nas normas reguladoras da seguridade na circulación da rede ferroviaria de interese xeral.

e) Supervisando que os programas de actividade aprobados polos administradores de infraestruturas se adaptan á política xeral que determine o Goberno, á estratexia indicativa do desenvolvemento, mantemento e renovación da infraestrutura ferroviaria, en particular no referido á priorización das actuacións que se deben realizar sobre a rede, e aos convenios que se subscriban en virtude do previsto no artigo 25.2.

2. O control orzamentario e financeiro dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias realizarase de conformidade co establecido na Lei 47/2003, do 26 de novembro, para as entidades públicas empresariais.

Artigo 31. *Estatuto dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias.*

O Consello de Ministros, por iniciativa do ministro de Fomento e por proposta do ministro de Facenda e Administracións Públicas, aprobará mediante real decreto os estatutos dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias, nos cales, ademais das cuestións recollidas no artigo 62 da Lei 6/1997, do 14 de abril, se regularán a estrutura organizativa básica, os órganos superiores de dirección e as súas funcións.

CAPÍTULO VI

Declaración sobre a rede

Artigo 32. *Contido, elaboración, características e publicación da declaración sobre a rede.*

1. A declaración sobre a rede exporá as características da infraestrutura posta á disposición das empresas ferroviarias e informará sobre a capacidade e as condicións técnicas de cada tramo da rede e sobre as condicións de acceso a ela. O seu contido aterase ao recollido no anexo III.

2. Os administradores de infraestruturas ferroviarias, logo de consulta ao Ministerio de Fomento, Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, empresas ferroviarias e resto de candidatos, Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia e demais interesados, elaborarán, aprobarán e publicarán a declaración sobre a rede correspondente ao seu ámbito de actuación, así como as súas actualizacións. A declaración sobre a rede publicarase en idioma castelán e, ao menos, noutra lingua oficial da Unión Europea. O contido da declaración sobre a rede poderase obter gratuitamente en formato electrónico no portal web do respectivo administrador de infraestruturas e terase acceso a el, de ser o caso, a través dun portal web común dos distintos administradores.

3. A declaración sobre a rede publicarase, como mínimo, catro meses antes de que finalice o prazo de solicitude de capacidade de infraestrutura.

CAPÍTULO VII

Adxudicación de capacidade de infraestrutura

Artigo 33. *Concepto de adxudicación de capacidade.*

A adxudicación de capacidade de infraestrutura é a asignación por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias daquelas franxas horarias, definidas na declaración sobre a rede, aos correspondentes candidatos co fin de que un tren ou un vehículo ferroviario poida circular, entre dous puntos, durante un período de tempo determinado.

Artigo 34. Candidatos.

1. Poderán solicitar a asignación de capacidade de infraestrutura as empresas ferroviarias e as agrupacións empresariais internacionais que constitúan tales empresas.

2. Así mesmo, poderán solicitar capacidade de infraestrutura, na forma e cos requisitos que regulamentariamente se establezan, as administracións públicas con competencias en materia de transporte ferroviario que teñan interese de servizo público na adquisición de capacidade, e os consignatarios, os cargadores e aquelas empresas transportistas e operadores de transporte que, sen teren a consideración de empresas ferroviarias, teñan interese comercial na adquisición de capacidade. En tales supostos, para a utilización da capacidade de infraestrutura será preciso que os candidatos designen unha empresa ferroviaria e comuniquen a dita circunstancia ao administrador de infraestruturas.

3. Todas aquelas empresas que acrediten o seu interese na obtención dunha licenza de empresa ferroviaria poderán formular unha consulta ao administrador sobre a capacidade dispoñible en cada momento.

Artigo 35. Requisitos aos candidatos.

Os administradores de infraestruturas ferroviarias, conforme o que regulamentariamente se dispoña e co fin de protexer as súas lexítimas expectativas en materia de ingresos e a futura utilización da infraestrutura que xestionen, poderán impoñer requisitos aos candidatos, sempre e cando estes sexan adecuados, transparentes e non discriminatorios.

Tales requisitos especificaranse na declaración sobre a rede e referiranse exclusivamente á idoneidade para presentar ofertas conformes para a obtención de capacidade de infraestrutura e á chegada de garantías económicas, as cales non poderán superar un máximo adecuado, proporcional ao nivel de actividade que prevexa o candidato.

O procedemento regulamentario para a aplicación destes requisitos adaptarse aos criterios que fixe a Comisión Europea en aplicación do previsto no artigo 41.3 da Directiva 2012/34/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de novembro de 2012, pola que se establece un espazo ferroviario europeo único.

Artigo 36. Procedemento de adxudicación.

Reglamentariamente estableceranse o calendario e o procedemento de adxudicación de capacidade aos candidatos, especificando os dereitos e obrigacións destes e do administrador de infraestruturas ferroviarias no relativo á adxudicación de capacidade. O procedemento de adxudicación de capacidade deberá axustarse a principios de transparencia, obxectividade e non discriminación.

Esta regulación incluírá a coordinación de solicitudes de capacidade e as medidas que deberán adoptar os administradores en caso de conxestión da infraestrutura, así como a cooperación entre os administradores de infraestrutura para a adxudicación eficiente de sucos ferroviarios en servizos de transporte que abrangan tramos de liñas xestionadas por diferentes administradores de infraestruturas.

Artigo 37. Medidas especiais en caso de perturbacións do tráfico ferroviario.

1. En caso de accidente, de fallo técnico ou de calquera outra incidencia que perturbe significativamente o tráfico ferroviario, o administrador de infraestruturas ferroviarias adoptará todas as medidas necesarias para restablecer a situación de normalidade coa maior brevidade posible. Para tal fin, elaborará un plan de continxencias, sen prexuízo do establecido na Lei 2/1985, do 21 de xaneiro, sobre protección civil, e das competencias das comunidades autónomas na materia.

2. Cando, por causas excepcionais, a infraestrutura quedase temporalmente inutilizable, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá suspender, sen previo aviso, a prestación dos servizos ferroviarios sobre as ditas infraestruturas para a

realización, con carácter urgente, das reparacións oportunas. As empresas ferroviarias afectadas non terán dereito a exixir ningunha compensación ou indemnización.

3. Nos supostos previstos neste artigo, as empresas ferroviarias estarán obrigadas a pór á disposición do administrador de infraestruturas ferroviarias os recursos que este coide apropiados en cada caso e a lle prestar a colaboración que lles sexa requirida.

Artigo 38. *Dereitos de uso de capacidade.*

1. O dereito de uso de capacidade de infraestrutura será adxudicado polo administrador de infraestruturas ferroviarias e, unha vez atribuído a un candidato, non se poderá ceder a outra empresa. Non se considerará cesión a utilización de capacidade por parte dunha empresa ferroviaria que opere por conta dun candidato adxudicatario de capacidade que non sexa empresa ferroviaria. En tal caso, a dita utilización de capacidade levarase a cabo para o cumprimento dos fins propios da actividade do adxudicatario, que deberá ser algún dos previstos no artigo 34.2.

2. Queda prohibido todo negocio xurídico sobre a capacidade de infraestrutura adxudicada.

Non se considerará transmisión a utilización de capacidade por parte dunha empresa ferroviaria que opere por conta dun candidato.

3. Os administradores de infraestruturas e os candidatos poderán celebrar acordos marco para a reserva de capacidade, nos cales se especificarán as características da capacidade de infraestrutura solicitada e ofrecida ao candidato por unha duración superior a un período de vixencia do horario de servizo.

4. Os acordos marco non determinarán os sucros ferroviarios en detalle, non impedirán a utilización da infraestrutura correspondente por parte doutros candidatos ou para outros servizos e poderanse modificar ou limitar para permitir un mellor uso da infraestrutura ferroviaria.

5. Os acordos marco terán unha vixencia máxima de cinco anos, renovable por períodos iguais.

Poderase acordar, porén, un período superior a cinco anos cando estea xustificado pola existencia de contratos comerciais, investimentos especializados ou riscos. Para servizos que utilicen unha infraestrutura especializada que requira investimentos de gran magnitude e a longo prazo, debidamente xustificadas polo candidato, poderanse concertar acordos marco por un período de vixencia de ata quince anos.

Será posible un período de vixencia superior a quince anos en casos excepcionais e, en concreto, en caso de investimentos de gran magnitude e a longo prazo e, especialmente, cando estes sexan obxecto de compromisos contractuais que inclúan un plan de amortización plurianual. No dito caso, as necesidades do candidato poderán requirir que se definan con precisión as características da capacidade, con inclusión das frecuencias, do volume e da calidade das franxas ferroviarias, que se adxudicarán ao candidato durante a vixencia do acordo marco. No caso de infraestruturas conxestionadas, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá reducir a capacidade reservada cando, nun período de ao menos un mes, esta fose utilizada por debaixo da cota asignada ao candidato.

6. O administrador de infraestruturas ferroviarias comunicará os acordos marco á Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia e, respectando a confidencialidade dos datos con relevancia comercial, informará os interesados, cando fose así requirido por estes, das liñas xerais de cada acordo marco.

CAPÍTULO VIII

Infraestruturas ferroviarias nos portos e aeroportos de interese xeral

Artigo 39. *Réxime aplicable.*

1. As infraestruturas ferroviarias de titularidade dunha autoridade portuaria que en cada momento existan nas zonas de servizo dos portos de interese xeral e estean

conectadas coa rede ferroviaria de interese xeral, formarán parte desta e incorporaranse ao Catálogo de infraestruturas da rede ferroviaria de interese xeral a que se refire o artigo 4.4 desta lei.

2. A autoridade portuaria exercerá, respecto das infraestruturas ferroviarias a que se refire o punto anterior existentes nos portos de interese xeral, e nos termos previstos na disposición adicional sétima, as competencias que se atribúen ao administrador de infraestruturas ferroviarias nas alíneas a), b), c), d), e), f), i), j), m) e n) do punto 1 do artigo 23.

3. A conexión das infraestruturas ferroviarias a que se refire o punto anterior co resto da rede ferroviaria de interese xeral recollerase na declaración sobre a rede e estará regulada por un convenio. O citado convenio será suscrito conxuntamente pola autoridade portuaria correspondente, polo administrador xeral de infraestruturas ferroviarias correspondente e por Portos do Estado para cada porto de interese xeral, logo de autorización do Ministerio de Fomento, e nel estableceranse as obrigas e os dereitos de cada unha das partes, consonte os seguintes principios:

a) O administrador xeral de infraestrutura e a autoridade portuaria establecerán, de acordo coas directrices que estableza o Ministerio de Fomento, as regras para a conexión física e funcional das infraestruturas ferroviarias administradas por cada entidade. Para tal efecto, no convenio definiranse as liñas de conexión do porto co resto da rede ferroviaria de interese xeral.

b) As autoridades portuarias establecerán, respecto dos portos de interese xeral e logo de informe favorable de Portos do Estado, as regras para o deseño e a explotación da rede ferroviaria existente en cada porto, en canto non perturbe o adecuado funcionamento do resto da rede ferroviaria de interese xeral.

No convenio recolleranse calquera aspecto operativo da rede e as regras que deberá respectar o administrador de infraestruturas ferroviarias para a adxudicación da capacidade das infraestruturas ferroviarias existentes no ámbito dos portos de interese xeral.

4. Ás infraestruturas ferroviarias existentes nos portos que non pertencan á rede ferroviaria de interese xeral, pero que estean conectadas ou se pretendan conectar coa rede xestionada polo administrador xeral de infraestruturas ferroviarias, aplicaráselles as regras acordadas por este e pola Autoridade Portuaria, que se poderán incorporar ao convenio previsto no punto 3.

A conexión das infraestruturas ferroviarias a que se refire o punto 1 con outras redes que non formen parte da rede ferroviaria de interese xeral regularase nun convenio entre os titulares de ambas as redes, logo de informe favorable de Portos do Estado.

5. As infraestruturas ferroviarias que, en cada momento, existan nas zonas de servizo dos aeroportos de interese xeral e estean conectadas co resto da rede ferroviaria de interese xeral forman parte desta e rexeranse polas normas xerais contidas nesta lei, sen prexuízo do oportuno convenio que, para coordinar as súas respectivas competencias, se celebre entre a entidade pública que xestione os aeroportos e o administrador de infraestruturas ferroviarias.

6. Cando un porto ou aeroporto de interese xeral estea situado no territorio dunha comunidade autónoma que dispoña de rede ferroviaria da súa titularidade, poderanse subscribir convenios entre os titulares das distintas infraestruturas para facilitar a interconexión e compatibilidade entre as diferentes redes.

CAPÍTULO IX

Infraestruturas ferroviarias de titularidade privada

Artigo 40. *Réxime aplicable ás liñas ferroviarias de titularidade privada.*

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

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

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

4. Cando o establecemento dunha liña ferroviaria de titularidade privada sexa, consonte a lexislación expropiatoria, de utilidade pública ou interese social, o Ministerio de Fomento poderá habilitar o seu titular para ocupar os terreos de dominio público que resulten necesarios e, de ser o caso, para adquirir os de propiedade privada a través do procedemento de expropiación forzosa, en que aquel terá a condición de beneficiario.

Artigo 41. *Elementos que complementen a rede ferroviaria de interese xeral.*

A conexión das infraestruturas ferroviarias non pertencentes á rede ferroviaria de interese xeral, especialmente dos cargadoiros, coa rede ferroviaria de interese xeral unicamente poderá realizarse cando o administrador de infraestruturas ferroviarias expresamente o autorice. O titular da infraestrutura ferroviaria non pertencente á rede ferroviaria de interese xeral facilitará a conexión nos termos que se determinen na autorización. Regulamentariamente determinaranse as condicións en que se efectuará a conexión das ditas infraestruturas ferroviarias coa rede ferroviaria de interese xeral e o réxime de construción e explotación dos elementos de titularidade privada que complementan as infraestruturas ferroviarias de titularidade dos administradores de infraestruturas ferroviarias a que se refire o artigo 22.

TÍTULO III

Instalacións de servizo e prestación de servizos ás empresas ferroviarias

Artigo 42. *Instalacións de servizo.*

1. Son instalacións de servizo, para efectos do disposto nesta lei, as seguintes:
 - a) As estacións de transporte de viaxeiros, así como os seus edificios e instalacións conexas, incluídos os paneis de información sobre itinerarios e viaxes e os lugares propios para a venda de billetes.
 - b) As instalacións técnicas e loxísticas de mercadorías.
 - c) As estacións de clasificación e as instalacións de formación de trens, incluídas as instalacións para manobras.
 - d) As vías de punto.
 - e) As instalacións de mantemento dos vehículos ferroviarios, coa excepción das instalacións de mantemento pesado dedicadas a trens de alta velocidade ou a outros tipos de material rodante que requiran instalacións específicas.

- f) Outras instalacións técnicas, tales como as instalacións de lavado e limpeza.
- g) As instalacións portuarias vinculadas a actividades ferroviarias.
- h) As instalacións de protección.
- i) As instalacións de aprovisionamento de combustible.
- j) Cambiadores de largo e de eixes.

2. As disposicións deste título aplicaranse a aquelas instalacións referidas no punto anterior que ofrezan servizos relacionados co transporte ferroviario na rede ferroviaria de interese xeral a máis dun cliente final, con independencia de quen sexa o titular da instalación ou o explotador dos servizos prestados ás empresas.

En relación coas instalacións de mantemento pesado de vehículos ferroviarios dedicadas a trens de alta velocidade ou a outros tipos de material rodante que requiran instalacións específicas, consideraranse instalacións de servizo unicamente en relación co indicado nos puntos 4 e 6 deste artigo.

3. Se o explotador dalgunha das instalacións de servizo relacionadas nas letras a), b), c), d), g) e i) do punto 1 se encontra baixo o control directo ou indirecto dun organismo ou dunha empresa que preste servizos de transporte ferroviario para os cales se use a instalación e teña neles unha posición dominante, deberá ter personalidade xurídica diferenciada, co fin de garantir a transparencia e a non discriminación no acceso a tales instalacións e á prestación de servizos.

Para todas as instalacións de servizo recollidas no punto 1, o explotador da instalación e tal organismo ou empresa que preste servizos de transporte ferroviario deberán manter contas separadas, incluídos balances e contas de resultados separados, sen prexuízo da obrigaación xeral de elaborar contas anuais.

4. A declaración sobre a rede incluirá, en todo caso, información sobre as condicións de acceso ás instalacións de servizo relacionadas coa rede do respectivo administrador de infraestruturas e á prestación de servizos nas ditas instalacións, ou indicará un sitio web en que a dita información se poida obter gratuitamente en formato electrónico.

5. Cando unha instalación de servizo non fose utilizada durante dous ou máis anos consecutivos e haxa empresas ferroviarias que manifesten interese por acceder a ela sobre a base de necesidades demostradas, o titular deberá ofrecer publicamente a posibilidade de que a explotación da instalación sexa asumida por un terceiro salvo que acredite que un proceso de reconversión en curso impide a utilización da instalación polas empresas ferroviarias interesadas.

6. As instalacións de servizo decláranse de utilidade pública para os efectos da expropiación forzosa dos bens e dereitos necesarios para o seu establecemento ou ampliación.

Para o recoñecemento da utilidade pública dunha instalación será necesario que a empresa interesada, que terá a consideración de beneficiaria de conformidade co establecido na lexislación de expropiación forzosa, o solicite ao Ministerio de Fomento, achegando o proxecto de execución da instalación e unha relación concreta e individualizada dos bens ou dereitos que o solicitante considere de necesaria expropiación.

A petición someterase a información pública e solicitarase informe dos organismos afectados. O procedemento de expropiación realizarase de conformidade co establecido na lexislación de expropiación forzosa.

Así mesmo, os titulares das instalacións terán dereito a utilizar os terreos de dominio público que resulten necesarios, logo de autorización do Ministerio de Fomento.

Artigo 43. *Acceso ás instalacións de servizo.*

1. Os administradores de infraestruturas ferroviarias e os restantes explotadores das instalacións de servizo facilitarán o acceso, de modo non discriminatorio, a todas as empresas ferroviarias e aos demais candidatos, incluído o acceso por vía férrea, ás ditas instalacións e aos servizos que se prestan nelas.

2. As solicitudes das empresas ferroviarias e dos demais candidatos para acceder ás instalacións de servizo e aos servizos prestados nelas deberán ser respondidas polos

explotadores destas nun prazo razoable, non superior ao máximo que estableza a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia. Só poderán ser denegadas as solicitudes se existen alternativas viables que permitan ás empresas ferroviarias explotar os servizos de transporte de viaxeiros ou mercadorías nos mesmos itinerarios ou en itinerarios alternativos en condicións economicamente aceptables. Porén, isto non implicará a obrigaón para o responsable da instalación de servizo de facer os investimentos en recursos ou equipamentos que sexan precisos para atender todas as solicitudes que se formulen.

Se o explotador da instalación de servizo se encontra na situación descrita no artigo 42.3, deberá motivar sempre por escrito a denegación do acceso a unha empresa e indicar, en cada caso, as alternativas viables existentes noutras instalacións.

3. Cando o explotador dunha instalación de servizo reciba simultaneamente solicitudes de diferentes empresas ferroviarias, intentará atendelas todas coa maior eficiencia posible.

En todo caso, as solicitudes rexeitadas poderán ser obxecto de reclamación ante a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia.

Artigo 44. *Servizos complementarios e auxiliares.*

1. Os servizos complementarios e auxiliares prestaranse ás empresas ferroviarias e a outros candidatos conforme se indica a continuación.

2. Se o explotador da instalación de servizo presta como servizos complementarios calquera dos servizos a que se refire o punto 18 do anexo I, deberá prestalos de maneira non discriminatoria a calquera empresa ferroviaria que os solicite.

3. As empresas ferroviarias poderán solicitar, como servizos auxiliares, calquera dos que se enumeran no punto 19 do anexo I. O explotador da instalación de servizo non terá obrigaón de prestar tales servizos pero, se ofrece a súa realización a algunha empresa ferroviaria, deberá prestalos de maneira non discriminatoria a calquera empresa ferroviaria que os solicite.

4. A Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia coñecerá e resolverá as reclamacións que formulen as empresas ferroviarias e os restantes candidatos en relación coa prestación dos servizos complementarios, así como dos servizos auxiliares cando se entenda que se vulnerou o principio de non discriminación.

Artigo 45. *Prestación de servizos en instalacións de titularidade dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias previstos no artigo 22.*

1. A prestación de servizos complementarios e auxiliares nas ditas instalacións efectuarase en réxime de dereito privado e poderá ser realizada directamente polo administrador de infraestruturas ferroviarias cos seus propios recursos ou en réxime de xestión indirecta por medio de entidades seleccionadas consonte a Lei 31/2007, do 30 de outubro, ou ben por outros explotadores, públicos ou privados, ao seu risco e ventura.

2. As empresas ferroviarias poderán prestar para si mesmas ou en réxime de colaboración con outras empresas ferroviarias, ben directamente ou mediante contratos con terceiros, servizos auxiliares nas instalacións de servizo de titularidade do administrador de infraestruturas ferroviarias.

A utilización das instalacións de servizo comportará a pertinente solicitude de capacidade por parte da empresa ferroviaria ao administrador de infraestruturas ferroviarias, que este asignará consonte criterios transparentes e non discriminatorios. Para cada instalación de servizo solicitada e previamente ao inicio da realización do servizo, a empresa ferroviaria deberá dar a súa conformidade ás condicións de uso da instalación, co obxecto de preservar a explotación ordenada, eficiente e segura das instalacións. Para tal fin, o administrador de infraestructura fará públicos os criterios de asignación da capacidade e as condicións de uso das instalacións na declaración sobre a rede.

No caso de que as empresas ferroviarias presten servizos auxiliares por si mesmas, só deberán aboar o canon por utilización da instalación de servizo requirida.

Non obstante, se para a prestación do servizo do transporte ferroviario a empresa ferroviaria requirise, ademais do uso da instalación de servizo, outros espazos, equipamentos ou medios que o administrador de infraestruturas poida ofrecer, estes regularanse mediante o correspondente contrato de arrendamento a un custo razoable e cunha duración equivalente ao período de autoprestación.

Cando unha empresa ferroviaria dispoña en exclusiva de tales bens ou espazos necesarios para a prestación de servizos, terá a consideración de explotador de instalación de servizos e deberá prestar servizos auxiliares a outras empresas ferroviarias de maneira non discriminatoria e a custo razoable, de conformidade co establecido neste título.

3. A realización de servizos complementarios e auxiliares, xa sexa por xestión directa ou por xestión indirecta con contratos con terceiros, requirirá o cumprimento dos requisitos en materia de seguridade ferroviaria e, en particular, a disposición dos títulos habilitantes pertinentes do persoal ferroviario. Para iso, as empresas ferroviarias e os administradores de infraestruturas deberán dispoñer dos procedementos adecuados nos seus sistemas de xestión de seguridade para garantir o cumprimento dos citados requisitos durante a prestación de servizos, tanto pola súa parte como por terceiros.

4. Poderase establecer regulamentariamente o réxime de prestación de servizos nas instalacións de servizo xestionadas polos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias previstos no artigo 22, conforme os principios de non discriminación e proporcionalidade.

Artigo 46. *Explotacións doutras instalacións de servizo.*

1. A explotación das instalacións de servizo situadas nos portos de interese xeral e a prestación de servizos complementarios e auxiliares nelas axustaranse ao disposto na lexislación portuaria. Para tal efecto, os servizos básicos de acceso á infraestruturas e os servizos complementarios e auxiliares terán a consideración de servizo xeral e servizos ou actividades comerciais, respectivamente.

En calquera caso, a explotación das ditas instalacións e a prestación de tales servizos estarán suxeitas ás regras de transparencia e non discriminación establecidas nos artigos anteriores.

2. Os servizos a que se refire o artigo 20 poderán ser prestados no ámbito dos portos de interese xeral, polos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias ou por outras entidades públicas ou privadas, logo de acordo entre a dita entidade e a correspondente autoridade portuaria.

3. As condicións económicas de explotación das instalacións de servizo en liñas que formen parte da rede ferroviaria de interese xeral e sexan administradas por unha entidade privada ao abeiro do previsto no artigo 19.4 deberán recollerse no contrato en que se formalice a encomenda de administración.

O acceso ás instalacións e a prestación de servizos nelas estarán suxeitos, en todo caso, ás regras de transparencia e non discriminación reguladas nesta lei.

TÍTULO IV

O transporte ferroviario

CAPÍTULO I

Disposicións xerais

Artigo 47. *O transporte ferroviario.*

1. Enténdese por transporte ferroviario, para os efectos desta lei, o realizado por empresas ferroviarias empregando vehículos adecuados que circulen pola rede ferroviaria de interese xeral.

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

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

CAPÍTULO II

Empresas ferroviarias

Artigo 48. *Empresas ferroviarias.*

Son empresas ferroviarias as entidades titulares dunha licenza de empresa ferroviaria, cuxa actividade principal consiste en prestar servizos de transporte de viaxeiros ou de mercadorías por ferrocarril, nos termos establecidos nesta lei. As empresas ferroviarias deberán, en todo caso, achegar a tracción. Considéranse, así mesmo, empresas ferroviarias aquelas que acheguen exclusivamente a tracción.

Artigo 49. *Licenza de empresa ferroviaria.*

1. A prestación do servizo de transporte ferroviario de viaxeiros e de mercadorías non se poderá realizar sen obter previamente a correspondente licenza de empresa ferroviaria. A entidade que solicite a licenza deberá, en todo caso, formular a declaración de actividade, que deberá comprender os tipos de servizos que pretenda prestar. Toda solicitude de licenza deberá ir acompañada da documentación que se especifique nunha orde do ministro de Fomento.

Non precisarán licenza de empresa ferroviaria, porén, as entidades dedicadas ao mantemento e á reparación de infraestrutura ferroviaria ou do material móbil ferroviario sempre que se limiten ao transporte de material, de equipamentos ou de elementos necesarios para o desenvolvemento da súa actividade, incluíndo a realización de probas en vía do dito material. Con todo, si estarán suxeitas á aplicación de toda a normativa en materia de seguridade e circulación.

2. Corresponde á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria a competencia para outorgar as licenzas de empresa ferroviaria. A resolución correspondente, que porá fin á vía administrativa, deberase producir dentro dos tres meses seguintes á presentación de solicitude ou ao momento en que se complete a documentación exigible e será motivada en caso de que sexa desestimatoria da solicitude formulada.

Transcorrido o dito prazo sen se ditar resolución expresa, entenderase desestimada a solicitude.

3. A licenza de empresa ferroviaria será única para toda a rede ferroviaria de interese xeral.

4. As licenzas de empresa ferroviaria outorgadas polos demais Estados da Unión Europea producirán todos os seus efectos en España, sen prexuízo da súa necesaria inscrición no Rexistro Especial Ferroviario.

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

6. A licenza de empresa ferroviaria é intransmisible.

7. As empresas ferroviarias poderán acceder á infraestrutura ferroviaria nos termos e condicións establecidos na lei.

Artigo 50. *Requisitos para a obtención da licenza.*

1. As licenzas obteranse logo de que o solicitante acredite o cumprimento dos seguintes requisitos:

a) Revestir a forma de sociedade anónima, de acordo coa lexislación española. A sociedade deberase ter constituído por tempo indefinido e as súas accións deberán ter

carácter nominativo. En caso de que a sociedade estea ou vaia estar controlada, de forma directa ou indirecta, por unha ou varias persoas domiciliadas nun Estado non membro da Unión Europea, poderá denegarse a licenza ou limitarse os seus efectos cando as empresas ferroviarias españolas ou comunitarias non se beneficien, no referido Estado, do dereito ao acceso efectivo á prestación do servizo ferroviario.

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

c) Garantir a competencia profesional do seu persoal directivo.

d) Ter cubertas as responsabilidades civís que lle poidan ser exixibles.

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

3. Non poderán obter unha licenza as seguintes entidades:

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

b) As sancionadas por infraccións penais graves, no prazo de cinco anos desde a firmeza da sanción.

c) As que estean incursas nun procedemento concursal.

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

e) As que, prestando servizos de transporte transfronteirizo de mercadorías suxeitos a trámites alfandegueiros, fosen sancionadas por incumprir as normas que regulen o réxime alfandegueiro, no prazo de cinco anos desde a firmeza da resolución sancionadora.

Artigo 51. *Capacidade financeira das solicitantes.*

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

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

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

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

c) O capital de explotación.

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

e) As cargas sobre o patrimonio da empresa.

f) Os tributos e cotizacións á Seguridade Social.

3. Respecto das sociedades de nova creación, a súa capacidade financeira avaliarase en función da súa cifra de capital social e das garantías que presten os seus accionistas ou a propia sociedade para asegurar o cumprimento das obrigacións daquelas.

4. Considerarase, en todo caso, que a entidade solicitante non dispón da suficiente capacidade financeira cando non estea ao día no cumprimento das súas obrigacións tributarias, nos termos establecidos na Lei 58/2003, do 17 de decembro, xeral tributaria, e

nas normas ditadas para o seu desenvolvemento, ou das súas obrigacións coa Seguridade Social.

Artigo 52. Competencia profesional do solicitante da licenza.

Cumprirase o requisito de competencia profesional cando a entidade solicitante dispoña ou se comprometa a dispoñer, no momento de inicio das súas actividades, de órganos directivos cos coñecementos e a experiencia necesarios para exercer a supervisión e o control operativo seguros e fiables do tipo de actividades para as que habilita a licenza.

Artigo 53. Cobertura de responsabilidade civil.

1. O solicitante dunha licenza deberá ter ou comprometerse a ter suficientemente garantida, no momento de inicio das actividades para que o faculte a licenza e durante o seu desenvolvemento, a responsabilidade civil en que poida incurrir, en particular, a derivada dos danos causados aos viaxeiros, á carga, á equipaxe, ao correo e a terceiros. Igualmente, esa garantía cubrirá a responsabilidade derivada de danos ás infraestruturas ferroviarias.

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

Artigo 54. Conservación de eficacia da licenza.

A licenza conservará a súa eficacia mentres a empresa ferroviaria cumpra os requisitos exixidos para o seu outorgamento. Corresponde á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria verificar o cumprimento pola empresa dos indicados requisitos. Esta verificación terá lugar:

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

b) Cando a Axencia teña indicios do posible incumprimento por unha empresa ferroviaria dos requisitos exixidos.

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

Estas circunstancias deberán ser notificadas pola empresa ferroviaria á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, no prazo dun mes desde que se produzan. A referida obrigación de comunicación impónselles, expresamente, aos titulares das licenzas ou doutros títulos habilitantes.

Artigo 55. Suspensión da licenza.

1. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá comprobar en todo momento se a empresa ferroviaria titular dunha licenza segue cumprindo os requisitos necesarios para a súa autorización e suspender, con carácter total ou parcial, os efectos da licenza concedida a unha empresa ferroviaria. Cando a suspensión sexa parcial, terá o alcance que expresamente se determine. A resolución que a adopte porá fin á vía administrativa.

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

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

b) Como sanción, de acordo co previsto no título VII.

c) Cando a empresa ferroviaria interrompese as súas operacións durante un período superior a seis meses, salvo que se acorde, de conformidade co previsto no artigo seguinte, a revogación da licenza.

3. A suspensión só se acordará cando, dándose unha das causas anteriormente sinaladas, a medida sexa conveniente para garantir a seguridade e a eficaz prestación do servizo do transporte ferroviario. A suspensión poderá acordarse por un prazo máximo de vinte e catro meses.

4. Desenvolverase regulamentariamente o réxime aplicable á suspensión das licenzas.

Artigo 56. *Revogación da licenza.*

1. Son causas de revogación da licenza concedida a unha empresa ferroviaria as seguintes:

a) O incumprimento sobrevido pola empresa ferroviaria dos requisitos exixidos no artigo 50.1 para o seu outorgamento, así como que estea incurso nalgunha das causas enumeradas no artigo 50.3, alíneas d) e e). Non obstante, cando a licenza sexa revogada por incumprimento do requisito de capacidade financeira, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá, por razóns de interese xeral, conceder á empresa ferroviaria unha licenza temporal, sempre que non se comprometa a seguridade do servizo de transporte ferroviario. Esta licenza temporal terá validez durante un período máximo de seis meses.

b) A declaración en estado concursal, salvo que a Axencia de Seguridade Ferroviaria constate que dentro dun prazo razoable a empresa poderá ter viabilidade financeira. A apertura da fase de liquidación dará lugar á revogación sempre que a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria chegue ao convencemento de que non existen perspectivas realistas de saneamento financeiro.

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

d) O acaecemento dalgunha das causas de disolución forzosa da empresa ferroviaria previstas no artigo 363 do texto refundido da Lei de sociedades de capital, aprobado polo Real decreto lexislativo 1/2010, do 2 de xullo.

e) A imposición de dúas sancións por infraccións moi graves no prazo de doce meses, nos termos previstos no artigo 109.4.

2. En caso de que unha empresa ferroviaria interrompa as súas operacións durante seis meses ou non as comezase no prazo dos seis meses seguintes á obtención da licenza, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria decidirá, á vista das circunstancias que concorran en cada caso e mediante resolución motivada, se procede revogar ou suspender a licenza.

3. A revogación da licenza acordaraa a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria. A resolución porá fin á vía administrativa e será inmediatamente executiva. No non previsto nesta lei, a revogación da licenza axustarase ao procedemento establecido no título VI da Lei 30/1992, do 26 de novembro.

4. Desenvolverase regulamentariamente o procedemento de revogación das licenzas.

Artigo 57. *Comunicacións a outros Estados membros da Unión Europea.*

1. Cando a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria teña indicios do posible incumprimento dos requisitos exixidos por unha empresa ferroviaria á cal lle outorgase a licenza unha autoridade doutro Estado membro, informará diso, sen demora, a dita autoridade.

2. No caso de que a Axencia teña coñecemento de que a unha empresa ferroviaria doutro Estado membro da Unión Europea que opere en España lle foi suspendida ou

revogada a licenza, acordará, de inmediato, as medidas pertinentes para que non realice a prestación de servizos amparada polo dito título habilitante.

3. Sempre que a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria concedese, modifícase, suspéndese ou revógase unha licenza, informará inmediatamente diso a Axencia Ferroviaria Europea.

Artigo 58. *Obrigacións das empresas ferroviarias.*

1. As empresas ferroviarias levarán e publicarán por separado as contas de perdas e ganancias e os balances relativos aos servizos de transporte de mercadorías por ferrocarril por unha parte e, por outra, aos servizos de transporte de viaxeiros. Os fondos públicos que se aboan en concepto de actividades relativas á prestación de servizos de transporte en réxime de servizo público deberán figurar por separado nas contas correspondentes e non se transferirán ás actividades relativas á prestación doutros servizos de transporte ou calquera outro servizo, sen prexuízo da obrigaición xeral de elaborar contas anuais.

2. As empresas ferroviarias deberán facilitar a información estatística e contable que se estableza por orde do ministro de Fomento, que fixará, así mesmo, os sistemas de control, inspección e auditoría e a periodicidade con que se debe subministrarse a dita información.

3. As empresas ferroviarias que teñan por obxecto o transporte de viaxeiros deberán acreditar ante o Ministerio de Fomento, cunha antelación mínima de tres meses ao inicio efectivo das súas actividades, que van aplicar unhas condicións xerais para o transporte ferroviario de viaxeiros que cumpren os niveis de calidade e dereitos dos usuarios determinados conforme o previsto no artigo 62.1, así como á normativa comunitaria correspondente.

4. As empresas ferroviarias cuxo obxecto sexa o transporte ferroviario de viaxeiros deberán, así mesmo:

a) Establecer un sistema de atención das reclamacións que presenten os usuarios, nos termos que se desenvolvan regulamentariamente.

b) Determinar unhas normas de calidade do servizo e implantar un sistema de xestión desta, para asegurar o seu mantemento. Tales normas de calidade do servizo incluírán os aspectos que se determinen regulamentariamente no referente a:

Información e billetes.

Puntualidade dos servizos e principios xerais para facer fronte ás perturbacións neles.

Cancelacións de servizos.

Limpeza do material rodante, calidade do aire e hixiene nos vehículos, etcétera.

Estudos sobre satisfacción dos usuarios.

Tramitación de reclamacións, reembolsos e indemnizacións polo incumprimento das normas de calidade do servizo.

Prestación de asistencia ás persoas con discapacidade e ás persoas de mobilidade reducida.

c) As empresas de transporte de viaxeiros facilitarán a estes a información en formatos adecuados, accesibles e comprensibles e velarán, así mesmo, para que os servizos se presten consonte as normas que regulan as condicións básicas de accesibilidade e non discriminación para o acceso e utilización do transporte ferroviario.

As empresas ferroviarias controlarán os seus propios resultados en materia de calidade do servizo. Ademais, publicarán cada ano, xunto co seu informe anual, un informe sobre os resultados alcanzados neste campo. Este último remitirase ao Ministerio de Fomento e publicárase na páxina web da empresa.

CAPÍTULO III

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

Artigo 59. *Servizos de transporte ferroviario suxeitos a obrigacións de servizo público.*

1. O Consello de Ministros, logo de informe da Comisión Delegada do Goberno para Asuntos Económicos, poderá declarar, de oficio ou por instancia das comunidades autónomas ou das corporacións locais interesadas, que a prestación de determinados servizos de transporte ferroviario de competencia estatal sobre as liñas ou os tramos que integran a rede ferroviaria de interese xeral queda suxeita a obrigacións de servizo público. A declaración producírase cando a oferta de servizos de transporte de viaxeiros que realizarían os operadores, se tivesen en conta exclusivamente o seu propio interese comercial e non recibisen ningunha compensación, resulte insuficiente ou non se adecue ás condicións de frecuencia, calidade ou prezo necesarias para garantir a comunicación entre distintas localidades do territorio español.

Na súa declaración, o Consello de Ministros deberase basear en criterios de eficiencia global e sustentabilidade, así como na existencia de modos de transporte alternativos e nos custos e beneficios derivados do seu uso fronte ao transporte ferroviario.

Os servizos suxeitos a obrigacións de servizo público prestaranse en réxime de exclusividade, salvo que o acordo de Consello de Ministros determine outro réxime de prestación.

A declaración de obrigacións de servizo público por instancia das comunidades autónomas ou das corporacións locais estará condicionada a que estas asuman o seu financiamento.

2. Para a prestación de servizos ferroviarios suxeitos a obrigacións de servizo público, as empresas ferroviarias deberán dispoñer dunha autorización que será outorgada polo Ministerio de Fomento, logo de informe favorable dos ministerios de Economía e Competitividade e de Facenda e Administracións Públicas e logo de acordo da Comisión Delegada do Goberno para Asuntos Económicos, a través dun procedemento de licitación que se axustará aos principios de publicidade, transparencia e non discriminación.

A autorización, non obstante, poderá ser obxecto de adxudicación directa, na medida en que non contraveña a lexislación comunitaria, cando o custo anual de prestación do servizo non exceda un millón de euros.

Nos supostos de adxudicación directa, a correspondente autorización deberá incluír a necesidade de que, mediante os mecanismos oportunos, a empresa prestadora do servizo cumpra cos principios de eficiencia e boa xestión empresarial.

A resolución que acorde a adxudicación directa da autorización deberá acreditar expresamente as causas que a xustifican.

As autorizacións definirán os dereitos e obrigacións das empresas prestadoras, entre as cales figurarán as destinadas a garantir a continuidade dos servizos, e determinarán, de ser o caso, as compensacións que teñan dereito a percibir pola explotación dos servizos nas condicións establecidas polas obrigacións de servizo público, e calculadas consonte o disposto no Regulamento (CE) 1370/2007 do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de outubro de 2007, sobre os servizos públicos de transporte de viaxeiros por ferrocarril e estrada.

3. Unha orde do ministro de Fomento, logo de informe da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia, do Ministerio de Economía e Competitividade e do Ministerio de Facenda e Administracións Públicas e logo de acordo da Comisión Delegada do Goberno para Asuntos Económicos, desenvolverá o réxime das autorizacións para prestar servizos de transporte ferroviario suxeitos a obrigacións de servizo público, o procedemento para o seu outorgamento, os dereitos e as obrigacións das empresas ferroviarias durante o período de vixencia das autorizacións e as causas de modificación e revogación destas, tendo en conta o disposto no Regulamento (CE) 1370/2007 do Parlamento Europeo e do

Consello, do 23 de outubro de 2007, sobre os servizos públicos de transporte de viaxeiros por ferrocarril e estrada.

4. As condicións de prestación dos servizos que resulten do procedemento de licitación unicamente se poderán modificar na medida e co alcance en que fosen previstos na autorización.

Sen prexuízo do anterior, o Ministerio de Fomento, logo de audiencia da empresa prestadora do servizo, poderá modificar as condicións para adaptalo a cambios sobrevidos nas circunstancias tidas en conta no momento da adxudicación da autorización, relativos ao incremento ou diminución da demanda de tráfico, de conformidade co que se estableza regulamentariamente. Cando as modificacións repercutan economicamente na explotación do servizo, deberá actualizarse a contía da compensación.

5. Para efectos de financiar o custo do servizo, o Ministerio de Fomento poderá subscribir convenios coas comunidades autónomas e coas entidades locais. En tales convenios poderase acordar o seguinte:

- a) Os servizos que, consonte el, se subvencionan.
- b) As características da súa prestación.
- c) A administración ou administracións públicas que entreguen o importe das subvencións.

6. O Ministerio de Fomento comunicará ao administrador de infraestruturas ferroviarias as autorizacións que outorgue consonte este artigo.

7. Non se adxudicará capacidade de infraestrutura a unha empresa para realizar servizos de transporte ferroviario de viaxeiros, cuxo itinerario coincida total ou parcialmente cun servizo suxeito a obrigacións de servizo público, cando o Ministerio de Fomento, de oficio ou por instancia do administrador da infraestrutura ferroviaria ou da empresa prestadora do servizo público, resolva, logo de informe da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia, que a asignación de capacidade compromete o equilibrio económico das condicións establecidas para a prestación do servizo público, a súa rendibilidade ou repercute sensiblemente na compensación do seu financiamento con cargo a fondos públicos.

Antes de adoptar a súa decisión, o Ministerio de Fomento oírás todas as partes afectadas.

No caso de servizos comerciais correspondentes a tráfico internacionais, a función anterior corresponde á Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia, de acordo coa normativa comunitaria.

En todo caso, o Ministerio de Fomento dará coñecemento á Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia de calquera restrición á adxudicación de capacidade adoptada de conformidade co disposto neste punto.

Artigo 60. *Intervención da Administración.*

1. O Goberno, con carácter excepcional e transitorio, poderá acordar a asunción pola Administración xeral do Estado da xestión de determinados servizos de transporte por ferrocarril ou a explotación de certas infraestruturas ferroviarias para garantir a seguridade pública e a defensa nacional.

2. Cando o procedemento de licitación para outorgar unha autorización para a prestación de servizos suxeitos a obrigacións de servizo público sexa declarado deserto, o Ministerio de Fomento poderá impoñer a prestación dos ditos servizos, como obrigación de servizo público, á empresa ferroviaria que conte con medios adecuados e suficientes e explote outros servizos ferroviarios na mesma área xeográfica. A empresa será resarcida, de ser o caso, na forma que se determine mediante orde do ministro de Fomento.

3. Se unha empresa ferroviaria deixa de prestar servizos de transporte de viaxeiros suxeitos a obrigacións de servizo público ou servizos complementarios ou auxiliares destes, ou os presta en condicións que non garantan a seguridade das persoas, o

Ministerio de Fomento adoptará todas as medidas necesarias para garantir a súa correcta prestación.

CAPÍTULO IV

Rexistro Especial Ferroviario

Artigo 61. *Réxime aplicable.*

1. Corresponde á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria o mantemento e a xestión do Rexistro Especial Ferroviario.

2. O Rexistro Especial Ferroviario ten carácter público e a regulación da súa organización e funcionamento farase mediante real decreto. No Rexistro deberanse inscribir, de oficio, os datos relativos ás entidades e ás persoas físicas e xurídicas cuxa actividade estea vinculada ao sector ferroviario e requiran para o seu exercicio da pertinente licenza, autorización, certificado ou habilitación, ou ben así o estableza expresamente algún precepto legal ou regulamentario. Na inscrición deberán figurar, tamén, as condicións impostas ás ditas entidades e persoas para o exercicio da súa actividade propia e as súas modificacións, así como as posibles sancións impostas a elas, para efectos da aplicación das regras de agravamento das infraccións tipificadas nesta lei.

Así mesmo, no rexistro inscribírase o material rodante que circula pola rede ferroviaria de interese xeral e as entidades encargadas do seu mantemento.

3. Nas seccións do Rexistro Especial Ferroviario anotaranse os datos exixidos pola normativa comunitaria relativos ao sector ferroviario que sexan de competencia estatal.

CAPÍTULO V

Dereitos dos usuarios dos servizos de transporte ferroviario

Artigo 62. *Dereitos dos usuarios.*

1. Os usuarios terán dereito ao uso dos servizos de transporte ferroviario nos termos establecidos na regulamentación da Unión Europea e demais normas de aplicación na materia e, de ser o caso, nos contratos que celebren coas empresas ferroviarias.

O prezo exixible polas empresas ferroviarias aos seus clientes en concepto de retribución polos servizos ferroviarios prestados estará suxeito ao dereito privado, sen prexuízo de que se poidan impoñer tarifas máximas obrigatorias para os servizos de transporte ferroviario sometidos a obrigacións de servizo público.

2. Mediante orde do ministro de Fomento poderanse establecer condicións xerais ou contratos tipo para as distintas clases de servizos de transporte ferroviario, tanto de viaxeiros como de mercadorías.

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

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

Artigo 63. *Asistencia integral aos afectados por accidentes ferroviarios.*

As vítimas dos accidentes que se produzan no ámbito do transporte ferroviario de competencia estatal e os seus familiares terán dereito a unha asistencia integral que garanta unha adecuada atención e apoio, nos termos que se determinen regulamentariamente.

No dito desenvolvemento regulamentario concretaranse as obrigacións mínimas das empresas e entidades que interveñan no transporte ferroviario na asistencia a vítimas e aos seus familiares, incluídas aquelas que teñan contido económico.

En todo caso, as empresas ferroviarias que operen no ámbito do transporte de competencia estatal, así como os administradores de infraestrutura da rede ferroviaria de interese xeral, deberán dispoñer dun plan de asistencia ás vítimas e aos seus familiares en caso de accidente ferroviario nas condicións que determine o citado desenvolvemento regulamentario. Este plan de asistencia será aprobado polos centros directivos correspondentes do Ministerio de Fomento nos seus respectivos ámbitos de competencia, logo de informe preceptivo do Ministerio do Interior.

TÍTULO V

A seguridade ferroviaria

CAPÍTULO I

Réxime de seguridade

Artigo 64. *Seguridade ferroviaria.*

1. A realización das actividades ferroviarias na rede ferroviaria de interese xeral estará suxeita ás normas de seguridade previstas nesta lei e nas súas normas de desenvolvemento.

2. A seguridade na circulación ferroviaria comprende os seguintes aspectos:

a) O establecemento dos obxectivos e o seguimento dos niveis de seguridade a través de indicadores.

b) O desenvolvemento do marco normativo en materia de seguridade, incluídos os métodos de seguridade, e o fomento e supervisión da súa aplicación polos axentes do sistema ferroviario.

c) Os requisitos que deben cumprir os sistemas de xestión da seguridade para a obtención do certificado de seguridade das empresas ferroviarias e da autorización de seguridade dos administradores das infraestruturas ferroviarias.

d) As condicións para a autorización da posta en servizo do material rodante ferroviario, tanto do novo como do que fose modificado substancialmente, así como as do seu mantemento.

e) As condicións e os requisitos para a autorización e posta en servizo de todos os subsistemas de natureza estrutural que compoñen o sistema ferroviario, así como as condicións para o adecuado funcionamento dos subsistemas de natureza funcional.

f) O réxime de funcionamento, desde o punto de vista da seguridade, das infraestruturas da rede ferroviaria de interese xeral, incluídas as instalacións de seguridade e os sistemas de sinalización e xestión do tráfico, así como do seu mantemento.

g) As condicións que deben cumprir os administradores das infraestruturas ferroviarias, as empresas ferroviarias e o resto de axentes do sector en relación cos seus réximes de funcionamento interno en materia de seguridade.

h) Os requisitos do persoal que desempeñe funcións relacionadas coa seguridade na circulación ferroviaria, incluídos os criterios para a súa habilitación.

i) O réxime da investigación de accidentes e incidentes ferroviarios.

j) Calquera outro relacionado coas infraestruturas ferroviarias, co material rodante, co persoal ou coa operación ferroviaria non comprendido nos puntos anteriores e que poida incidir ou afectar a seguridade da circulación ferroviaria.

3. A Administración xeral do Estado e os seus organismos públicos dependentes velarán en todo momento, atendendo á lexislación vixente e ao progreso técnico e científico, pola seguridade no transporte ferroviario, así como polo estrito cumprimento e aplicación das normas de seguridade por parte dos distintos axentes do sistema ferroviario.

Darase prioridade ás actuacións tendentes á mellora continua das condicións de seguridade do sistema ferroviario co principal obxectivo da prevención dos accidentes ferroviarios.

4. A responsabilidade da seguridade na circulación sobre a rede ferroviaria de interese xeral corresponde aos administradores das infraestruturas ferroviarias e ás empresas ferroviarias que nela operan.

Os administradores de infraestruturas ferroviarias e as empresas ferroviarias aplicarán as regras e normas de seguridade e disporán duns sistemas de xestión da seguridade, adecuados ao disposto nesta lei e nas súas disposicións de desenvolvemento, que incluírán as medidas necesarias para a avaliación e o control dos riscos da circulación ferroviaria e o seu seguimento. Responsabilizaranse, igualmente, da seguridade da parte do sistema ferroviario que os afecta, incluído a subministración de material e a contratación de servizos, respecto aos usuarios, clientes, traballadores, interesados e terceiros.

Os administradores de infraestruturas ferroviarias e as empresas ferroviarias serán responsables, conforme a lexislación vixente, da formación e cualificación dos seus empregados e daquelas outras persoas que realicen para eles un traballo con posible afectación á seguridade na circulación.

5. Sen prexuízo do disposto no punto anterior, os fabricantes de material rodante ferroviario, os centros de mantemento homologados, as entidades encargadas do mantemento de material rodante, os titulares de vehículos ferroviarios, os explotadores de servizos relacionados co ferrocarril e as entidades de aprovisionamento serán responsables de que as subministracións de material rodante, instalacións, accesorios, equipamento e material que faciliten, así como os servizos que presten, sexan conformes cos requisitos e coas condicións de utilización previstas, de modo que as empresas ferroviarias ou os administradores de infraestruturas ferroviarias poidan utilizalos de maneira segura.

6. Corresponde ao Ministerio de Fomento establecer as condicións técnicas sobre proxección, construción, entrada en servizo e administración das infraestruturas, así como respecto do material rodante que circule sobre elas.

Artigo 65. *Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.*

1. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, creada de conformidade co previsto na disposición adicional terceira da Lei 28/2006, do 18 de xullo, de axencias estatais para a mellora dos servizos públicos, é a autoridade responsable da seguridade ferroviaria para a rede ferroviaria de interese xeral. Como tal, exercerá as seguintes funcións en materia de seguridade:

a) Velar polo mantemento xeral da seguridade na circulación sobre a rede ferroviaria de interese xeral mediante a supervisión do cumprimento das obrigacións dos diferentes axentes nesta materia, así como o exercicio da potestade sancionadora, de ser o caso, en materia de seguridade ferroviaria.

b) Autorizar a posta en servizo dos subsistemas estruturais que constitúen o sistema ferroviario e dos vehículos que por el circulan, así como comprobar que manteñen os seus requisitos.

c) Expedir, renovar, modificar ou revogar os certificados de seguridade e as autorizacións de seguridade das empresas ferroviarias ou administradores de infraestruturas, así como supervisalos posteriormente.

d) Propor, elaborar e desenvolver o marco normativo de seguridade e a supervisión do seu cumprimento polos axentes do sistema ferroviario.

e) Outorgar, renovar, suspender e revogar as licenzas e os títulos de condución do persoal ferroviario.

f) Conceder, suspender ou revogar a homologación dos centros de formación e de recoñecemento psicofísico do persoal ferroviario.

g) Conceder, suspender ou revogar a homologación dos centros de mantemento de material rodante e a certificación das entidades encargadas do mantemento do dito material.

h) Organizar e xestionar o Rexistro Especial Ferroviario.

i) As demais funcións que se lle asignen mediante norma legal ou regulamentaria.

A Axencia non poderá transferir nin encomendar estas funcións aos administradores de infraestruturas ferroviarias, ás empresas ferroviarias ou aos restantes candidatos ou entidade adxudicadora.

2. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria será independente, na súa organización, estrutura e capacidade decisoria, de calquera empresa ferroviaria, administrador da infraestructura, solicitante e entidade adxudicadora, desempeñará as súas funcións de forma transparente e non discriminatoria, dará audiencia ás partes interesadas e motivará as súas decisións.

Responderá sen dilación ás peticións e solicitudes que se lle formulen e, unha vez que se lle facilitase toda a información requirida, adoptará todas as súas decisións nun prazo non superior a catro meses.

3. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá solicitar en calquera momento a asistencia técnica dos administradores de infraestructuras ferroviarias, das empresas ferroviarias así como de calquera outro interveniente no sistema ferroviario ou doutros órganos cualificados.

No exercicio das funcións do punto 1.d) anterior, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria consultará todas as partes participantes e interesadas, incluídos os administradores da infraestructura, as empresas ferroviarias, os fabricantes e empresas de mantemento, os usuarios e os representantes do persoal.

4. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá levar a cabo todas as inspeccións e investigacións que sexan necesarias para o cumprimento das súas funcións e terá acceso a todos os documentos pertinentes e aos locais, instalacións e equipamento dos administradores de infraestructuras, das empresas ferroviarias e demais axentes do sector ferroviario.

5. Determinaranse regulamentariamente o funcionamento dos servizos de inspección e supervisión da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, as súas atribucións, as facultades do seu persoal e os seus procedementos de actuación.

6. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria cooperará activamente coa Axencia Ferroviaria Europea e coas autoridades correspondentes dos demais Estados membros da Unión Europea.

CAPÍTULO II

Certificación e autorización de seguridade

Artigo 66. *Certificado de seguridade.*

1. Antes de prestar servizos de transporte sobre unha determinada liña ou tramo da rede ferroviaria de interese xeral, as empresas ferroviarias deberán obter o certificado de seguridade.

2. O certificado de seguridade acredita que a empresa ferroviaria estableceu un sistema propio de xestión da seguridade e está en condicións de cumprir os requisitos sobre sistemas de control, circulación e seguridade ferroviaria, sobre coñecementos e requisitos do seu persoal relacionado coa seguridade da circulación ferroviaria e sobre características técnicas do material rodante que utilizará e das condicións do seu mantemento, con obxecto de controlar os riscos e operar na rede de maneira segura.

3. Determinarase regulamentariamente o contido do certificado de seguridade e regularase o procedemento para o seu outorgamento, renovación, modificación ou revogación, así como os requisitos que deberá cumprir o citado sistema de xestión da seguridade e os elementos que este debe conter, todo isto conforme o establecido na normativa comunitaria na dita materia.

4. As empresas ferroviarias están obrigadas a cumprir, en todo momento, as condicións establecidas nos seus certificados de seguridade. O incumprimento polas empresas ferroviarias destas condicións determinará a revogación dos ditos certificados, sen prexuízo da aplicación do réxime sancionador previsto nesta lei.

Artigo 67. Autorización de seguridade.

1. Para exercer as funcións de administración da rede ferroviaria de interese xeral, os administradores de infraestruturas ferroviarias deberán dispoñer dunha autorización de seguridade.

2. A autorización de seguridade acredita que os administradores das infraestruturas ferroviarias teñen establecido un sistema propio de xestión da seguridade e están en condicións de cumprir os requisitos específicos necesarios para a administración das infraestruturas en condicións de seguridade, incluídos os referidos aos coñecementos e requisitos exigibles ao seu persoal relacionado coa seguridade na circulación, así como, de ser o caso, os relativos ao mantemento e á explotación dos sistemas de control do tráfico e de sinalización.

3. Determinarase regulamentariamente o contido da autorización de seguridade e regularase o procedemento para o seu outorgamento, renovación, modificación ou revogación, así como os requisitos que deberá cumprir o referido sistema de xestión da seguridade e os elementos que este debe conter, todo isto conforme o establecido na normativa comunitaria na dita materia.

4. Os administradores de infraestruturas ferroviarias están obrigados a cumprir, en todo momento, as condicións establecidas na súa autorización de seguridade. O incumprimento destas condicións determinará, de ser o caso, a súa revogación, sen prexuízo da aplicación do réxime sancionador establecido nesta lei.

CAPÍTULO III

Réxime de seguridade aplicable aos diferentes elementos do sistema ferroviario*Artigo 68. Condicións e requisitos dos subsistemas do sistema ferroviario. Autorización, circulación e mantemento dos vehículos ferroviarios.*

1. Mediante real decreto, por proposta do ministro de Fomento e por iniciativa da Axencia de Seguridade Ferroviaria, regularanse as condicións e os requisitos para a autorización e posta en servizo de todos os subsistemas de natureza estrutural que compoñen o sistema ferroviario, así como as condicións para o adecuado funcionamento dos subsistemas de natureza funcional.

2. Mediante orde do ministro de Fomento, por proposta da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, estableceranse as condicións técnicas sobre proxección e construción das infraestruturas ferroviarias.

3. O ministro de Fomento, por proposta da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, regulará as condicións e os requisitos para a autorización e inscrición no Rexistro Especial Ferroviario do material rodante que circule polos tramos e liñas ferroviarias que forman parte da rede ferroviaria de interese xeral, así como o réxime de certificación e inscrición no Rexistro Especial Ferroviario das entidades encargadas do seu mantemento e de autorización e funcionamento dos centros homologados de mantemento dos vehículos.

Artigo 69. Réxime aplicable ao persoal ferroviario.

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

2. Mediante orde do ministro de Fomento, por proposta da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria e logo de audiencia dos sindicatos máis representativos do sector, dos administradores de infraestruturas e dos operadores do sector ferroviario, regularanse as condicións e os requisitos para a obtención dos títulos habilitantes necesarios para o desempeño das funcións propias do persoal ferroviario, así como o réxime de autorización e funcionamento dos centros homologados de formación e de recoñecemento médico do dito persoal.

3. O persoal ferroviario que realice actividades con repercusión sobre a seguridade na circulación ferroviaria non poderá realizalas cando se encontre con taxas de alcohol superiores ás que regulamentariamente se establezan, ou con presenza no organismo de medicamentos ou substancias que perturben ou diminúan as súas facultades psicofísicas.

O persoal ferroviario está obrigado a someterse ás probas para a detección de alcohol ou substancias psicoactivas no organismo.

4. Mediante real decreto, por proposta do ministro de Fomento e iniciativa da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, e logo de audiencia dos sindicatos máis representativos do sector, dos administradores de infraestruturas e dos operadores do sector ferroviario, regularanse os procedementos para os controis de alcohol, drogas de abuso e substancias psicoactivas e medicamentos no persoal ferroviario, tanto nos realizados nas probas iniciais ou periódicas dos certificados de aptitude psicofísica, como naquelas levadas a cabo durante o exercicio da súa actividade profesional. Igualmente, regularanse os aspectos sobre os medicamentos que poden perturbar ou diminuír as facultades psicofísicas do persoal de condución ou circulación.

5. Nos programas formativos destinados á obtención e ao mantemento dos títulos habilitantes do persoal referido, incluíranse contidos acerca do coñecemento destes aspectos: alcohol, drogas e substancias psicoactivas e medicamentos. Pola súa vez, as entidades ferroviarias fomentarán entre o citado persoal o uso responsable de medicamentos que poidan alterar, perturbar ou modificar as súas facultades psicofísicas no desempeño das súas funcións.

Artigo 70. *Regulamento de circulación ferroviaria.*

1. O Regulamento de circulación ferroviaria establecerá as regras e os procedementos operativos necesarios para que a circulación dos trens e demais vehículos ferroviarios polos tramos e liñas que forman parte da rede ferroviaria de interese xeral se realice de forma segura e eficiente.

2. O Consello de Ministros aprobará mediante real decreto, por proposta do ministro de Fomento, o Regulamento de circulación ferroviaria.

CAPÍTULO IV

A investigación de accidentes e incidentes ferroviarios

Artigo 71. *Investigación de accidentes ferroviarios*

1. Deberán ser obxecto dunha investigación técnica os accidentes ferroviarios graves que se produzan sobre a rede ferroviaria de interese xeral e os demais accidentes e incidentes ferroviarios cando a Comisión de investigación de accidentes ferroviarios o considere procedente pola súa repercusión potencial na seguridade da circulación ferroviaria.

2. A investigación técnica ten por finalidade o establecemento das causas dun accidente ou incidente e a formulación, de ser o caso, das recomendacións de seguridade que resulten pertinentes. En ningún caso se ocupará de determinar a culpa ou a responsabilidade dos feitos investigados.

3. Enténdese por accidente grave calquera colisión ou descarrilamento de trens co resultado dunha ou máis vítimas mortais, ou de cinco ou máis feridos graves ou ben de grandes danos ao material rodante, á infraestruturas ou ao ambiente e, así mesmo, calquera outro accidente de características ou transcendencia similares aos anteriores, cuxas consecuencias fagan preciso modificar a normativa de seguridade ferroviaria ou da xestión da seguridade.

Por grandes danos enténdense aqueles cuxo custo se poida avaliar de forma inmediata nunha contía igual ou superior a dous millóns de euros.

Artigo 72. *A Comisión de investigación de accidentes ferroviarios.*

1. A Comisión de investigación de accidentes ferroviarios é un órgano colexiado especializado, adscrito ao Ministerio de Fomento, que ten a competencia para realizar a investigación técnica dos accidentes e incidentes ferroviarios.

2. A Comisión goza de plena independencia funcional respecto da autoridade responsable da seguridade ferroviaria, dos administradores das infraestruturas, das empresas ferroviarias, dos organismos de tarificación, dos organismos de certificación ou notificados ou de calquera outro organismo ou entidade cuxos intereses poidan entrar en conflito coas súas funcións.

3. No desempeño das súas funcións, nin o persoal nin os membros do Pleno da Comisión poderán solicitar ou aceptar instrucións de ningunha entidade pública ou privada.

Artigo 73. *Composición.*

1. O Pleno da Comisión de investigación de accidentes ferroviarios está composto por un presidente, cinco vogais, un dos cales actuará como vicepresidente e o secretario, que terá voz pero non voto.

O presidente e os vogais serán nomeados polo ministro de Fomento entre persoas de recoñecido prestixio e acreditada cualificación profesional no sector ferroviario, para o cal se terán en conta os coñecementos técnicos, a experiencia profesional e os títulos académicos e profesionais obtidos relacionados coa dita materia.

2. Antes da súa designación, o ministro de Fomento porá en coñecemento da comisión competente do Congreso dos Deputados o nome das persoas propostas como presidente e vogais da Comisión de investigación, dando traslado do seu currículo.

Dentro do prazo dun mes natural desde a recepción da correspondente comunicación, a comisión competente do Congreso dos Deputados manifestará a súa aceptación da persoa proposta como presidente ou o seu veto razoado. Durante o dito prazo, a comisión parlamentaria poderá acordar a comparecencia do candidato proposto para presidente para que expoña as liñas básicas de actuación que vaia desenvolver a Comisión de investigación de accidentes ferroviarios durante o seu mandato.

Transcorrido o dito prazo sen manifestación expresa do Congreso, entenderase aceptada a proposta e o ministro de Fomento designará o candidato como presidente.

Artigo 74. *Mandato.*

1. O mandato do presidente e dos vogais será de seis anos, sen posibilidade de reelección. Os vogais da Comisión renovaranse parcialmente cada dous anos, de acordo cos criterios de renovación que se establezan nas normas de funcionamento da Comisión. Todos os membros da Comisión actuarán con independencia no exercicio das súas funcións.

2. Os membros da Comisión cesarán no seu cargo por renuncia aceptada polo ministro de Fomento, finalización do termo do seu mandato ou por revogación do seu nomeamento acordada polo ministro de Fomento e fundada na incapacidade permanente para o exercicio das súas funcións, a sanción firme por infraccións graves ou moi graves en materia de seguridade na circulación ferroviaria, por grave incumprimento das obrigacións propias do cargo desempeñado ou por condena por delito doloso.

Nos casos de revogación do nomeamento, o ministro de Fomento remitirá á comisión competente do Congreso dos Deputados unha comunicación en que se fará constar a causa da revogación do nomeamento.

Artigo 75. *Atribucións dos investigadores.*

1. Os funcionarios que teñan a condición de técnicos de investigación da Comisión terán a consideración de axentes da autoridade cando actúen no exercicio da súa función investigadora. Durante o exercicio da súa actividade, e logo de autorización xudicial naqueles casos en que sexa necesaria, poderán:

a) Acceder ao lugar do accidente ou incidente, ao material rodante implicado e ás instalacións relacionadas de infraestrutura e de control do tráfico e sinalización.

b) Efectuar un inventario inmediato das probas e decidir sobre a retirada dos restos, de forma controlada e custodiada, de instalacións de infraestrutura ou pezas, para os efectos do correspondente exame.

c) Acceder aos equipamentos de rexistro e gravación a bordo e ao seu contido, con posibilidade de utilízalos, así como ao rexistro de gravación das comunicacións en estacións de transporte de viaxeiros, terminais de transporte de mercadorías e centros de control de tráfico, de ser o caso, e ao rexistro do funcionamento do sistema de sinalización e control do tráfico.

d) Acceder aos resultados do exame pericial médico-forense dos corpos das vítimas, cando poida ser relevante para a investigación ferroviaria.

e) Acceder aos resultados dos exames e análises médicos do persoal a bordo do tren e de calquera outro persoal ferroviario implicado no accidente ou incidente, cando poida ser relevante para a investigación ferroviaria.

f) Interrogar o persoal ferroviario implicado e outras testemuñas.

g) Acceder a calquera información ou documentación pertinente en posesión do administrador da infraestrutura, das empresas ferroviarias implicadas e da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

h) Acceder a calquera información relacionada co accidente investigado, de acordo coa normativa vixente de aplicación en cada caso.

2. A información obtida terá carácter reservado e os técnicos investigadores estarán obrigados a preservalo.

3. Estableceranse regulamentariamente as normas reguladoras da investigación técnica dos accidentes e incidentes ferroviarios e as regras de funcionamento da Comisión de investigación de accidentes ferroviarios.

TÍTULO VI

Réxime económico e tributario

CAPÍTULO I

Taxas ferroviarias

Sección 1.^a Taxa por licenza de empresa ferroviaria

Artigo 76. *Réxime xurídico.*

1. Constitúe o feito impositivo da taxa por expedición da licenza de empresa ferroviaria, o seu outorgamento, modificación ou renovación.

2. Será suxeito pasivo da taxa a empresa ferroviaria a cuxo favor se outorgue.

3. A taxa terá tres modalidades:

a) Por outorgamento.

b) Por modificación de licenza.

c) Por renovación de licenza

Artigo 77. *Devindicación.*

1. As taxas devindicaranse no momento do outorgamento da licenza, da súa modificación ou da súa renovación.

2. A suspensión ou revogación da licenza non dará dereito á devolución do importe da taxa.

Artigo 78. *Xestión e afectación.*

1. A xestión, liquidación e recadación da taxa polo outorgamento ou modificación da licenza de empresa ferroviaria corresponde á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

2. O produto da recadación da taxa ingresarase no patrimonio da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

Artigo 79. *Revisión.*

A contía da taxa regulada nesta sección determinarase por vez primeira na Lei de orzamentos xerais do Estado e poderá ser actualizada posteriormente mediante unha orde do ministro de Fomento.

A proposta de revisión deberá contar cunha memoria económico-financeira axustada ao establecido no artigo 20.1 da Lei 8/1989, do 13 de abril, de taxas e prezos públicos.

Sección 2.ª Taxa por outorgamento de autorización de seguridade e de certificado de seguridade

Artigo 80. *Réxime xurídico.*

1. Constitúe o feito impoñible da taxa por outorgamento da autorización de seguridade dos administradores de infraestruturas ferroviarias ou do certificado de seguridade de empresa ferroviaria, a súa expedición ou a súa modificación, renovación ou revisión.

2. O suxeito pasivo da taxa por outorgamento da autorización de seguridade será o administrador de infraestruturas ferroviarias e o suxeito pasivo da taxa por outorgamento do certificado de seguridade será a empresa ferroviaria.

3. A taxa terá catro modalidades:

- a) Expedición de autorización de seguridade.
- b) Modificación, renovación ou revisión de autorización de seguridade.
- c) Expedición de certificado de seguridade.
- d) Ampliación, renovación ou revisión de certificado de seguridade.

Artigo 81. *Devindicación.*

1. A taxa devindicarase no momento da expedición, da modificación, da renovación ou da revisión da autorización ou do certificado de seguridade.

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

Artigo 82. *Xestión e afectación.*

1. Corresponde á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria a xestión, liquidación e recadación da taxa por outorgamento da autorización ou do certificado de seguridade.

2. O produto da recadación da taxa ingresarase no patrimonio da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

Artigo 83. *Revisión.*

A contía da taxa regulada nesta sección determinarase por vez primeira na Lei de orzamentos xerais do Estado e poderá ser actualizada posteriormente mediante unha orde do ministro de Fomento.

A proposta de revisión deberá contar cunha memoria económico-financeira axustada ao establecido no artigo 20.1 da Lei 8/1989, do 13 de abril, de taxas e prezos públicos.

Sección 3.ª Taxas por homologación de centros, certificación de entidades e material rodante, outorgamento de títulos e licenzas e autorizacións de entrada en servizo

Artigo 84. *Réxime xurídico.*

1. Darán dereito á exacción das taxas compensatorias do custo dos trámites e actuacións necesarias, consonte o que se dispón neste capítulo, a xestión precisa para:

a) Homologación de centros de recoñecemento médico e de formación do persoal ferroviario, e as súas renovacións ou ampliacións, xa sexa autorizando novas instalacións ou a impartición de novas disciplinas formativas.

- b) Outorgamento de títulos e licenzas de condución ao persoal ferroviario.
- c) Organización de convocatorias de exame para persoal ferroviario, previos ao outorgamento de títulos e licenzas de condución.
- d) Homologación de centros de mantemento do material rodante ferroviario.
- e) Certificación de entidades encargadas de mantemento de vehículos ferroviarios ou certificación das funcións de mantemento delegables.
- f) Autorización de entrada en servizo de vehículos ferroviarios.
- g) O outorgamento de títulos de conselleiros de seguridade en relación co transporte de mercadorías perigosas.

2. Constitúe o feito impoñible das taxas a prestación pola Administración dos servizos necesarios para o outorgamento, renovación ou ampliación das homologacións, títulos, licenzas, certificacións ou autorizacións correspondentes, así como dos servizos realizados para as convocatorias para a obtención do título, licenza de condución e de conselleiros de seguridade en relación co transporte de mercadorías perigosas.

3. Serán suxeitos pasivos das taxas, segundo os supostos, a persoa natural ou xurídica que efectúe a solicitude para todos os casos descritos no punto anterior.

4. Haberá as seguintes modalidades de taxas:

- a) Pola homologación de centros médicos e de formación de persoal ferroviario:
 - i. Novas homologacións.
 - ii. Ampliación, modificación ou renovación da homologación.
- b) Por expedición de títulos ou licenzas de persoal ferroviario:
 - i. Primeira expedición.
 - ii. Emisión de duplicados, renovación ou modificación.
- c) Por organización de convocatorias de exame para persoal ferroviario, previos ao outorgamento de títulos, licenzas de condución e conselleiro de seguridade.
O seu importe obterase como suma dos seguintes conceptos:
 - i. Por convocatoria.
 - ii. Por aspirante presentado á convocatoria.
 - iii. Por examinador do tribunal.
 - iv. Por membro do tribunal, en concepto de gastos de desprazamentos, sempre e cando os exames se leven a cabo fóra de Madrid.

No caso de exames para a obtención de título de conselleiro de seguridade aplicarase unicamente o importe do punto ii.

No suposto de convocatorias realizadas ante a solicitude de varios centros de formación, as contías anteriores serán repartidas proporcionalmente entre os diferentes centros solicitantes, de maneira que o importe dos puntos anteriores i), iii) e, de ser o caso, iv) se repartirá entre o número de centros de formación que proporcionen aspirantes á convocatoria.

- d) Por homologación de centros de mantemento do material rodante ferroviario:
 - i. Novas homologacións.
 - ii. Ampliación, modificación ou renovación da homologación.
- e) Por certificación de entidades encargadas de mantemento de vehículos ferroviarios ou das funcións de mantemento delegables:
 - i. Nova certificación de entidade encargada de mantemento.
 - ii. Ampliación, modificación ou renovación de certificación de entidade encargada de mantemento.
 - iii. Nova certificación de función delegable de mantemento.

iv. Ampliación, modificación ou renovación de certificación de función delegable de mantemento.

f) Por autorización de vehículos ferroviarios, a que se determine respecto de cada tipo de material, en función das súas condicións técnicas ou do seu valor económico.

Artigo 85. *Devindicación.*

As taxas devindicaranse no momento de formular a solicitude correspondente.

Artigo 86. *Xestión.*

A xestión e a liquidación da taxas corresponden á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

O produto da recadación da taxa ingresarase no patrimonio da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

Artigo 87. *Revisión.*

A contía das taxas reguladas nesta sección determinarase por vez primeira na Lei de orzamentos xerais do Estado e poderán ser actualizadas posteriormente mediante unha orde do ministro de Fomento.

A proposta de revisión deberá contar cunha memoria económico-financeira axustada ao establecido no artigo 20.1 da Lei 8/1989, do 13 de abril, de taxas e prezos públicos.

Sección 4.^a Taxa pola prestación de servizos e pola realización de actividades en materia de seguridade ferroviaria

Artigo 88. *Réxime xurídico.*

1. Constitúe o feito impoñible da taxa a realización por parte da Axencia Estatal da Seguridade Ferroviaria de actividades e a prestación de servizos de supervisión e inspección en materia de seguridade ferroviaria.

2. Serán os suxeitos pasivos da taxa as empresas ferroviarias e os administradores de infraestruturas ferroviarias a que se refira o respectivo feito impoñible.

Artigo 89. *Bases para o cálculo da contía da taxa.*

Os conceptos das taxas será os seguintes:

a) Para os administradores de infraestruturas:

Importe por tren por km totais dos tráfico que circulan pola rede que xestiona. En ningún caso poderá incorporar o administrador de infraestruturas o dito último importe dentro dos custos que se consideran no cálculo de futuras actualizacións das contías dos canons que percibe das empresas ferroviarias.

b) Para as empresas ferroviarias:

Importe por tren por km, en servizos de longa distancia clasificados na categoría VL1 conforme o establecido no punto 7 do artigo 97.

Importe por tren por km, no resto de servizos de transporte de viaxeiros de longa distancia.

Importe por tren por km, en servizos de transporte de viaxeiros urbanos, suburbanos e interurbanos.

Importe por tren por km, en servizos de transporte de mercadorías.

Artigo 90. *Devindicación.*

A taxa devindicarase no momento de realización da actividade ou servizo correspondente e liquidarase mensualmente.

Artigo 91. *Xestión e afectación.*

A xestión, a liquidación e a recadación da taxa corresponden á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

O produto da recadación da taxa ingresarase no patrimonio da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

Artigo 92. *Revisión.*

A contía da taxa regulada nesta sección determinarase por vez primeira na Lei de orzamentos xerais do Estado e poderá ser actualizada posteriormente mediante unha orde do ministro de Fomento.

A proposta de revisión deberá contar cunha memoria económico-financeira axustada ao establecido no artigo 20.1 da Lei 8/1989, do 13 de abril, de taxas e prezos públicos.

Sección 5.^a Taxa pola utilización ou aproveitamento especial de bens do dominio público ferroviario

Artigo 93. *Taxa pola utilización ou aproveitamento especial de bens do dominio público ferroviario.*

1. Constitúe o feito imponible da taxa a utilización privativa ou o aproveitamento especial de bens de dominio público ferroviario que se fagan por concesións e autorizacións.

Non se exixirá o pagamento da taxa ás persoas físicas ou persoas xurídicas, que non sexan sociedades de capital, cando a utilización privativa ou o aproveitamento especial de bens de dominio público non supoña unha utilidade económica para o concesionario, a persoa autorizada ou o adxudicatario ou, mesmo existindo tal utilidade, a utilización ou aproveitamento comporte condicións ou contraprestacións para o beneficiario que anulen ou fagan irrelevante aquela. Farase constar tal circunstancia nos pregos de condicións ou nas cláusulas da autorización ou concesión.

Estarán exentos do pagamento desta taxa os administradores de infraestruturas ferroviarias.

2. A devindicación da taxa producirase co outorgamento inicial e mantemento anual da concesión, autorización ou adxudicación e será exixible na contía que corresponda e nos prazos que se sinalen nas condicións da concesión, autorización ou adxudicación.

3. Serán suxeitos pasivos da taxa os concesionarios, persoas autorizadas ou adxudicatarios ou, de ser o caso, quen se subroga en lugar daqueles.

4. O administrador de infraestruturas ferroviarias liquidará esta taxa por anos naturais, coa excepción daquelas devindicacións por períodos inferiores ao ano natural, que o serán por esa fracción do ano.

5. A base imponible determinarase en función da superficie ocupada medida en metros cadrados.

6. A cota tributaria será a resultante de aplicar á base imponible a contía que se determinará na Lei de orzamentos xerais do Estado por mes ou fracción de mes por cada metro cadrado de superficie ocupada.

Artigo 94. *Xestión e afectación.*

O administrador de infraestruturas ferroviarias que realice a prestación de servizos ou sexa titular do dominio público ferroviario xestionará a taxa e ingresará no seu patrimonio o produto da recadación.

A liquidación da taxa notificaráselle ao suxeito pasivo e o seu pagamento efectuarase no prazo de vinte días hábiles desde que se produza a notificación.

Artigo 95. *Revisión.*

A contía da taxa regulada nesta sección determinarase por vez primeira na Lei de orzamentos xerais do Estado e poderá ser actualizada posteriormente mediante unha orde do ministro de Fomento.

A proposta de revisión deberá contar cunha memoria económico-financeira axustada ao establecido no artigo 20.1 da Lei 8/1989, do 13 de abril, de taxas e prezos públicos.

Sección 6.^a Canon por utilización das infraestruturas ferroviarias

Artigo 96. *Principios xerais.*

1. Os administradores de infraestruturas ferroviarias percibirán das empresas ferroviarias que utilicen as liñas da rede ferroviaria de interese xeral, así como as estacións de transporte de viaxeiros, terminais de transporte de mercadorías e outras instalacións de servizo, o aboamento das taxas reguladas nesta sección, que recibirán o nome de canons ferroviarios.

A presente sección establece o marco xeral dos canons, que permitirá aos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias a determinación dos que resulten de aplicación en cada unha das liñas, tramos, estacións de transporte de viaxeiros, terminais de transporte de mercadorías e outras instalacións de servizo da rede ferroviaria de interese xeral que administre.

2. Quedan, en todo caso, afectos ao patrimonio dos administradores de infraestruturas ferroviarias os ingresos obtidos polo cobramento dos referidos canons, con independencia das tarifas ou dos prezos privados que poidan percibir das empresas ferroviarias e de terceiros.

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

4. Para a cuantificación dos canons de utilización das infraestruturas ferroviarias, tomaranse en consideración os custos directamente imputables ao servizo ferroviario.

Sempre que o mercado poida aceptalo, e sen deixar de garantir unha competitividade óptima dos segmentos de mercado, os administradores de infraestruturas poderán cobrar a adición prevista no artigo 97.5.2º. Non obstante, as adicións por uso ineficiente da capacidade aplicaranse sen as limitacións anteriores.

O sistema de canons respectará, en todo caso, os aumentos de produtividade conseguidos polas empresas ferroviarias.

5. No marco do convenio regulado no artigo 25.2, poderanse establecer achegas ao administrador de infraestruturas ferroviarias para a explotación, o mantemento, a conservación e a reposición das infraestruturas ferroviarias cuxa utilización constitúe o feito imposible dos canons previstos na presente sección, na medida en que os citados canons non permitan a recuperación de todos os custos vinculados á prestación destes servizos.

6. Coa finalidade de fomentar o uso eficaz das redes, para a fixación dos canons pola utilización das infraestruturas ferroviarias poderanse tomar en consideración os custos ambientais, en particular, os efectos do ruído, de accidentes e da infraestrutura que non graven os modos de transporte distintos do ferroviario, co fin de reducir a súa contía.

7. Así mesmo, teranse en conta para o establecemento da contía dos canons ferroviarios, de acordo coa explotación eficaz da rede ferroviaria de interese xeral, consideracións que reflectan o grao de conxestión da infraestrutura e un correcto funcionamento dela, o fomento de novos servizos de transporte ferroviario, así como a

necesidade de favorecer o uso de liñas infrautilizadas, garantindo, en todo caso, unha competencia óptima entre as empresas ferroviarias.

8. Para incentivar as empresas ferroviarias e o propio administrador de infraestruturas ferroviarias a reducir ao mínimo as perturbacións do tráfico na rede ferroviaria de interese xeral, establecerase un sistema de incentivos, cuxos principios básicos se aplicarán a toda a rede. Este sistema poderá incluír a imposición de penalizacións por accións que perturben o funcionamento da rede, a concesión de indemnizacións ás empresas que as sufran e a concesión de primas aos resultados mellores do previsto.

Mediante unha orde do ministro de Fomento desenvolveranse e actualizaranse os principios básicos de aplicación do dito sistema de incentivos. A orde establecerá, ao menos:

- a) Procedementos de cálculo de tempos de viaxe e marxes de puntualidade.
- b) Clasificación dos atrasos e perturbacións.
- c) Procedementos de cómputo de atrasos e de imputación de responsabilidades da perturbación.
- d) Períodos de cálculo.
- e) Procedementos de valoración dos atrasos e de liquidación.
- f) Procedementos de resolución de conflitos.
- g) Obrigacións de información periódica do sistema.

9. Así mesmo, mediante orde do ministro de Fomento, poderanse desenvolver e completar os elementos que compoñen o citado marco xeral dos canons, que recollerá especialmente as medidas regulamentarias destinadas a incentivar a redución dos custos de posta á disposición da infraestrutura ou a contía dos canons e os sistemas usados para compensar, polo uso da infraestrutura ferroviaria, os custos ambientais, de accidentes e de infraestrutura que non paguen os modos de transporte competidores.

En particular, esa orde poderá modificar os criterios de clasificación nos diferentes tipos de liñas, servizos, paraxes, estacións de transporte de viaxeiros, terminais de transporte de mercadorías e compoñentes descritos ao longo dos artigos 97 e 98, así como os supostos de aplicación e criterios de cuantificación da adición á modalidade B do canon por utilización das liñas ferroviarias recollidos no artigo 97.5.2.º b).

10. As mencionadas ordes deberán contar co informe, antes da súa aprobación, da Comisión Delegada do Goberno para Asuntos Económicos e da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia.

Artigo 97. Canon por utilización das liñas ferroviarias integrantes da rede ferroviaria de interese xeral.

1. Feito impoñible.

Constitúe o feito impoñible do canon a utilización das liñas ferroviarias integrantes da rede ferroviaria de interese xeral, así como a prestación de servizos inherentes á dita utilización, nas modalidades seguintes:

- a) Canon por adxudicación de capacidade (modalidade A): polo servizo de asignación daquelas franxas horarias, definidas na declaración sobre a rede, aos correspondentes candidatos co fin de que un tren poida circular entre dous puntos durante un período de tempo determinado.
- b) Canon por utilización das liñas ferroviarias (modalidade B): pola acción e efecto de utilizar unha liña ferroviaria.
- c) Canon por utilización das instalacións de transformación e distribución da enerxía eléctrica de tracción (modalidade C): pola acción ou efecto de utilizar as instalacións de electrificación dunha liña ferroviaria.

2. Obrigados tributarios.

Serán suxeitos pasivos do canon as empresas ferroviarias que utilicen ou sexan adxudicatarias de capacidade para poder circular pola rede ferroviaria de interese xeral.

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

3. Devindicación, exhibibilidade e pagamento.

A devindicación do canon producirase no momento da adxudicación da capacidade na modalidade A e cando se utilice a liña ferroviaria na modalidade B e as instalacións de electrificación na modalidade C.

O administrador de infraestruturas ferroviarias liquidará as modalidades deste canon por meses naturais.

A liquidación das modalidades deste canon notificaráselle ao suxeito pasivo e o seu pagamento efectuarase no prazo de vinte días hábiles desde aquel en que se produza a notificación.

4. Base imponible.

A base imponible deste canon serán os trens quilómetro e, de ser o caso, as prazas tren quilómetro, distinguindo por cada modalidade do canon, tipo de liña, tipo de servizo e tipo de tracción.

O tren quilómetro é a unidade de medida equivalente á adxudicación de capacidade a un tren ao longo dun quilómetro ou á utilización da liña ferroviaria por un tren ao longo dun quilómetro.

A praza tren quilómetro é a unidade de medida equivalente a un asento de tren, que percorre un quilómetro.

5. Cota tributaria.

1.º A cota íntegra consistirá en aplicar á base imponible a cantidade que se determine na Lei de orzamentos xerais do Estado para cada modalidade do canon por cada tren quilómetro, en función do tipo de liña, tipo de servizo e tipo de tracción.

Para a determinación da cota íntegra terase en conta o marco de financiamento establecido nos contratos programa ou convenios subscritos entre o administrador de infraestruturas ferroviarias e a Administración xeral do Estado.

a) Canon por adxudicación de capacidade (modalidade A): a cota íntegra determinarase en función de cada tren quilómetro adxudicado, distinguindo por tipo de liña afectada e tipo de servizo.

Mediante esta modalidade repercutiranse os custos do proceso de adxudicación de capacidade, os de xestión do tráfico, seguridade na circulación e os de reposición das instalacións de seguridade e control do tráfico, directamente imputables á explotación do servizo ferroviario.

b) Canon por utilización das liñas ferroviarias (modalidade B): a cota íntegra determinarase en función dos trens quilómetro circulados, distinguindo por tipo de liña e tipo de servizo.

Mediante esta modalidade repercutiranse os custos de mantemento e conservación da infraestrutura ferroviaria directamente imputables á explotación do servizo ferroviario.

Este canon non gravará a utilización das instalacións de transformación e distribución da enerxía eléctrica de tracción.

c) Canon por utilización das instalacións de transformación e distribución da enerxía eléctrica de tracción (modalidade C): a cota íntegra determinarase en función dos trens quilómetro circulados por liñas ferroviarias electrificadas distinguindo por tipo de liña, tipo de servizo e tipo de tracción.

Mediante esta modalidade repercutiranse os custos de mantemento e conservación das instalacións de electrificación e os seus custos de reposición, directamente imputables á explotación do servizo ferroviario. Terán a consideración de instalacións de electrificación

as subestacións, incluíndo os edificios técnicos, a catenaria, as subestacións móbiles e calquera outra instalación, equipamento ou elemento necesario para o proceso de transformación e distribución da enerxía eléctrica de tracción.

2.º A cota líquida será o resultado de aplicar sobre a cota íntegra unha adición para cada unha das modalidades A e B de acordo cos criterios seguintes:

a) Canon por adxudicación de capacidade (modalidade A).

A adición á cota íntegra do canon de capacidade polo uso non eficiente desta ten por obxectivo optimizar a utilización da rede ferroviaria, incentivando as melloras nos procesos de programación de trens por parte dos operadores.

A adición aplicarase, de acordo coas contías que se establezan na Lei de orzamentos xerais do Estado, á diferenza, en valor absoluto, entre o número de trens quilómetro adxudicados e o número de trens quilómetro que utilizou, por tipo de liña e tipo de servizo.

A adición aplicarase, para os servizos de viaxeiros por cada tren quilómetro de diferenza, en valor absoluto, entre a capacidade adxudicada e a utilizada nun mes por tipo de liña e tipo de servizo, cando a dita diferenza sexa superior ao 2 por cento da capacidade adxudicada e en canto exceda a dita porcentaxe.

Para os servizos de mercadorías, por cada tren quilómetro de diferenza, en valor absoluto, entre a capacidade adxudicada e a utilizada nun mes por tipo de liña, cando a diferenza sexa superior ao 15 por cento da capacidade adxudicada e en canto exceda a dita porcentaxe.

No caso de trens en que o candidato solicitante da capacidade non sexa a empresa ferroviaria que utiliza esta, no caso de defecto de utilización da capacidade adxudicada, a adición liquidaráselle ao candidato solicitante e, en caso de exceso de utilización da liña respecto da capacidade solicitada, a adición liquidaráselle á empresa ferroviaria que utilizou a liña.

O administrador de infraestruturas ferroviarias deberá revisar cada tres anos as porcentaxes de diferenzas mínimas entre capacidade adxudicada e utilizada, con base na súa evolución e co obxecto de que continúen sendo un elemento incentivador do uso eficiente da rede ferroviaria. As novas porcentaxes actualizaranse mediante a súa publicación na Lei de orzamentos xerais do Estado, xunto coa actualización das tarifas.

b) Canon por utilización das liñas ferroviarias (modalidade B).

Establécese unha adición á cota íntegra do canon por utilización de liñas ferroviarias, polo uso de redes de altas prestacións ou a explotación de servizos de largo variable ou outras situacións de elevada intensidade de tráfico en determinados períodos horarios.

Mediante esta adición recuperaranse os gastos financeiros, os custos de reposición correspondentes á plataforma, túneles, pontes, vía, edificios e medios utilizados para o mantemento e a conservación, así como os necesarios para un desenvolvemento razoable destas infraestruturas e todos aqueles custos que permitan ao administrador de infraestruturas ferroviarias lograr a sustentabilidade económica das infraestruturas que administra.

A contía da adición fixarase na Lei de orzamentos xerais do Estado atendendo aos seguintes criterios:

Servizos de viaxeiros por liñas tipo A: a adición será por cada praza quilómetro, calcularase sobre a base do tren quilómetro do canon de utilización e por todas as prazas que ten o tren en cada traxecto, diferenciando por cada unha das liñas tipo A e por tipo de servizo.

Servizos de viaxeiros fóra das liñas A: a adición será determinada por cada tren quilómetro calculado no canon de utilización (modalidade B).

6. Bonificacións ou descontos.

1.º Bonificación para incentivar o crecemento do transporte ferroviario.

Coa finalidade de incentivar a explotación eficaz da rede ferroviaria e fomentar novos servizos de transporte ferroviario, o administrador de infraestruturas ferroviarias aplicará unha bonificación no canon por utilización das liñas integrantes da rede ferroviaria de interese xeral, modalidades A e B, para os aumentos de tráfico anuais de acordo cos seguintes criterios:

Para as liñas A, aplicarase para cada combinación de liña individual e tipo de servizo. Para o resto de liñas B, C, D e E, aplicarase para cada combinación de tipo de liña e tipo de servizo. Aplicarase ao conxunto de suxeitos pasivos que operan en cada combinación.

Para a aplicación desta bonificación o administrador de infraestruturas ferroviarias establecerá anualmente na declaración sobre a rede:

a) O tráfico de referencia, T_{ref} , medido en tren quilómetro: será o tráfico que o administrador de infraestruturas ferroviarias considera normal de acordo coa situación preexistente ou coa súa previsible evolución.

b) O tráfico obxectivo, T_{obx} , medido en tren quilómetro: será o tráfico que o administrador de infraestruturas ferroviarias determinará de acordo coas súas expectativas de mercado das infraestruturas e dos servizos que utilizan estas.

c) A porcentaxe de bonificación obxectiva para os tráfico incrementais, B_{obx} : aplicable aos tráfico incrementais cando se alcance o tráfico obxectivo fixado de acordo coas expectativas de crecemento de tráfico; se o incremento correspondese a un valor intermedio entre o tráfico de referencia e o tráfico obxectivo, aplicarase unha bonificación inferior á bonificación obxectivo, aplicando un sistema progresivo.

A bonificación calcularase da seguinte maneira:

Porcentaxe de bonificación global B: determinarase en función do tráfico incremental respecto do tráfico de referencia, da seguinte maneira:

Se o tráfico realizado T queda por debaixo do tráfico de referencia, non procede a bonificación e, por tanto, $B = 0$.

Se o tráfico realizado T está entre o tráfico de referencia e o tráfico obxectivo, determinarase a partir da bonificación obxectivo, corrixida co grao de cumprimento do tráfico real respecto do tráfico de referencia e do tráfico obxectivo, é dicir, $B = B_{obx} \times (T - T_{ref}) / (T_{obx} - T_{ref})$.

Se o tráfico realizado T é superior ao tráfico obxectivo, será a porcentaxe correspondente á bonificación obxectivo, logo $B = B_{obx}$.

Incremento de tráfico repercutible a cada suxeito pasivo (I_{EF}): distribuirase o incremento global de tráfico respecto do tráfico de referencia aos distintos suxeitos pasivos en función da proporción de tráfico destes no exercicio. Se T_{EF} é o tráfico realizado por unha empresa ferroviaria, o incremento de tráfico repercutible ao dito suxeito pasivo será: $I_{EF} = (T - T_{ref}) \times T_{EF} / T$.

Contía obxecto de bonificación de cada suxeito pasivo (CB_{EF}): será resultado de aplicar á contía de canon aboada polo suxeito pasivo durante o exercicio correspondente polas modalidades A e B, o coeficiente de proporcionalidade do incremento de tráfico repercutible ao suxeito pasivo respecto do tráfico del.

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

Bonificación correspondente a cada suxeito pasivo (B_{EF}): determinarase aplicando a porcentaxe de bonificación global á contía obxecto de bonificación de cada suxeito pasivo, é dicir, $B_{EF} = B \times CB_{EF}$.

A consecución do incremento de tráfico obxectivo poderá ser proxectada con carácter plurianual, ben que o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá revisar anualmente os valores anteriores polos seguintes motivos:

a) Tráfico de referencia:

Consolidación parcial ou total dos incrementos ou reducións de tráfico producidos en exercicios anteriores.

Previsible evolución dos tráficos por condicións alleas ao sistema de bonificación, por exemplo, por posta en servizo de novas infraestruturas.

b) Tráfico obxectivo e bonificación obxectivo:

En función das evolucións previsibles do mercado, como consecuencia da aplicación do sistema de bonificacións.

O administrador de infraestruturas ferroviarias poderá instituír ou suprimir o sistema de bonificacións plurianuais nunha liña ou tipo de liña, ou para un tipo de servizo, de acordo coas súas expectativas de tráfico.

Nos casos en que a empresa ferroviaria sexa distinta do candidato que solicitou a capacidade, para efectos de bonificación, computaranse os canons devindicados pola modalidade A como se correspondesen á empresa ferroviaria que realizou o tráfico.

Os suxeitos pasivos poderán solicitar ante o administrador de infraestruturas ferroviarias, durante o mes de xaneiro do ano seguinte ao ano bonificado, a devolución das cantidades que procedan de aplicar esta bonificación.

2.º Bonificación para incentivar a implantación do sistema ERTMS.

Poderán introducirse nas leis de orzamentos xerais do Estado bonificacións nas modalidades A e B do canon para incentivar a implantación nos trens do sistema ERTMS. Estas bonificacións non terán impacto nos ingresos do administrador de infraestruturas ferroviarias.

Estas bonificacións afectarán exclusivamente as liñas integradas nos corredores de ferrocarril que se especifican na Decisión 2009/561/CE, sempre que para as circulacións comerciais non sexa obrigatorio nas ditas infraestruturas a utilización de trens equipados con ERTMS.

3.º Bonificación para fomentar o aproveitamento da capacidade dispoñible das infraestruturas.

Co obxecto de fomentar o aproveitamento da capacidade dispoñible das infraestruturas, o administrador de infraestruturas poderá introducir unha bonificación no canon por utilización das liñas integrantes da rede ferroviaria de interese xeral, tanto na modalidade A como na B, que aplicaría a determinadas franxas horarias dispoñibles nun tramo ou tramos da infraestrutura ferroviaria. Esta bonificación deberase publicar na Lei de orzamentos xerais do Estado e guiarase polos seguintes criterios:

Determinaranse as franxas horarias bonificadas. Estas franxas poderán abranguer unha liña ou un tramo dela ou ben determinarse como un conxunto de franxas horarias que abrangan unha liña ou un tramo dela, varias liñas ou tramos delas ou unha área xeográfica determinada mediante tramos de liñas ferroviarias.

Determinarase o intervalo temporal dentro do período de vixencia do horario de servizo durante o cal estará vixente a bonificación.

Relacionarase o tráfico nas franxas bonificadas coa bonificación establecida para o canon. O tráfico poderá determinarse mediante os trens quilómetro, número de frecuencias, número de pasaxeiros ou número de pasaxeiros-quilómetro. Poderanse establecer bonificacións distintas dentro do mesmo intervalo temporal e para distintos volumes de tráfico.

Unha vez publicada a bonificación, as empresas ferroviarias poderán presentar o volume de tráfico que se comprometen a efectuar no período determinado polo administrador.

En función do volume do tráfico determinarase o canon total do período temporal que deberá aboar o operador, aplicando a bonificación que lle corresponde.

O canon resultante do período completo deberá ser aboado polo operador mensualmente durante o prazo de vixencia da bonificación en partes iguais.

Unicamente será obxecto de devolución a parte do canon correspondente a aqueles tráficos non realizados por debaixo do tráfico comprometido pola empresa ferroviaria cando a dita baixada de tráfico non sexa imputable á empresa ferroviaria.

O administrador poderá establecer que, en caso de que a empresa ferroviaria realice tráficos superiores ao tráfico comprometido, tales tráficos sexan bonificados cunha porcentaxe da bonificación prevista.

7. Tipos de liña, tipos de servizo e tipo de tracción.

Os tipos de liña clasifícanse considerando as súas características técnicas, as necesidades de mantemento, os tipos de servizo que soportan e a intensidade destes. Os tipos de liña son:

A: todas as liñas e os seus enlaces e *bypass* que permiten unha velocidade máxima superior a 200 quilómetros/hora en 2/3 da súa lonxitude.

B1 e B2: comprende os traxectos interciudades, incluídos os seus enlaces e *bypass*, utilizados principalmente por servizos de viaxeiros, ou que resulten esenciais para estes. Considéranse liñas B1 aquelas que permiten unha velocidade superior a 160 quilómetros/hora e inferior ou igual a 200 quilómetros/hora en 2/3 da súa lonxitude.

Terán a consideración de B2 aqueles traxectos non clasificados nos tipos A, C ou B1 nos cales concorran ao menos unha das seguintes condicións:

Que o tráfico de viaxeiros sexa maioritario e supoñan como mínimo 10 circulacións por día.

Corresponda a un enlace con fronteira.

Corresponda ao acceso a un Centro de Tratamento de Trens (CTT).

Corresponda a un enlace entre traxectos clasificados como B.

C1 e C2: son os traxectos que conforman os núcleos de proximidades. Considéranse C1 aqueles núcleos de proximidades cunha densidade de circulación por quilómetro de liña igual ou superior a 80 circulacións por día. Os restantes núcleos de proximidades cualifícanse como C2.

D: aqueles traxectos non clasificados como A, B ou C en que concorran, ao menos, unha destas circunstancias:

Que o tráfico de mercadorías sexa maioritario e supoñan ao menos 2 circulacións por día.

Que se trate de enlaces e accesos a instalacións vinculadas ao transporte de mercadorías (apartadoiros, portos, instalacións loxísticas de mercadorías e derivacións particulares).

Que exista unha liña alternativa para o transporte de viaxeiros de categoría A.

E: os non comprendidos nos anteriores tipos de liña.

O administrador de infraestruturas ferroviarias publicará anualmente na declaración de rede a clasificación das distintas liñas que integran a rede ferroviaria de interese xeral, de acordo coa tipoloxía descrita.

Os tipos de servizo son os seguintes:

VL: servizos de viaxeiros longa distancia, distinguindo os seguintes subtipos:

VL1: servizos de longa distancia, excepto os designados como VL2, VL3 e VOT.

VL2: servizos de longa distancia en relacións de largo variable, sempre que ao menos un 10 por cento do seu percorrido total discorra por liñas de largo ibérico, excluídos os designados como VL3.

VL3: servizos de longa distancia en relacións transversais longas: percorridos superiores a 700 quilómetros e que non teñan orixe, destino ou paraxe intermedia en Madrid e as súas ramas.

VCM: servizos de viaxeiros urbanos ou suburbanos e interurbanos.

Servizos urbanos ou suburbanos: os que discorren integramente dentro dun núcleo de proximidades.

Servizos interurbanos: os que, non sendo urbanos nin suburbanos, teñen percorridos inferiores a 300 quilómetros. Exclúense os trens internacionais e as ramas de trens de longa distancia.

Servizos declarados como obrigacións de servizo público.

VOT: trens e material de viaxeiros sen pasaxeiros, incluídas máquinas illadas, movemento de trens en baleiro, formación e probas.

M: Servizos de mercadorías: todos os servizos de mercadorías, incluídos os cargados, os baleiros e probas.

O tipo de tracción diferenciará:

E: trens de tracción eléctrica.

D: trens de tracción diésel.

Artigo 98. *Canon por utilización das instalacións de servizo titularidade dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias.*

1. Feito impoñible.

Constitúe o feito impoñible do canon a utilización das instalacións de servizo e infraestruturas a que se refire este artigo, así como a prestación de servizos ou actividades públicas inherentes á dita utilización, nas modalidades seguintes:

A) Canon pola utilización das estacións de transporte viaxeiros (modalidade A).

B) Canon por paso por cambiadores de largo (modalidade B).

C) Canon pola utilización de vías con plataforma en estacións para estacionamento de trens para servizos comerciais de viaxeiros e outras operacións (modalidade C).

D) Canon por utilización de vías noutras instalacións de servizo: de punto, de formación de trens e manobras, de mantemento, de lavado e limpeza, de subministración de combustible (modalidade D).

E) Canon por utilización de puntos de carga para mercadorías (modalidade E).

Este canon non inclúe o servizo de subministración de enerxía eléctrica, de auga, de gasóleo, de teléfono nin ningunha outra subministración ou servizo, e serán por conta do suxeito pasivo os gastos por consumos ou subministracións que facilite ou preste o administrador de infraestruturas ferroviarias.

2. Obrigados tributarios.

Serán suxeitos pasivos do canon nas modalidades A, B e C as empresas ferroviarias que utilicen as instalacións de servizo ferroviarias asociadas ás vías.

Na modalidade D, as empresas ferroviarias e os titulares do material rodante ferroviario que utilicen as instalacións de servizo obxecto de gravame.

Na modalidade E, son suxeitos pasivos as empresas ferroviarias, os titulares de material rodante ferroviario, os axentes de transporte, os cargadores e os operadores de transporte combinado que utilicen os puntos de carga para mercadorías.

Para a utilización das instalacións de servizo nas modalidades C2, D e E precisarase da obtención de capacidade na instalación, que será requirida polo suxeito pasivo ao administrador de infraestruturas ferroviarias, quen regulará a súa asignación mediante o correspondente proceso regrado de adxudicación e publicado na declaración sobre a rede. Está totalmente prohibida a cesión a terceiras partes da capacidade concedida. O administrador de infraestruturas ferroviarias adxudicará capacidade por vías completas por períodos de uso continuado de anos ou meses, ou por períodos puntuais de horas ou días.

Nas modalidades D e E, a instalación poderá ser utilizada por varios clientes ao mesmo tempo, aínda que estea asignada inicialmente a un cliente (adxudicatario principal) para un período de tempo e sempre que non se encontre saturada.

3. Devindicación, exhibibilidade e pagamento.

A devindicación producirase cando se utilice a instalación ferroviaria para as modalidades A, B e C1 do canon e cando se produza a adxudicación da capacidade da instalación para as modalidades C2, D e E, salvo que as adxudicacións impliquen unha utilización por períodos superiores ao mes natural para estas modalidades D e E, caso en que a devindicación se producirá o primeiro día dos sucesivos períodos obxecto de liquidación.

O administrador de infraestruturas ferroviarias liquidará as modalidades deste canon por meses naturais. Non obstante, nas modalidades D e E, para períodos de utilización inferiores ao mes natural, liquidarase ese período; e para períodos de utilización superiores ao ano, logo de solicitude do suxeito pasivo, o administrador de infraestruturas ferroviarias liquidará as modalidades D e E por períodos anuais anticipados, aplicando unha bonificación que será determinada anualmente en función dos custos de financiamento do administrador de infraestruturas ferroviarias e recollida na proposta de actualización da contía dos canons.

A liquidación das modalidades deste canon notificaráselle ao suxeito pasivo e o seu pagamento efectuarase no prazo de 20 días hábiles desde aquel en que se produza a notificación.

4. Cota tributaria.

Consideraranse elementos de cuantificación para a determinación do canon en cada unha das mencionadas modalidades os seguintes:

A) Canon pola utilización de estacións de transporte de viaxeiros (modalidade A).

Mediante esta modalidade do canon de utilización de instalacións de servizo repercutiranse os custos asociados ao mantemento e á conservación das estacións, á súa reposición e á prestación dos servizos básicos mínimos das estacións, os gastos financeiros no caso das estacións clasificadas na categoría 6, así como o servizo de vixilancia das estacións e o control de acceso dos viaxeiros e as súas equipaxes.

No caso de servizos durante o horario de apertura das estacións, a cota íntegra determinarase de acordo co previsto no punto A.1 para estacións de categorías 1 a 5 distinguindo segundo a categoría da estación e tipo de paraxe e no punto A.2 para estacións de categoría 6.

No caso de servizos fóra do horario de apertura das estacións a cota íntegra determinarase de acordo co previsto no punto A.3.

A.1) En estacións de categoría 1, 2, 3, 4 ou 5:

Por cada paraxe con servizo comercial de trens na estación, téndose en consideración o tipo de paraxe, o tipo de tren e a capacidade de prazas totais do tren. As contías €/paraxe tren determinaranse na Lei de orzamentos xerais do Estado.

A cota líquida será o resultado de aplicar sobre a cota íntegra anterior unha adición que recolla a intensidade do uso das instalacións da estación. Esta adición calcularase a partir do número de viaxeiros subidos ou baixados efectivamente na dita paraxe na estación.

As tarifas desta modalidade do canon, cando unha estación das categorías 1 a 4 se vexa afectada por situacións que impidan a prestación dos servizos básicos mínimos durante o período dun mes ou superior, quedarán modificadas durante a duración da situación extraordinaria ou obra da seguinte forma:

A tarifa aplicable a unha estación para cada viaxeiro subido ou baixado pasará a ser a correspondente á categoría inmediatamente inferior cando o número de servizos básicos prestados sexa igual ou inferior ao número de servizos básicos incluídos na categoría inferior máis a metade da diferenza ata o número de servizos básicos da categoría

superior. Unha vez reclasificada na categoría inferior, o proceso reiterarase se o número de servizos prestados así o determinar.

Se un servizo básico non é prestado cos medios habituais pero se segue a prestar en situación «degradada», é dicir, en todo caso se presta, contarase dentro do número de servizos básicos prestados.

O administrador de infraestruturas notificará aos operadores ferroviarios esta circunstancia tan pronto como a coñeza.

A modificación de canon non será aplicable á categoría 5 ao ser esta a categoría inferior.

A.2) En estacións de categoría 6:

A contía desta modalidade será a que resulte en función dos custos totais de explotación a cargo do administrador de infraestruturas ferroviarias, incluíndo os custos de reposición e os custos financeiros, do conxunto das estacións desta categoría por liña ou núcleo de proximidades explotadas por un mesmo operador.

O canon establecerase por liña ou núcleo de proximidades e ano e o seu pagamento fraccionarase en doce mensualidades.

A.3) Por servizos fóra do horario de apertura das estacións:

A contía desta modalidade será a que resulte en función do número de horas ou fracción de apertura extraordinaria das estacións, e da categoría da estación.

Esta modalidade será de aplicación nos casos de circulación de trens especiais con paraxe en estacións fóra do seu horario de apertura e peche que xeren a necesidade dunha apertura extraordinaria destas.

As contías aplicables por hora e fracción determinaranse na Lei de orzamentos xerais do Estado.

B) Canon de paso por cambiadores de largo (modalidade B).

A contía desta modalidade será a que resulte de aplicar unha cantidade unitaria que se determinará na Lei de orzamentos xerais do Estado a cada paso dun tren por un cambiador de largo en calquera dos sentidos.

Os custos imputables a esta modalidade do canon de utilización de instalacións de servizo son os directamente asociados ao mantemento e reposición dos cambiadores de largo.

C) Canon pola utilización de vías con plataforma en estacións para o estacionamento de trens para servizos comerciais de viaxeiros ou outras operacións (modalidade C).

Para os efectos deste canon establécense as dúas tarifas seguintes:

C.1) Por estacionamento de trens para servizos comerciais de viaxeiros sen outras operacións:

A contía do canon establécese en función da categoría da estación, con especial incidencia nas de categoría 1.^a onde existen problemas de saturación.

Con carácter xeral, establécese un período de 15 minutos durante o cal o canon non será aplicable.

Para os efectos de cómputo do tempo de estacionamento en plataformas, non se considerarán as paraxes intermedias dun traxecto comercial, nin aquelas en que o administrador de infraestruturas ferroviarias decida a permanencia do tren na vía de estacionamento.

A contía do canon será a que resulte de aplicar a cada tren a cantidade unitaria por tren que se determine na Lei de orzamentos xerais do Estado en función da categoría da estación e do tempo de estacionamento do tren.

En relación con esta modalidade de canon, o administrador de infraestruturas ferroviarias utilizará para a súa liquidación os gráficos de ocupación de vía en estacións por trens programados do último exercicio vixente, que estarán á disposición do suxeito pasivo.

Os custos imputables a esta modalidade do canon de utilización de instalacións de servizo corresponden aos directamente asociados ao mantemento e conservación das instalacións utilizadas.

C.2) Por estacionamento de trens para outras operacións:

A contía do canon será a que resulte de aplicar a tarifa que se determinará na Lei de orzamentos xerais do Estado en función da categoría da estación e do tipo de operación que se realice no tren, ao número de operacións de cada tipo realizadas.

É de aplicación de forma independente á tarifa C.1 pola realización de operacións a trens durante o tempo de estacionamento.

As operacións realizadas no tren clasificaranse nos dous tipos seguintes:

Tipo A: limpeza do tren interior e/ou exterior mínima (frontais e cristais de portas e ventás).

Tipo B: por operacións de carga e descarga de servizos a bordo, utilización de tomas de auga, utilización de instalacións de combustible, utilización de tomas eléctricas, utilización de instalacións de baleiramento WC e doutras análogas.

Os custos que se poderán repercutir nesta modalidade do canon de utilización de instalacións de servizo corresponden aos directamente asociados ao mantemento e á conservación das instalacións utilizadas.

D) Canon por utilización de vías noutras instalacións de servizo: de punto, de formación de trens e manobras, de mantemento, lavado e limpeza, de subministración de combustible (modalidade D).

Os custos repercutibles nesta modalidade do canon de utilización de instalacións de servizo son os directamente imputables á utilización das vías en concepto de mantemento e reposición das instalacións.

Establécese segundo tempo de utilización da vía da instalación de servizo, a vía cos seus compoñentes básicos, como son a vía, a catenaria, os desvíos e o equipamento adicional.

A contía desta modalidade será a resultante de computar o importe por utilización da vía completa autorizada, o importe asociado ao equipamento con que está dotada esa vía e o importe do equipamento opcional solicitado, aplicando o importe unitario de cada concepto polas unidades correspondentes, rateando para o período solicitado e afectado polo coeficiente de rendemento en función do tempo obxecto de autorización (anos, meses, días, horas), segundo a fórmula seguinte:

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

Onde:

$$C_{\text{base}} = (\text{Lonxitude da vía} \times C_{\text{vía}}) + (\text{Lonxitude de catenaria} \times C_{\text{catenaria}}) + (\text{n.º desvíos} \times C_{\text{desvío}})$$

$$C_{\text{equipamento}} = \left(\sum_{i=1}^n L_i \times C_{\text{equipamentos lineais } i} \right) + \left(\sum_{i=1}^n n_i^{\circ} \times C_{\text{equipamentos puntuais } i} \right)$$

T = n.º de anos autorizados para períodos anuais.

T = n.º de meses autorizados/12 para períodos mensuais.

T = n.º de días autorizados/365 para períodos por días.

T = n.º de horas autorizadas/8760 para períodos por horas.

K = coeficiente de rendemento, que permite a aplicación de descontos/recargas en función do tempo obxecto de autorización, conforme a seguinte táboa:

Período de uso continuado	Coeficiente de rendemento
Por 4 anos	0,96
Por 3 anos	0,97
Por 2 anos	0,98
Por 1 ano	1,00
Por meses	1,35
Período de uso puntual	Coeficiente de rendemento
Por días	2,00
Por horas	2,50

O catálogo de vías dispoñibles, as súas características e o seu equipamento publicaranse na declaración sobre a rede.

As contías correspondentes a cada compoñente determinaranse na Lei de orzamentos xerais do Estado mediante o seguinte esquema:

Compoñentes base:

C _{vía}	Euros/ml de vía-ano
C _{catenaria}	Euros/ml de catenaria-ano
C _{desvío tipo I (manual)}	Euros/ude-ano
C _{desvío tipo II (telemandado)}	Euros/ude-ano

Compoñentes de equipamento asociados á vía:

C _{corredor entrevías}	Euros/ml de vía-ano
C Iluminación vía	Euros /ml de vía-ano
C Iluminación praia	Euros /ml de praia-ano
C Rede de protección contra incendios	Euros/ml de vía-ano
C Peirao de carga/descarga	Euros/ml de peirao-ano

Compoñentes de equipamento opcionais:

C Bandexa recollida graxas	Euros/ude-ano
C Bandexa recollida carburante	Euros/ude-ano
C Escaleras de acceso a cabina	Euros/ude/ano
C Foso-piqueira de descarga	Euros/ude/ano
C Foso de mantemento (sen tomas)	Euros/ude/ano
C Rampla para carga/descarga	Euros/ude/ano
C Toma para subministración de auga, subministración eléctrica ou subministración de aire comprimido	Euros/ude-ano

A contía mínima do canon para esta modalidade D por solicitude para cada instalación fixarase anualmente na Lei de orzamentos xerais do Estado.

Esta modalidade poderá quedar afectada, nos termos que se indiquen, polas bonificacións ou descontos e adicións ou penalizacións seguintes:

1.^a Bonificacións.

a) Bonificación por concorrencia. Cando unha instalación sexa utilizada por un adxudicatario principal e un ou varios adxudicatarios secundarios, o importe do canon calcularase da forma seguinte:

Para os adxudicatarios secundarios será o importe resultante de aplicar á fórmula descrita anteriormente neste punto un coeficiente de uso K puntual:

$$\text{Canon}_D = (C_{\text{base}} + C_{\text{equipamento}}) \times T \times K$$

Para o adxudicatario principal, a partir do momento da utilización da vía na instalación por un segundo adxudicatario, o importe do canon será o resultante de aplicar á fórmula

de cálculo anterior un coeficiente T igual á diferenza entre o tempo adxudicado inicialmente e o tempo concedido ao segundo ou segundos adxudicatarios. O resto de parámetros manterase segundo o cálculo inicial.

b) Bonificación para punto de material de longa duración.

O administrador de infraestruturas ferroviarias sinalará aquelas vías especialmente adecuadas para a apartación de material rodante ferroviario para longa duración e aplicaralles un desconto ao canon desta modalidade D nos compoñentes base, que se indica no cadro seguinte, segundo a categoría da vía.

Vías de apartación	Desconto
Categoría I	0%
Categoría II	50%

2.^a Adicións ou penalizacións.

Establécese unha adición ou penalización aos suxeitos pasivos que, tendo obtido unha adxudicación de capacidade para determinada instalación e período, cancelen a dita reserva con anterioridade á finalización do período adxudicado. Queda determinado desta forma o importe da penalización:

a) Para aquelas instalacións sen capacidade reservada que fosen solicitadas para un período de uso puntual, por un día completo ou por horas:

As cancelacións realizadas cunha antelación maior de 24 horas ao uso da instalación non terán penalización ningunha.

As cancelacións realizadas cunha antelación inferior a 24 horas ao uso da instalación aboarán o cento por cento do canon.

b) Para aquelas instalacións con capacidade reservada que fosen solicitadas para un período de uso continuado ou ben para un período de uso puntual por días completos, as cancelacións deberán realizarse cunha antelación mínima de 30 días naturais e:

Se non se utilizou o 50 por cento do período adxudicado, deberán aboar un importe mínimo equivalente ao 50 por cento do importe total do canon.

Se se utilizou máis do 50 por cento do período adxudicado, non terán penalización ningunha.

E) Canon por utilización de puntos de carga para mercadorías (modalidade E).

Para determinar a contía desta modalidade aplicaranse os mesmos elementos, criterios, bonificacións e penalizacións que na modalidade D, coa particularidade de que na fórmula de cálculo existirá un compoñente básico asociado ao uso da franxa de superficie paralela á vía (praia), que permite realizar a transferencia da mercadoría (máximo 8 m), cuxa contía variará en función do seu acabado.

Os custos que se poden repercutir nesta modalidade do canon son os directamente imputables ao mantemento e á reposición das instalacións.

As terminais intermodais de transporte de mercadorías de titularidade do administrador de infraestruturas ferroviarias que estean explotadas directamente por el ou por outros explotadores e que presten o servizo de carga e descarga de unidades de transporte intermodal (UTI) sobre e desde vagón, non lles será de aplicación esta modalidade.

Non obstante, se as empresas ferroviarias requiren para a realización por si mesmas de servizos auxiliares, ademais do uso do punto de carga, outros espazos, equipamentos ou medios que o administrador de infraestruturas poida ofrecer, estes regularanse mediante o correspondente contrato de arrendamento.

A contía desta modalidade será a resultante de aplicar a fórmula:

$$\text{Canon}_E = (C_{\text{base}} + C_{\text{equipamento}}) \times T \times K$$

Onde:

$$C_{\text{base}} = (\text{Lonxitude da vía} \times C_{\text{vía}}) + (\text{Lonxitude de catenaria} \times C_{\text{catenaria}}) + (\text{n.º desvíos} \times C_{\text{desvío}}) + (\text{Lonxitude de praia} \times C_{\text{praia}})$$

Compoñente base

C	Praia tipo I (formigón/lastra)	Euros/ml-ano
C	Praia tipo II (aglomerado)	Euros/ml-ano
C	Praia tipo III (saburras)	Euros/ml-ano

O resto de parámetros conforme o canon modalidade D).

O catálogo de puntos de carga dispoñibles, as características dos seus compoñentes básicos e equipamento publicarase na declaración sobre a rede.

As contías correspondentes a cada compoñente básico e de equipamento determinarase na Lei de orzamentos xerais do Estado.

A contía mínima do canon para esta modalidade E será o equivalente ao dun período mínimo de uso de 8 horas.

5. Categorías de estacións de transporte de viaxeiros.

As estacións de transporte de viaxeiros clasifícanse en categorías considerando as súas características técnicas, a prestación de servizos que soportan e a súa intensidade, sendo de aplicación para a cuantificación dos canons nas modalidades A e C.

As categorías de estacións son:

Categorías 1 a 4: as estacións de servizos de longa distancia e interurbanos e as estacións de servizos urbanos ou suburbanos multioperador, conforme as súas características respecto dos cinco criterios seguintes: número de viaxeiros, número de trens, tamaño da estación, intermodalidade, localización e número de plataformas.

Categoría 5: as estacións de servizos de longa distancia e interurbanos e as estacións de servizos urbanos ou suburbanos multioperador non clasificadas como categorías 1 a 4.

Categoría 6: as estacións específicas de servizos urbanos ou suburbanos con servizos dun único operador, localizadas en núcleos de proximidades con paraxe de trens urbanos ou suburbanos exclusivamente.

O administrador de infraestruturas ferroviarias publicará anualmente na declaración sobre a rede a clasificación das distintas estacións que integran a rede ferroviaria de interese xeral, de acordo coas categorías anteriormente descritas. Todas as estacións se encadran nunha única categoría das establecidas. A clasificación de estacións actualízase coa información do ano natural inmediatamente anterior. As novas estacións clasifícanse, na data da súa posta en explotación, e valorarase no que respecta aos criterios de número de viaxeiros e número de trens conforme a información efectiva dispoñible ou as expectativas de menor tráfico.

A categoría dunha estación nos niveis 1 a 4 determinarase como resultado das puntuacións obtidas en cada un dos cinco criterios establecidos de acordo coa formulación seguinte:

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

Onde:

Ki é o valor do coeficiente obtido por cada estación en cada un dos cinco criterios establecidos, cun valor enteiro entre 1 e 5, conforme os cinco rangos de características ou servizos definidos para cada criterio.

Pi é o valor do peso definido en cada un dos cinco criterios establecidos. A suma de todos os pesos Pi é igual a 1.

C é a suma das puntuacións obtidas en cada un dos cinco criterios establecidos, valor de cada coeficiente multiplicado polo seu peso. O valor de C será entre un mínimo de 1 cando todos os coeficientes sexan 1, ata un máximo de 5 cando todos os coeficientes teñan o valor 5.

A categoría das estacións relaciónase directamente co valor de C obtido por cada estación de acordo coa escala seguinte:

Categoría 1: $C > 4$.

Categoría 2: $3 < C \leq 4$.

Categoría 3: $2 < C \leq 3$.

Categoría 4: $1,3 \leq C \leq 2$.

Consideraranse de categoría 5 as estacións non clasificadas como de categoría 1 a 4 ou cun valor de C inferior a 1,3.

Os criterios de consideración e rangos de cuantificación dos coeficientes Ki son os seguintes:

Número de viaxeiros (V): contabiliza o número de viaxeiros en trens que entran/saen a/de unha estación, total subidos máis baixados.

O valor V avalíase en media de viaxeiros/día. Para cada rango de cuantificación establécese un intervalo referido ao total de viaxeiros de longa distancia e interurbanos, sen incluír viaxeiros de trens urbanos-suburbanos, e un intervalo referido ao total de viaxeiros, incluídos viaxeiros de trens urbanos-suburbanos. En estacións que presten servizos a diferentes tipos de tráfico será de aplicación o coeficiente de maior puntuación dos dous obtidos.

– Número de trens (T): contabiliza o nivel de servizo ferroviario referido en termos do número de trens con paraxe que prestan servizo na estación, de saídas, de chegadas e trens de paso.

– O valor T avalíase en número de trens/día, calculado como a suma do número de trens segundo tipoloxía, multiplicado polo coeficiente correspondente a cada tipo de tren. Os trens de paso contabilízanse unha soa vez. As tipoloxías de tren e os coeficientes de ponderación son os seguintes:

Trens de longa distancia e trens interurbanos en liñas tipo A. Coeficiente = 4.

Trens de longa distancia e trens interurbanos en liñas tipo B1. Coeficiente = 3.

Trens de longa distancia e trens interurbanos en liñas tipo B2, tipo C, tipo D e tipo E. Coeficiente = 1,5.

Trens urbanos e suburbanos. Coeficiente = 0,5.

En estacións nas cales conflúan diferentes tipos de liña, aos trens de longa distancia e interurbanos aplicaráselles o coeficiente da liña de maior valor.

Tamaño da estación (S): contabiliza o total de superficie en metros cadrados das áreas de utilización pública da estación.

O valor S obtense como a suma de superficies segundo uso multiplicado polo coeficiente correspondente a cada tipo de área. En función do seu uso diferéncianse tres tipos de áreas. As áreas e os coeficientes de ponderación que se aplicarán son os seguintes:

Áreas de explotación ferroviaria: espazos de venda, de información, salas de espera de viaxeiros, vestíbulos, espazos de control de seguridade, aseos públicos, outros espazos de viaxeiros. Coeficiente = 1,2.

Áreas comerciais: espazos comerciais, sen aparcadoiros. Coeficiente = 1.

Áreas de circulación de viaxeiros: plataformas, accesos e pasos ás plataformas, corredores de correspondencia con outros modos de transporte, outros espazos de circulación. Coeficiente = 0,6.

Intermodalidade (I): contabiliza o número de enlaces con outros medios de transporte, existentes dentro da estación ou no contorno máis próximo aos accesos á estación.

O valor I avalíase segundo número de conexións, en consideración á presenza ou non presenza na estación de información asociada, e en consideración á configuración de estación-intercambiador de transporte cando se dean as situacións de intermodalidade tren-autobús ou tren-metro-outros ferrocarrís dentro da propia estación e os viaxeiros compartan os mesmos espazos públicos. Alcanza os medios de transporte seguintes: taxis, autobuses urbanos, autobuses interurbanos e de longa distancia, bicicletas e motocicletas, vehículos privados, coches de aluguer, metro, tranvías ou outros ferrocarrís, aeroportos e estacións marítimas.

Localización e número de plataformas (U): valora a situación das estacións e o número de plataformas.

O valor U avalía a situación das estacións considerando a súa localización en capitais de provincia ou capitais de comunidades autónomas, sen tratarse de estacións específicas de tráfico urbano ou suburbano, e a súa localización en liñas tipo A ou tipo B. No caso da avaliación do número de plataformas teranse en conta as de servizo comercial.

En cada criterio os rangos de valores que definen os valores dos coeficientes K_i e os pesos de ponderación que se deben considerar serán os da táboa seguinte:

Criterio	K = 1	K = 2	K = 3	K = 4	K = 5	Valor P_i
Número de viaxeiros (V)	Viaxeiros longa distancia e interurbanos $V < 150$	Viaxeiros longa distancia e interurbanos $150 \leq V < 750$	Viaxeiros longa distancia e interurbanos $750 \leq V < 2.000$	Viaxeiros longa distancia e interurbanos $2.000 \leq V < 10.000$	Viaxeiros longa distancia e interurbanos $V > 10.000$	0,30
	Total viaxeiros $V < 400$	Total viaxeiros $400 \leq V < 7.500$	Total viaxeiros $7.500 \leq V < 20.000$	Total viaxeiros $20.000 \leq V < 100.000$	Total viaxeiros $V > 100.000$	
Número de trens (T)	$T < 25$	$25 \leq T < 85$	$85 \leq T < 190$	$190 \leq T < 500$	$T > 500$	0,25
Tamaño da estación (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
Intermodalidade (I)	$I < 3$ sen información dedicada	$I \geq 3$ sen información dedicada	$I = 4$ con información dedicada	$I > 4$ con información dedicada	$I > 4$ con información dedicada e tratarse dun intercambiador	0,10
Localización e número de plataformas (OU)	Resto situacións	En liñas tipo B e n.º plataformas ≥ 3	En liñas tipo A e n.º plataformas ≥ 2	En capital provincia ou de comunidade autónoma e n.º plataformas ≥ 2	En liñas tipo A e capital provincia ou de comunidade autónoma	0,10

6. Tipos de trens.

Os trens clasificaranse, para os efectos da modalidade A deste canon, da forma seguinte:

Longa distancia: trens con traxecto orixe-destino superior ou igual a 300 quilómetros. Inclúense os trens internacionais e as ramas de trens de longa distancia con percorrido inferior a 300 quilómetros.

Interurbanos: trens con traxecto orixe-destino inferior a 300 quilómetros dos cales ao menos parte do seu percorrido discorre fóra dun núcleo de proximidades. Exclúense os trens internacionais e as ramas de trens de longa distancia.

Urbanos ou suburbanos: trens cuxo percorrido discorre integramente dentro dun núcleo de proximidades.

7. Tipo de paraxes.

As paraxes clasificaranse atendendo ás seguintes categorías:

Orixe: paraxe comercial en estación de transporte de viaxeiros de inicio do traxecto do tren.

Intermedia: paraxe comercial en estación de transporte de viaxeiros durante o percorrido do tren.

Destino: paraxe comercial en estación de transporte de viaxeiros de finalización do traxecto do tren.

8. Horarios de apertura e peche das estacións de transporte de viaxeiros e terminais de transporte de mercadorías.

O administrador de infraestruturas ferroviarias publicará anualmente na declaración sobre a rede os horarios de apertura e peche das distintas estacións de transporte de viaxeiros e terminais de transporte de mercadorías que integran a rede ferroviaria de interese xeral.

9. Servizos básicos mínimos das estacións de transporte de viaxeiros.

O administrador de infraestruturas ferroviarias publicará anualmente na declaración sobre a rede o catálogo de servizos básicos mínimos segundo a categoría de estación de transporte de viaxeiros.

Artigo 99. *Xestión, recadación e afectación.*

1. A xestión dos canons por utilización das infraestruturas ferroviarias corresponderá aos administradores de infraestruturas ferroviarias, os cales poderán exixir, respecto do canon por utilización de estacións de transporte de viaxeiros, terminais de transporte de mercadorías e outras instalacións ferroviarias, a presentación das correspondentes declaracións de información singulares ou periódicas que terán consideración de declaracións tributarias.

2. As distintas modalidades dos canons poderán ser obxecto de liquidación individualizada ou conxunta, para un mesmo suxeito pasivo e período. As liquidacións resultantes terán os elementos e requisitos establecidos na Lei xeral tributaria. Os prazos para o pagamento destes canons será o que, con carácter xeral, se establece igualmente na Lei xeral tributaria.

3. O importe do recadado por estes canons formará parte do orzamento de ingresos dos administradores de infraestruturas ferroviarias.

Artigo 100. *Revisión.*

1. A proposta de modificación ou revisión das contías resultantes do establecido nos artigos 97 e 98 deberá ser elaborada polo administrador de infraestruturas ferroviarias, xunto coa correspondente memoria económico-financeira sobre o custo ou valor do recurso ou actividade de que se trate e a xustificación da contía proposta, a cal deberá axustarse ao establecido no artigo 20.1 da Lei 8/1989, do 13 de abril.

Esta proposta será sometida a consulta das empresas ferroviarias e a informe da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia, e establecerá os valores concretos dos parámetros dos canons, particularizando, de ser o caso, en cada liña, elemento da rede ou períodos de aplicación.

2. Os valores así obtidos remitiranse ao Ministerio de Fomento para a súa inclusión no anteproxecto da Lei de orzamentos xerais do Estado.

3. O programa de actividade dos administradores xerais de infraestruturas previsto no artigo 25.4 conterá unha previsión das actualizacións dos canons durante o período de vixencia do dito programa. A proposta de modificación ou actualización indicada no punto 1 anterior basearase na dita proposta de maneira que as contías non se poderán incrementar

individualmente en máis dun 5 por cento respecto das indicadas no programa de actividade, salvo por causas excepcionais que deberán ser xustificadas na memoria económico financeira correspondente ao dito exercicio.

CAPÍTULO II

Tarifas

Artigo 101. *Réxime xeral.*

1. A prestación dos servizos complementarios estará suxeita ao pagamento de tarifas, que se determinarán conforme o disposto no artigo seguinte e terán o carácter de prezos privados.

A prestación de servizos auxiliares estará suxeita a prezos libremente acordados entre as partes. Non obstante, cando tales servizos sexan prestados por un só provedor, os prezos que este aplique non poderán superar o custo da súa prestación máis un beneficio razoable.

2. Non se devindicarán tarifas nin prezos polas actividades e servizos suxeitos ao pagamento dos canons ferroviarios regulados neste título.

Artigo 102. *Fixación, contía e exixibilidade.*

1. As tarifas dos servizos complementarios prestados nas instalacións de servizo, independentemente de quen sexa o seu titular, serán aprobadas polo explotador da instalación de servizo, logo de informe da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia, quen deberá emitir informe nun prazo dun mes. Se no dito prazo non se emite o informe, este considerárase favorable.

Unha vez aprobadas, as tarifas deberán publicarse na declaración sobre a rede ou nun sitio web en que a dita información se poida obter gratuitamente en formato electrónico.

2. O importe das tarifas fixarase ao custo que supoña a prestación dos servizos, máis un beneficio razoable.

Mediante orde do ministro de Fomento, logo de informe do Ministerio de Economía e Competitividade, poderase desenvolver un marco xeral tarifario que conterà, entre outros, os elementos de cuantificación para determinar a estrutura de custos dos servizos complementarios en función da cal se deban fixar as tarifas, así como as condicións xerais de prestación de servizos.

As tarifas aprobadas pola prestación de servizos complementarios terán a consideración de tarifas máximas de referencia e permitirán descontos ou incentivos sobre as tarifas en instalacións concretas, para determinados servizos e baixo unhas condicións de aplicación previamente establecidas, coa finalidade de fomentar a explotación das instalacións en condicións satisfactorias de calidade, competitividade e permanencia. Os descontos/incentivos sobre as tarifas aplicaranse de modo obxectivo, transparente e non discriminatorio e garantirán a igualdade de trato a todos os clientes que cumpran coas condicións de aplicación.

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

En caso de non se faceren efectivas nesas condicións, o explotador da instalación de servizo terá dereito a percibir os xuros de demora e a indemnización polos custos de cobramento nos termos previstos na lexislación vixente.

4. A acción para exixir o pagamento das tarifas por servizos prestados directamente polo administrador de infraestruturas ferroviarias prescribirá aos cinco anos desde a prestación do servizo.

5. O administrador de infraestruturas ferroviarias ou o explotador da instalación de servizo poderá suspender a prestación do servizo no suposto de non pagamento das

tarifas correspondentes, logo de comunicación expresa dirixida ao obrigado ao pagamento. A suspensión do servizo manterase mentres non se efectúe o pagamento ou se garanta suficientemente a débeda.

6. Igualmente, o administrador de infraestruturas ferroviarias ou o explotador da instalación de servizo poderán solicitar depósitos, avais, pagamentos á conta ou calquera outra garantía suficiente para o cobramento do importe das tarifas polos servizos que preste.

7. Corresponde á xurisdición ordinaria a resolución de cantas controversias se susciten en relación coa determinación ou co pagamento das tarifas a que se refire este capítulo, sen que resulten de aplicación para o efecto os procedementos de exacción executiva previstos para os casos de falta de pagamento no Regulamento xeral de recadación, aprobado polo Real decreto 939/2005, do 29 de xullo.

TÍTULO VII

Réxime sancionador e de inspección

Artigo 103. *Alcance do réxime sancionador.*

Salvo que expresamente estableza outra cousa esta lei, a responsabilidade administrativa derivada das infraccións tipificadas neste título exixiráselles ás persoas físicas ou xurídicas que realicen as actividades ferroviarias reguladas nesta lei ou resulten afectadas polo seu contido e aos usuarios dos servizos de transporte ferroviario ou a aqueles que coa súa conduta perturbaren a súa normal prestación ou a integridade dos bens afectos a ela, sen prexuízo de que unhas e outros poidan deducir as accións que ao seu xuízo resulten procedentes contra as persoas ás cales sexan materialmente imputables as infraccións.

Artigo 104. *Inspección das actividades ferroviarias e defensa das infraestruturas.*

1. Corresponde ao Ministerio de Fomento, no ámbito da competencia estatal, a inspección e o control do cumprimento das normas reguladoras dos servizos de transporte ferroviario e das actividades auxiliares e complementarias.

Corresponde á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria a inspección e supervisión da seguridade de todos os elementos do sistema ferroviario en relación coas infraestruturas que forman parte da rede ferroviaria de interese xeral, o material rodante, o persoal ferroviario e a operación ferroviaria, do transporte de mercadorías perigosas por ferrocarril e da defensa do dominio público ferroviario xunto cos administradores de infraestruturas xerais.

2. As empresas habilitadas para a prestación dos servizos de transporte ferroviario ou para realizar as actividades a que se refire esta lei e, en xeral, todos os afectados polos seus preceptos estarán obrigadas a facilitar o acceso ás súas instalacións e medios materiais ao persoal dos servizos de inspección no exercicio das súas funcións. Tamén deberán permitir ao dito persoal levar a cabo o control dos elementos afectos á prestación dos referidos servizos. Esta obrigación alcanzará, en todo caso, todos aqueles libros, documentos de xestión, control ou estatísticas cuxa consignación ou xestión obrigatoria veña establecida pola normativa económica, fiscal, social e laboral ou ambiental que resulte de aplicación aos suxeitos anteriormente sinalados. Por canto se refire aos usuarios do transporte de viaxeiros, estarán obrigados a identificarse tras requirimento do persoal da inspección cando este se encontre realizando as súas funcións en relación co servizo utilizado por aqueles.

3. O persoal dos servizos de inspección que teña esa condición, nos termos previstos na lexislación vixente, poderá requirir das persoas físicas e xurídicas ou entidades afectadas polas obrigacións establecidas nesta lei ou nas súas normas de desenvolvemento, cantas informacións coiden necesarias para o exercicio da súa función inspectora.

4. Corresponde aos administradores de infraestruturas ferroviarias o exercicio da potestade de policía en relación coa circulación ferroviaria, o uso e a defensa da infraestrutura, coa finalidade de garantir a seguridade no tráfico, a conservación da infraestrutura, as instalacións e medios materiais de calquera clase, necesarios para a súa explotación. Ademais, controlará o cumprimento das obrigacións que tendan a evitar toda clase de dano, deterioración das vías, risco ou perigo para as persoas, e o respecto das limitacións impostas en relación cos terreos inmediatos ao ferrocarril a que se refire o capítulo III do título II, formulando as denuncias que, de ser o caso, sexan procedentes.

5. Os funcionarios do Ministerio de Fomento e da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria e o persoal expresamente facultado polos administradores de infraestruturas ferroviarias para asegurar o cumprimento da normativa sobre seguridade na circulación ferroviaria terán, nos seus actos de servizo ou con motivo deles, a consideración de axentes da autoridade, para efectos da existencia, de ser o caso, da responsabilidade correspondente a quen ofrezca resistencia ou cometa atentado ou desacato contra eles, de obra ou de palabra.

No exercicio das funcións sinaladas no punto anterior, o citado persoal poderalles requirir ás persoas a que se refire o punto 3 cantas informacións consideren necesarias e, de ser o caso, denunciarán ante o órgano competente para incoación do correspondente expediente sancionador, as condutas e actuacións que contraveñan as disposicións establecidas nela e nas súas normas de desenvolvemento.

Así mesmo, poderán solicitar, a través da autoridade gubernativa correspondente, o apoio necesario dos corpos e forzas de seguridade.

6. Os feitos constatados polo persoal referido no punto anterior terán valor probatorio cando se formalicen en documento público, observando os requisitos legais pertinentes, sen prexuízo das probas que, en defensa dos seus respectivos dereitos ou intereses, poidan sinalar ou achegar os propios interesados.

7. No exercicio da súa función, os funcionarios do Ministerio de Fomento e da Axencia de Seguridade Ferroviaria e o persoal expresamente facultado polos administradores de infraestruturas ferroviarias están autorizados para:

a) Realizar materialmente as actuacións inspectoras precisas en calquera lugar en que se desenvolvan actividades afectadas pola lexislación ferroviaria. Non obstante, cando se requira o acceso ao domicilio de persoas físicas, xurídicas ou entidades e non presten o seu consentimento para iso, será necesaria a obtención previa da pertinente autorización xudicial.

b) Levar a cabo as probas, investigacións ou exames que resulten necesarios para se asegurar da observancia das disposicións legais vixentes do sector ferroviario que sexan de aplicación.

c) Se os órganos responsables da inspección, á vista das graves circunstancias existentes que comprometan a seguridade ferroviaria dos transportes, deciden a paralización de servizos, obras ou actividades, comunicaránllelo inmediatamente aos órganos competentes para efectos de que se instrúa o correspondente procedemento sancionador.

8. O desempeño das atribucións reguladas nos puntos anteriores por parte de administradores de infraestruturas ferroviarias que non sexan organismos públicos realizarase de acordo co que se dispoña no contrato administrativo polo cal se lles outorgue tal carácter, sen que en ningún caso poida incluír o exercicio de potestades de policía ou de autoridade pública.

Artigo 105. *Clasificación das infraccións.*

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

Artigo 106. *Infraccións moi graves.*

Son infraccións moi graves:

1. Infraccións á seguridade do sistema ferroviario.

1.1 A circulación ferroviaria ou a prestación de servizos de transporte sen contar coa preceptiva licenza de empresa ferroviaria.

1.2 O incumprimento das condicións impostas aos titulares das licenzas e autorizacións administrativas ou outros títulos habilitantes, ou o das resolucións ditadas pola Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia, cando se poña en perigo a seguridade das persoas, dos bens ou do tráfico ferroviario.

1.3 A cesión da licenza de empresa ferroviaria.

1.4 A obtención mediante declaracións falsas ou por calquera outro procedemento irregular da licenza de empresa ferroviaria ou de calquera outro título habilitante, certificación, autorización ou documento que habilite para o exercicio das actividades e profesións reguladas nesta lei e nas súas normas de desenvolvemento e que deba ser expedido pola Administración ou, de ser o caso, por organismos acreditados ou recoñecidos, a favor do solicitante ou de calquera dos datos que deban constar naqueles, incluídos os títulos de persoal ferroviario, as homologacións como centro de formación ou de recoñecemento médico do dito persoal, así como as homologacións, habilitacións ou certificacións como centro de mantemento ou entidade encargada de mantemento de material rodante ferroviario.

1.5 A falsificación da licenza de empresa ferroviaria ou de calquera outro título habilitante, certificación, autorización ou documento que habilite para o exercicio das actividades e profesións reguladas nesta lei e nas súas normas de desenvolvemento e que deba ser expedido pola Administración ou, de ser o caso, por organismos acreditados ou recoñecidos, a favor do solicitante ou de calquera dos datos que deban constar naqueles, incluídos os títulos de persoal ferroviario, as homologacións como centro de formación ou de recoñecemento médico do dito persoal, así como as homologacións, habilitacións ou certificacións como centro de mantemento ou entidade encargada de mantemento de material rodante ferroviario.

A responsabilidade por tal infracción corresponderá tanto ás persoas que falsificasen o título, ou colaborasen na súa falsificación ou comercialización a sabendas do carácter ilícito da súa actuación, como ás que o utilizasen para encubrir a realización de actividades non autorizadas.

1.6 O exercicio de actividades sen contar co certificado de seguridade ou coa autorización de seguridade preceptivos ou en condicións tales que poida afectar a seguridade das persoas ou dos bens, con grave incumprimento das normas ou prescricións técnicas.

1.7 O incumprimento das condicións impostas aos titulares de certificados de seguridade ou autorizacións de seguridade ou o das resolucións ditadas pola autoridade responsable de seguridade ferroviaria cando se poña en perigo a seguridade das persoas, dos bens ou do tráfico ferroviario.

1.8 O incumprimento das normas de circulación que resulten de aplicación, incluídas as ordes, circulares e consignas establecidas polo administrador de infraestruturas ferroviarias de conformidade coa normativa de seguridade na circulación, de maneira tal que produzan perturbacións graves no tráfico ferroviario ou afecten a seguridade.

1.9 A entrada de vehículos nas vías férreas e o tránsito por elas por lugares ou en condicións distintos aos que, de ser o caso, se encontren sinalados para iso, salvo autorización expresa do administrador de infraestruturas ferroviarias, cando afectase gravemente a seguridade do tráfico ferroviario ou causase alteracións na circulación.

1.10 O incumprimento do deber de comunicación dos accidentes ferroviarios á Comisión de investigación de accidentes ferroviarios, de conformidade co regulamentariamente establecido, así como a obstrución ou a negativa a colaborar co persoal investigador da citada comisión que impida ou dificulte o exercicio das funcións.

1.11 O incumprimento por parte das entidades ferroviarias da obrigaón de ter no seu cadro de persoal un responsable de seguridade na circulación.

1.12 O incumprimento da obrigaón legal dos administradores e empresas ferroviarias de dispoñer dun plan de continxencias ou da obrigaón das empresas ferroviarias de pór á disposición dos administradores de infraestruturas os recursos ou a colaboración que estes reclamen, en cumprimento dos plans de continxencias acordados, naqueles supostos recollidos nesta lei.

1.13 A realización por parte do persoal ferroviario de actividades e profesións reguladas nesta lei e na súa normativa de desenvolvemento sen contar coa preceptiva licenza, título de condución, habilitación ou certificado correspondentes, así como o incumprimento das condicións das autorizacións concedidas.

1.14 O incumprimento polo persoal que teña encomendadas funcións relacionadas coa seguridade na circulación da normativa en materia de seguridade, incluíndo o Regulamento de circulación, as normas regulamentarias que o desenvolvan e a documentación técnica de vehículos e instalacións, cando concorran circunstancias de perigo para a seguridade do tráfico ferroviario ou se poñan en risco persoas ou mercadorías e, en particular, as condutas seguintes:

a) A condución de máquinas excedendo os tempos máximos de condución que se fixen regulamentariamente.

b) A condución de máquinas de forma negligente ou temeraria.

c) A inxestión de bebidas alcohólicas, con taxas superiores ás que regulamentariamente se establezan ou de estupefacientes, psicotrópicos ou calquera outra substancia de efectos análogos, que perturben ou diminúan as facultades psicofísicas do persoal, así como a negativa a realizar as pertinentes probas que se establezan para a detección de posibles consumos.

d) A omisión de socorro en caso de necesidade ou accidente.

e) A utilización durante a condución, contravindo a normativa aplicable, de calquera dispositivo que diminúa a atención á condución.

f) Permitir, estando encargado da condución, que conduzan o vehículo persoas non autorizadas.

A responsabilidade por estas infraccións exixiráselle directamente ao persoal implicado, salvo no suposto previsto na alínea a) no que responderá a empresa para a que preste servizos o dito persoal.

1.15 O emprego por parte das entidades ferroviarias de persoal que non estea en posesión da correspondente licenza, título de condución, habilitación ou certificado ou calquera outro título habilitante de persoal ferroviario necesario para o exercicio da actividade profesional de que se trate.

1.16 A realización de actividades propias dun centro de formación ou de recoñecemento médico de persoal ferroviario sen contar coa preceptiva homologación, así como o incumprimento das condicións relativas á homologación concedida.

1.17 A realización de actividades propias dun centro de mantemento ou entidade encargada de mantemento de material rodante ferroviario sen contar coa preceptiva homologación, habilitación ou certificación ou incumprindo as condicións do seu outorgamento.

1.18 O emprego por parte das entidades ferroviarias de material rodante que non estea autorizado ou que non satisfaga as condicións técnicas e de seguridade exixidas, a sabendas das ditas deficiencias, así como o uso de vehículos ferroviarios modificados sen notificación previa acerca da necesidade ou non de nova autorización.

1.19 O incumprimento da normativa en materia de autorización e posta no mercado de compoñentes e elementos da infraestructura ferroviaria, dos equipamentos de enerxía, control e sinalización dos vehículos.

1.20 A negativa ou obstrución á actuación dos servizos de inspección en materia de seguridade, uso e defensa das infraestructuras, de centros de formación e de recoñecemento médico de persoal ferroviario, de centros e entidades de mantemento de material rodante

que impida total ou parcialmente o exercicio por parte destes das funcións que teñan atribuídas, así como a desatención total ou parcial das súas instrucións, o quebrantamento das ordes de clausura temporal das infraestruturas, retirada de material rodante ou suspensión temporal dos servizos.

1.21 A omisión ou realización deficiente de revisións, reparacións e intervencións de mantemento de material rodante e instalacións ferroviarias, cando afecten gravemente a seguridade, así como incorrer en falsidade na documentación ou certificación das ditas intervencións.

2. Infraccións en materia de transporte ferroviario.

2.1 A realización de actividades ou a prestación de servizos regulados nesta lei sen contar coa necesaria autorización administrativa ou título habilitante que faculte para iso ou sen estar expresamente amparado por eles.

Considérase incluída nesta infracción a realización de servizos de transporte carecendo dalgún dos títulos habilitantes necesarios cando se requira legalmente máis dun título.

2.2 A cesión non autorizada de autorizacións ou calquera título habilitante por parte dos seus titulares a favor doutras persoas ou a celebración doutro negocio xurídico non autorizado sobre eles, salvo que exista autorización administrativa expresa cando iso sexa legalmente posible.

2.3 A prestación de servizos de transporte ferroviario sen ter obtido a preceptiva adxudicación de capacidade de infraestrutura ou a súa obtención mediante declaracións falsas ou por calquera outro procedemento irregular.

2.4 A cesión do dereito de uso de capacidade de infraestrutura ou a celebración de calquera outro negocio xurídico sobre a capacidade de infraestrutura adxudicada.

2.5 A interrupción dos servizos de transporte de viaxeiros con obrigacións de servizo público sen que medie consentimento da Administración nin outra causa que o xustifique.

2.6 A prestación de servizos sometidos a obrigacións de servizo público ou para os que requiran título habilitante, cando se dea algunha das seguintes circunstancias:

a) A falta de explotación do servizo pola empresa que obtivo a autorización ou o título habilitante da administración, fóra dos supostos expresamente permitidos.

b) O incumprimento dos tráficoos ou do número mínimo de expedicións establecidas na autorización ou no título habilitante, cando non se deba cualificar conforme o sinalado no punto anterior deste artigo.

c) A denegación da venda de billetes ou do acceso ao vehículo a aqueles que os adquirisen, salvo que se dean circunstancias legal ou regulamentariamente establecidas que o xustifiquen.

d) A realización do servizo transbordando inxustificadamente os usuarios durante a viaxe.

e) O incumprimento do réxime tarifario obrigatorio.

f) O incumprimento das condicións de accesibilidade aos vehículos sinaladas na autorización.

g) O incumprimento de calquera das condicións sinaladas na autorización ou no título habilitante co carácter de esenciais.

2.7 A carencia, a falta de vixencia ou a cobertura insuficiente do contrato de seguro ou outras garantías financeiras obrigatorias para afianzar, conforme o establecido nesta lei, as responsabilidades derivadas das actividades que realice a empresa ferroviaria.

2.8 A carencia do seguro ou da garantía financeira que cubra a responsabilidade civil dos propietarios de vagóns.

2.9 A negativa ou obstrución á actuación dos servizos de inspección de transporte ferroviario, que impida o exercicio por estes das funcións que teñan atribuídas, así como a desatención total ou parcial das súas instrucións.

3. Infraccións en materia de transporte de mercadorías perigosas.—A realización de transportes de mercadorías perigosas, incluíndo as operacións de carga ou descarga, cando concorran algunha das seguintes circunstancias:

a) A falta de información sobre a inmovilización do convoi ferroviario a causa de accidente ou incidente grave, ou a non adopción das medidas de seguridade e protección que correspondan en tales supostos, excepto naqueles casos en que iso resultase imposible.

b) A utilización de vagóns cisterna que presenten fugas.

c) A carencia do certificado de aprobación do vagón, nos casos que sexa necesario, expedido polo organismo competente, onde se acredite que responde ás prescricións regulamentariamente exixibles para o transporte a que vai destinado, así como ter o dito certificado caducado ou que sexa distinto ao exixido para a mercadoría transportada.

d) O transporte de mercadorías a granel cando non estea autorizado pola regulación específica aplicable.

e) A utilización de vagóns, depósitos ou contedores que carezan de paneis, placas ou etiquetas de perigo ou, de ser o caso, de calquera outra sinalización ou marca exixible, así como levalos ilexibles.

f) O transporte de mercadorías por ferrocarril cando non estea permitido facelo.

g) A utilización de vagóns ou depósitos distintos aos prescritos nas normas que regulen o transporte das mercadorías de que se trate.

En todo caso, será constitutiva desta infracción a utilización de cisternas, vagóns batería ou contedores de gas de elementos múltiples cuxo uso non estea permitido para o transporte da mercadoría perigosa de que se trate.

h) A carencia a bordo da locomotora da ou das carta/s de porte que cubran todas as mercadorías transportadas, ou levar sen consignar cales son estas.

i) O transporte de mercadorías carecendo do permiso, autorización especial ou autorización previa que, de ser o caso, sexa necesario ou incumprindo as condicións sinaladas neles.

j) A falta de identificación do transporte de mercadorías perigosas no exterior do vagón.

k) A consignación de forma inadecuada na ou nas carta/s de porte da ou das mercadoría/s transportada/s.

l) O incumprimento das normas sobre o grao de enchedura ou sobre a limitación das cantidades que se poden transportar.

m) A utilización de vagóns, depósitos ou contedores con paneis, placas, etiquetas de perigo ou calquera outra sinalización ou marca exixible non adecuados á mercadoría transportada.

n) O incumprimento das normas de embalaxe en común nun mesmo vulto.

ñ) O incumprimento das prohibicións de cargamento en común nun mesmo vagón.

o) A utilización de envases ou embalaxes non autorizados polas normas que resulten de aplicación para o transporte da mercadoría de que se trate.

Considerarase incluído nesta infracción o uso de envases ou embalaxes non homologados ou que se encontren gravemente deteriorados ou presenten fugas ou que carezan dalgún dos requisitos técnicos exixidos.

p) O transporte, a carga ou a descarga de mercadorías perigosas cando as empresas involucradas en tales operacións non teñan o preceptivo conselleiro de seguridade ou teñan un que non se encontre habilitado para actuar como tal en relación coa materia ou actividade de que se trate.

A responsabilidade pola comisión das infraccións tipificadas neste punto corresponderá:

1.º Á empresa ferroviaria pola infracción tipificada na letra a).

2.º Á empresa ferroviaria e ao cargador, polas infraccións tipificadas nas letras b), c), d) e e).

3.º Á empresa ferroviaria e ao cargador ou expedidor, segundo o caso, polas infraccións tipificadas nas letras f), g), h), i) e j).

4.º Ao cargador ou expedidor, segundo o caso, polas infraccións tipificadas nas letras k), l), m), n), ñ) e o).

5.º Á empresa obrigada a ter conselleiro de seguridade, pola infracción tipificada na letra p).

4. Infraccións en relación coa infraestrutura e o dominio público ferroviario.

4.1 A realización de obras, instalacións ou actividades non permitidas na zona de dominio público ou nas zonas de protección das infraestruturas ferroviarias, sen contar coa preceptiva autorización ou incumprindo as prescricións impostas nas autorizacións outorgadas, cando afecten a seguridade do tráfico ferroviario.

4.2 O lanzamento ou depósito de obxectos en calquera punto da vía e os seus arredores e instalacións anexas ou ao paso dos trens e, en xeral, calquera conduta que por acción ou omisión poida representar un perigo grave para a seguridade do transporte, dos seus usuarios, dos medios ou das instalacións de todo tipo.

4.3 A realización das seguintes condutas cando afecten a seguridade do tráfico ferroviario:

a) A deterioración ou a destrución de calquera obra ou instalación, vehículos e calquera outro material ferroviario.

b) A deterioración ou destrución de obras de titularidade privada que poidan afectar a seguridade ferroviaria.

c) A subtracción de calquera elemento da infraestrutura ferroviaria que afecte a vía férrea ou estea directamente relacionado coa seguridade do tráfico ferroviario ou a modificación intencionada das súas características.

d) O quebrantamento das ordes de paralización de obras.

Artigo 107. *Infraccións graves.*

Un. Son infraccións graves:

1. Infraccións á seguridade do sistema ferroviario.

1.1 O incumprimento das condicións impostas aos titulares das licenzas e certificados cando non constitúan infracción moi grave.

1.2 O incumprimento das normas de circulación, incluídas as ordes, circulares e consignas establecidas polo administrador de infraestruturas ferroviarias de conformidade coa normativa de seguridade na circulación, cando o dito incumprimento non constitúa infracción moi grave.

1.3 A negativa a facilitar aos órganos responsables da seguridade ferroviaria a información que estes legalmente requiran.

1.4 A obstrución que dificulte gravemente a actuación dos servizos de inspección en materia de seguridade, uso e defensa das infraestruturas, de centros de formación e de recoñecemento médico de persoal ferroviario, de centros e entidades de mantemento de material rodante e en materia de seguridade, cando non se dean as circunstancias que determinan a consideración de tal comportamento como infracción moi grave.

1.5 O falseamento de datos estatísticos ou de control que as empresas ferroviarias se encontren obrigadas a proporcionar en materia de seguridade.

1.6 A utilización de material rodante que non cumpra as normas e os requisitos técnicos que por razóns de seguridade deban reunir, cando tal comportamento non sexa constitutivo de infracción moi grave.

1.7 A carencia, inhabilidade ou manipulación dos instrumentos ou medios de control das máquinas e do material rodante.

1.8 O incumprimento das condicións impostas ás homologacións, habilitacións e certificacións outorgadas aos centros de formación e recoñecemento médico de persoal

ferroviario e aos centros de mantemento e entidades encargadas do mantemento de material rodante, cando non constitúan infracción moi grave.

1.9 O incumprimento polos centros de formación de persoal ferroviario dos programas formativos autorizados ou a certificación da impartición de formación teórica e práctica en condicións inferiores ao programa formativo aprobado, así como a realización de probas sen cumprir os requisitos establecidos na normativa aplicable.

1.10 O emprego das autorizacións de acceso a cabina, por parte dos centros de formación de persoal ferroviario, para fins distintos ao de aprendizaxe.

1.11 O incumprimento da normativa en materia de autorización e posta no mercado de compoñentes e elementos da infraestrutura ferroviaria, dos equipamentos de enerxía, control e sinalización dos vehículos, cando non constituía infracción moi grave.

1.12 O incumprimento dos administradores de infraestruturas ferroviarias do deber de comunicar sen demora ao órgano competente para emitir as autorizacións de seguridade calquera modificación esencial da autorización concedida, tanto no que se refire á infraestrutura ferroviaria, aos sistemas de sinalización ou de subministración de enerxía ou aos principios e normas básicas que rexen a súa explotación e mantemento.

1.13 O incumprimento das empresas ferroviarias da obrigaición de comunicar sen demora ao órgano competente para outorgar os certificados de seguridade calquera modificación nas condicións acreditadas para o seu outorgamento, así como de cantas variacións fundamentais se produzan respecto do persoal ferroviario habilitado e do material rodante que teña autorizado.

1.14 O incumprimento das normas de seguridade por parte do persoal que teña encomendadas funcións relacionadas coa seguridade na circulación, sempre que non teña a consideración de infracción moi grave, así como as condutas descritas no punto 1.13 do artigo anterior cando non concorran circunstancias de perigo para a seguridade do tráfico ferroviario nin se poñan en risco persoas ou mercadorías.

1.15 O incumprimento da obrigaición dos administradores de infraestruturas ferroviarias e das empresas ferroviarias de presentar ante a autoridade nacional de seguridade o informe anual de seguridade.

1.16 O incumprimento polos titulares dos vehículos ferroviarios da obrigaición de marcación co seu correspondente número de vehículo europeo.

1.17 O acceso indebido á plataforma ferroviaria e o cruzamento por lugares ou momentos non autorizados, así como o acceso ao tren ou o abandono del, fóra das paraxes establecidas ou estando o tren en movemento, con alteración ou afectación dos elementos de seguridade, cando non deba ser cualificada como infracción moi grave, de conformidade co disposto no artigo 106.1.9.

1.18 O incumprimento por parte das empresas ferroviarias da obrigaición de facilitar ao persoal de conducción da documentación regulamentaria preceptiva para a circulación.

2. Infraccións en materia de transporte ferroviario.

2.1 O incumprimento das condicións impostas aos titulares das autorizacións ou doutros títulos habilitantes ou das resolucións ditadas pola Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia, cando non constitúan infracción moi grave.

2.2 O incumprimento dos requirimentos de información formulados pola Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia.

2.3 A interrupción inustificada do servizo para cuxa prestación estea habilitado o titular da licenza.

2.4 A non utilización de capacidade adxudicada polo administrador de infraestruturas ferroviarias en caso de infraestrutura conxestionada, por causas imputables á empresa ferroviaria.

2.5 O incumprimento das condicións de calidade en que se deben prestar os servizos ou actividades permitidas pola licenza ou outro título habilitante e o dos requisitos establecidos ao adxudicarse a capacidade.

2.6 O incumprimento por parte das empresas ferroviarias ou dos administradores de infraestruturas ferroviarias da obrigaición de dispoñer dun plan de asistencia ás vítimas e

familiares de accidente ferroviario, así como a súa non execución ou execución deficiente en caso de se producir tal accidente.

2.7 A negativa ou obstrución á actuación dos servizos de inspección de transporte ferroviario, cando non constituía infracción moi grave.

2.8 A negativa a facilitar ao órgano administrativo competente a información que reclame consonte esta lei ou o falseamento dos datos subministrados, non relacionados coa seguridade ferroviaria, que as entidades estean obrigadas a proporcionar.

2.9 O falseamento de documentos contables, estatísticos ou de control, non relacionados coa seguridade, que a empresa ferroviaria se encontre obrigada a levar.

2.10 A prestación de servizos de transporte de viaxeiros que contraveñan a normativa sobre accesibilidade aos vehículos ferroviarios das persoas con discapacidade que, en cada caso, resulten de aplicación, salvo que se deba reputar infracción moi grave de conformidade co disposto no artigo anterior.

2.11 O incumprimento de calquera das obrigacións de servizo público impostas de acordo coa lei cando non se deba considerar infracción moi grave en virtude do disposto no artigo anterior.

2.12 A carencia dun sistema de xestión da calidade para o mantemento da calidade do servizo nas empresas ferroviarias de transporte de viaxeiros.

2.13 A falta de información aos viaxeiros, polos medios apropiados, da decisión de interrupción do servizo antes de levala a cabo.

2.14 A carencia do libro de reclamacións ou do documento en que se deban formular as reclamacións dos usuarios, a negativa ou obstaculización do seu uso, a ocultación do seu contido ou o atraso inxustificado na súa comunicación aos servizos de inspección dos transportes.

3. Infraccións en materia de transporte de mercadorías perigosas.

A realización de transportes, carga ou descarga de mercadorías perigosas cando conorra algunha das seguintes circunstancias:

- a) A carencia a bordo da locomotora das instrucións escritas que resulten exhibibles.
- b) O incumprimento do disposto nas normas aplicables ou nas correspondentes instrucións escritas acerca do equipamento do condutor do tren ou dos membros da tripulación.
- c) O transporte de mercadorías perigosas en trens de viaxeiros en cantidades non permitidas ou en forma distinta á prevista na normativa aplicable.
- d) A utilización de vultos ou cisternas no transporte que non estean correctamente cerrados, incluso cando estas últimas se encontren baleiras se non foron previamente limpadas.
- e) O transporte de vultos de mercadoría nun contedor que non sexa estruturalmente adecuado.
- f) A carencia do certificado de limpeza da cisterna nos casos que sexa necesario.
- g) O incumprimento das disposicións sobre datas de ensaio, inspección e prazos de utilización de envases e embalaxes ou recipientes.
- h) O transporte de mercadorías perigosas en envases ou embalaxes deteriorados, cando non se deba reputar infracción moi grave.
- i) A ausencia de consignación na ou nas carta/s de porte dalgún dos datos que deben figurar nela ou facelo inadecuadamente, cando non deba reputarse infracción moi grave.
- j) A etiquetaxe ou a colocación de marcas inadecuadas nos vultos.
- k) A omisión, nas plantas cargadoras ou descargadoras, das comprobacións que sexan obrigatorias antes, durante ou despois da carga.
- l) O incumprimento das obrigacións que a normativa específica atribúe aos conselleiros de seguridade.
- m) O incumprimento da obrigación de remitir ás autoridades competentes o informe anual e os partes de accidentes.

n) O incumprimento da obrigaón de conservar os informes anuais durante o prazo legalmente establecido.

ñ) O incumprimento da obrigaón de proporcionar aos traballadores que interveñen no manexo de mercadorías perigosas a formación adecuada para previr riscos ocasionais.

A responsabilidade pola comisión das infraccións tipificadas neste punto corresponderá:

- 1.º Á empresa ferroviaria, polas infraccións tipificadas nas letras a), b) e c).
- 2.º Á empresa ferroviaria e ao cargador, polas infraccións tipificadas nas letras d) e e).
- 3.º Á empresa ferroviaria e ao cargador ou descargador, segundo o caso, pola infracción tipificada na letra f).
- 4.º Ao cargador, polas infraccións tipificadas nas letras g) e h).
- 5.º Ao cargador ou expedidor, segundo o caso, polas infraccións tipificadas nas letras i) e j).
- 6.º Ao cargador ou descargador, polas infraccións tipificadas na letra k).
- 7.º Á empresa obrigada a ter conselleiro de seguridade, polas infraccións tipificadas nas letras l), m) e n).
- 8.º Á empresa de quen dependan os traballadores, pola infracción tipificada na letra ñ).

4. Infraccións en relación coa infraestrutura e co dominio público ferroviario.

A realización de obras, instalacións ou actividades non permitidas na zona de dominio público ou nas zonas de protección das infraestruturas ferroviarias, sen contar coa preceptiva autorización ou incumprindo as prescricións impostas nas autorizacións outorgadas, cando non constitúan infracción moi grave.

Dous. Terán, con carácter xeral, a consideración de infraccións graves as condutas tipificadas no artigo anterior cando as circunstancias que concorran na súa comisión non perturben a seguridade das persoas, dos bens ou do tráfico ferroviario, non afecten a seguridade do tráfico ferroviario ou cando, pola súa natureza, ocasión ou circunstancia, non deban ser cualificadas como moi graves. Deberase de xustificar a existencia das ditas circunstancias na resolución correspondente.

Artigo 108. *Infraccións leves.*

Un. Son infraccións leves:

1. Infraccións á seguridade do sistema ferroviario.

1.1 A obstaculización ou o uso indebido dos mecanismos de apertura ou peche das portas dos coches do tren, dos mecanismos de paraxe dos trens, de seguridade ou de socorro ou das que sexan de uso exclusivo do persoal da empresa ferroviaria.

1.2 O acceso non autorizado ás cabinas de condución dos trens, locomotoras ou outros lugares en que se encontre o material de tracción, ou a instalacións reservadas para o uso exclusivo de persoas autorizadas.

1.3 O incumprimento por parte das entidades ferroviarias, centros de formación e de recoñecemento médico de persoal ferroviario da obrigaón de comunicar ao Rexistro Especial Ferroviario aqueles datos a que estean obrigados de acordo coa normativa de aplicación.

1.4 Os comportamentos que impliquen perigo para os usuarios ou que supoñan a deterioración do material dos vehículos ou das instalacións, sempre que non teñan a consideración de infracción grave.

2. Infraccións en materia de transporte ferroviario.

2.1 A inexistencia dalgún rótulo ou aviso cuxa exhibición sexa obrigatoria para coñecemento do público e, especificamente, o rótulo que indique a existencia do libro de reclamacións nos lugares en que sexa obrigatorio.

2.2 A falta de información ao viaxeiro sobre a viaxe, regulada no artigo 8 do Regulamento (CE) 1371/2007 do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de outubro, sobre os dereitos e as obrigacións dos viaxeiros de ferrocarril.

2.3 O incumprimento das normas sobre dispoñibilidade de billetes e reservas establecidas no artigo 9 do Regulamento (CE) 1371/2007.

2.4 A falta das mencións mínimas exixibles no billete ou título de transporte de acordo coa normativa aplicable.

2.5 O incumprimento das obrigacións de asistencia ao viaxeiro en caso de suspensión ou atraso na viaxe, establecidas no artigo 18 do Regulamento (CE) 1371/2007.

2.6 A falta de resolución en prazo das reclamacións formuladas polos usuarios.

2.7 A non publicación por parte dunha empresa ferroviaria dos seus resultados en materia de calidade de acordo coas normas aplicables.

2.8 A falta de información aos viaxeiros sobre os seus dereitos conforme a normativa aplicable.

2.9 O trato desconsiderado ao usuario do transporte.

2.10 O incumprimento da prohibición de fumar nos coches e locais.

2.11 O incumprimento de cantas obrigacións formais se impoñan a quen realice as actividades reguladas na lei en garantía dos dereitos dos consumidores e usuarios.

3. Infraccións en materia de transporte de mercadorías perigosas.

A realización de transporte de mercadorías perigosas cando concorra algunha das seguintes circunstancias:

a) A utilización de paneis, placas, etiquetas, marcas, letras, figuras ou símbolos cuxo tamaño non se axuste ao exixido.

b) A carencia a bordo da locomotora dun documento de identificación con fotografía para cada membro da tripulación, cando sexa exixible.

c) A incorrecta suxeición das placas, paneis ou etiquetas de perigo.

d) A utilización de documentos de transporte ou acompañamento nos cales non se fixese constar toda a información obrigatoria, cando non se deba reputar infracción grave ou moi grave de conformidade co disposto nos artigos anteriores.

e) A omisión nos informes anuais ou nos partes de accidentes dalgún dos datos exixibles pola normativa vixente.

f) O incumprimento da obrigaçión de comunicar aos órganos competentes a identidade dos conselleiros de seguridade con que conte a empresa e as súas áreas de responsabilidade.

g) O incumprimento da obrigaçión de conservar os informes anuais durante o prazo regulamentariamente establecido, sempre que fosen remitidos aos órganos competentes.

h) O incumprimento da obrigaçión de remitir ás autoridades competentes o informe anual ou os partes de accidente fóra dos prazos regulamentariamente establecidos.

A responsabilidade pola comisión das infraccións previstas neste punto corresponderá:

a) Á empresa ferroviaria, polas infraccións tipificadas nas letras a), b) e c).

b) Ao cargador ou expedidor, segundo o caso, pola infracción tipificada na letra d).

c) Á empresa obrigada a ter conselleiro de seguridade, polas infraccións tipificadas nas letras e), f), g) e h).

Dous. Terán, con carácter xeral, a consideración de infraccións leves, as condutas tipificadas no artigo anterior cando en atención ás circunstancias concorrentes non deban ser cualificadas como infraccións moi graves ou graves. Deberase xustificar a existencia das ditas circunstancias na resolución correspondente.

Artigo 109. Sancións.

1. As infraccións tipificadas nos artigos anteriores serán sancionadas:

a) As moi graves con multa de 38.001 ata 380.000 euros. No caso de infraccións en materia de transporte ferroviario, a multa será de 6.301 ata 125.000 euros.

b) As graves con multa de 7.501 ata 38.000 euros. No caso de infraccións en materia de transporte ferroviario, a multa será de 751 ata 6.300 euros.

c) As leves con multa de ata 7.500 euros. No caso de infraccións en materia de transporte ferroviario, a multa será ata 750 euros.

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

3. En todos aqueles supostos en que o interesado decida voluntariamente facer efectiva a sanción antes de que transcorran os 30 días seguintes á notificación do inicio do expediente sancionador, a contía pecuniaria da sanción inicialmente proposta reducirase nun 30 por cento.

O pagamento da multa con anterioridade a que se dite a resolución sancionadora implicará a conformidade cos feitos denunciados, a renuncia a formular alegacións por parte do interesado e a terminación do procedemento. Porén, deberase ditar resolución expresa. Aínda que o procedemento sancionador se dea por terminado desta maneira, o interesado poderá interpor idénticos recursos aos que lle correspondesen no suposto de que o procedemento terminase de forma ordinaria.

4. A comisión dunha infracción moi grave poderá supor a revogación ou suspensión da licenza administrativa, título habilitante, autorización de seguridade, certificado de seguridade, homologación, autorización ou certificación e a consecuente inhabilitación temporal para o exercicio da actividade por un período máximo dun ano. No caso de comisión de infraccións graves poderase acordar a suspensión das habilitacións citadas durante un prazo máximo de seis meses. En ambos os casos poderá acordarse, de ser o caso, a precintaxe da maquinaria e do material rodante con que se realizase a actividade infractora.

A imposición, por resolución definitiva, dunha nova sanción pola comisión dunha infracción moi grave nos doce meses seguintes á da inicial, levará anexa a revogación das habilitacións enumeradas no parágrafo anterior. No cómputo do referido prazo non se terán en conta os períodos en que non fose posible realizar a actividade por ter sido temporalmente retirada a correspondente licenza.

Cando por aplicación do réxime previsto neste punto se poida ver afectada a continuidade ou regularidade da prestación de obrigacións de servizo público, o Ministerio de Fomento adoptará as medidas necesarias para garantir a súa salvagarda.

5. A comisión de infraccións moi graves ou graves cometidas polo persoal que teña encomendadas funcións relacionadas coa seguridade na circulación poderá implicar, ademais, a revogación da licenza, título de condución, habilitación, certificado ou calquera outro título habilitante de persoal ferroviario. Esta revogación será inmediata no caso de reiteración de sancións graves ou moi graves no prazo de doce meses seguintes á inicial, sen computar os períodos de suspensión das habilitacións. No caso de comisión de infraccións graves poderase acordar a suspensión das citadas habilitacións por un prazo dun ano.

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

6. A imposición de sancións pola realización de obras ou instalacións na zona de dominio público ou de protección das infraestruturas ferroviarias poderá implicar a obrigación da súa demolición e a reposición da situación ao seu estado orixinario e será por conta do infractor o custo da demolición ou reposición.

7. Cando como consecuencia da infracción se produza un dano á infraestrutura ou aos medios de transporte, o interesado estará obrigado a indemnizar os danos causados.

8. A imposición de sancións farase constar no Rexistro Especial Ferroviario. Unha vez transcorridos cinco anos desde o cumprimento da sanción, cancelárase a inscrición de oficio.

9. O Ministerio de Fomento e a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria comunicarán á Comisión Europea e ás autoridades competentes dos demais Estados membros da Unión Europea que lle concedesen licenza ou outro título habilitante a unha

empresa que opere en España, calquera resolución sancionadora que a afecte e que implique unha restrición da súa actividade.

Artigo 110. *Graduación das sancións.*

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

- a) A importancia do dano ou deterioración causado.
- b) A repercusión social da infracción e o perigo para a vida e saúde das persoas, a seguridade das cousas e o ambiente.
- c) A intencionalidade na comisión da infracción.
- d) O grao de participación do sancionado e o beneficio por el obtido. A sanción non poderá ser inferior ao beneficio obtido.
- e) A circunstancia de ter procedido o infractor, por propia iniciativa, a remediar os efectos perniciosos da infracción con anterioridade á data de iniciación do expediente sancionador.
- f) A comisión, no período dos doce meses anteriores ao feito infractor, doutra infracción da mesma natureza, cando así fose declarado por resolución firme en vía administrativa.

2. Cando se apliquen estes factores, deberanse reflectir expresamente no expediente sancionador que se instrúa.

Artigo 111. *Multas coercitivas.*

Con independencia das sancións que correspondan, a autoridade competente poderá impoñer multas coercitivas cando prosiga a conduta infractora e non se atenda o requirimento de cesar nela, reiterándoo cada lapso de tempo que sexa suficiente para cumprir o ordenado. As multas coercitivas non excederán, cada unha delas, o 10 por cento da sanción fixada para a infracción cometida.

Artigo 112. *Competencia para a imposición de sancións.*

1. Serán competentes para impoñer as sancións reguladas nesta lei:

- a) A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, polas infraccións á seguridade do sistema ferroviario, polas infraccións en materia de transporte de mercadorías perigosas e polas infraccións en relación coa infraestrutura e co dominio público ferroviario.
- b) A Dirección Xeral de Transporte Terrestre do Ministerio de Fomento, polas infraccións en materia de transporte ferroviario.

2. Non obstante o previsto no punto anterior, a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia será competente para impoñer as sancións polo incumprimento das súas resolucións, tipificado como infracción no artigo 106, punto 1.2 e no artigo 107, puntos 2.1 e 2.2.

Artigo 113. *Procedemento sancionador e medidas provisionais.*

1. No non previsto nesta lei e nas súas normas de desenvolvemento, serán de aplicación ao procedemento sancionador as normas da Lei 30/1992, do 26 de novembro, e as súas disposicións de desenvolvemento.

O procedemento sancionador iniciarano de oficio os servizos dependentes do órgano competente para impoñer a sanción, de acordo co previsto no artigo anterior. No caso de infraccións en relación coa infraestrutura e co dominio público ferroviario, non obstante, o procedemento iniciarano de oficio as delegacións do Goberno nas comunidades autónomas.

Os administradores de infraestruturas ferroviarias porán en coñecemento das delegacións de Goberno as actuacións en relación coa infraestrutura e co dominio público ferroviario que poidan constituír infraccións tipificadas nesta lei.

2. O prazo de caducidade do procedemento será de doce meses contados desde a data do acordo de iniciación.

3. O órgano competente para resolver poderá, en calquera momento e de oficio ou por instancia de parte, adoptar, mediante acordo motivado, as medidas provisionais que considere oportunas para asegurar a eficacia da resolución que se poida ditar e o bo fin do procedemento, evitar o mantemento dos efectos da infracción e garantir as exixencias dos intereses xerais.

Cando, debido a urxencia inaprazable, se adopten medidas provisionais antes da iniciación do procedemento sancionador, este deberase iniciar no prazo de quince días e o acordo de iniciación deberase pronunciar sobre o seu mantemento, modificación ou termo. Noutro caso, quedarán sen efecto.

4. As medidas de carácter provisional deberán ser proporcionais en canto á súa intensidade e condicións aos obxectivos que se pretenden garantir e poderán consistir na suspensión de actividades, na prestación de fianzas, na paralización de obras, na clausura temporal das infraestruturas afectadas, na retirada de material rodante ou na suspensión temporal dos servizos. Se varían as circunstancias que deron lugar á súa adopción, as medidas poderán ser modificadas ou deixadas sen efecto en calquera momento da tramitación do procedemento sancionador.

5. No suposto de infraccións en materia de transporte de mercadorías perigosas, poderase acordar a inmovilización do vagón ou do convoi ou, de ser o caso, a denegación de entrada en territorio nacional ata que se emende a causa que motivou a infracción. Para tal efecto, ordenarase a adopción das medidas de seguridade oportunas salvo que, polas circunstancias concorrentes, a inmovilización supoña un incremento do risco existente.

Artigo 114. *Prescripción.*

As infraccións e sancións da lexislación reguladora do sector ferroviario prescribirán nos prazos e condicións establecidos na Lei 30/1992, do 26 de novembro.

Non obstante o anterior, o prazo de prescripción das infraccións derivadas de incumprimentos ás limitacións á propiedade establecidas no capítulo III do título II será de cinco anos para as infraccións moi graves, tres anos para as graves e un ano para as leves, contados a partir do momento en que o presunto responsable probe que cesou a conduta infractora.

Disposición adicional primeira. *Administración xeral das infraestruturas ferroviarias.*

1. A titularidade e a administración das infraestruturas ferroviarias integradas na rede ferroviaria de interese xeral, fóra das zonas de servizos dos portos de interese xeral ou das liñas ou tramos xestionadas en réxime de concesión, corresponden ás entidades públicas empresariais Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) e Administrador de Infraestructuras Ferroviarias de Alta Velocidad (ADIF-Alta Velocidad), conforme o establecido no Real decreto lei 15/2013 e na Orde PRE/2443/2013.

Mediante acordo do Consello de Ministros poderanse producir traspasos de infraestruturas ferroviarias entre ADIF e ADIF-Alta Velocidad cando existan razóns de explotación ou de desenvolvemento da rede ferroviaria de interese xeral que así aconsellen. A transferencia de activos entre ambas as entidades efectuarase e rexistrarse polo valor contable polo cal figuren rexistrados na contabilidade da entidade cedente. O Consello de Ministros fixará os termos da referida transmisión.

2. ADIF-Alta Velocidad e ADIF poderán encomendarse a realización de determinadas actividades mediante a subscripción dun convenio. En tal convenio determinarase a compensación económica correspondente á prestación dos servizos encomendados. En particular, ambas as entidades poderán encomendarse a xestión da

capacidade de infraestruturas e, debido á interconexión das redes cuxa administración teñen atribuídas ambas as entidades, e como excepción ao previsto no artigo 19.1, tamén a xestión dos sistemas de control, de circulación e de seguridade.

No caso de que unha das ditas entidades lle encomende á outra a realización de tarefas relacionadas coa seguridade cidadá e a protección civil, o responsable das ditas materias será o mesmo en ambas as entidades.

3. O Ministerio de Fomento establecerá as directrices básicas que deban presidir a administración das redes de titularidade de cada unha das ditas entidades e sinalará os obxectivos, fins e custos que se deben alcanzar e os niveis de calidade na prestación do servizo.

Disposición adicional segunda. *Taxas e canons ferroviarios.*

As taxas e os canons ferroviarios regulados no capítulo I do título VI desta lei axustaranse ao establecido na Lei 58/2003, do 17 de decembro, xeral tributaria, e na Lei 8/1989, do 13 de abril, de taxas e prezos públicos.

Disposición adicional terceira. *Interconexión e interoperabilidade das redes e intermodalidade dos servizos.*

Os órganos competentes da Administración xeral do Estado e as empresas ferroviarias deberán cumprir os requisitos necesarios para que na proxección, na construción, na posta en servizo, na rehabilitación, na renovación, na explotación e no mantemento dos elementos que integren o sistema ferroviario transeuropeo, vinculados á rede ferroviaria de interese xeral e ao material rodante que circule sobre ela, se garanta a súa interoperabilidade e intermodalidade. Mediante real decreto determinaranse os ditos requisitos técnicos e estableceranse os medios para facer posible a interconexión e interoperabilidade das redes e a intermodalidade dos servizos ferroviarios.

Disposición adicional cuarta. *Servizos internacionais de transporte ferroviario de viaxeiros.*

1. As empresas ferroviarias que dispoñan de licenza de empresa ferroviaria outorgada por un Estado membro da Unión Europea teñen libre acceso á rede ferroviaria de interese xeral para a explotación de servizos internacionais de transporte de viaxeiros.

Non será aplicable ao transporte internacional de viaxeiros o réxime sobre xestión do transporte ferroviario de viaxeiros establecido na disposición transitoria primeira.

2. Enténdese, para estes efectos, por servizo internacional de transporte de viaxeiros, o servizo de transporte de viaxeiros en que o tren cruce, ao menos unha vez, a fronteira de España e cuxo principal obxecto sexa transportar viaxeiros entre estacións de transporte de viaxeiros situadas en Estados membros distintos. O tren poderase formar ou dividir, e as distintas partes que o constitúan poderán ter procedencias e destinos diferentes, sempre que todos os coches crucen ao menos unha fronteira. Enténdese por tránsito o paso a través do territorio español que se efectúa sen que se recollan ou deixen viaxeiros ou sen que haxa carga ou descarga de mercadorías nel.

3. Durante a realización dos servizos internacionais de transporte de viaxeiros as empresas ferroviarias poderán recoller e deixar viaxeiros en calquera das estacións de transporte de viaxeiros situadas na rede ferroviaria de interese xeral, sempre que as ditas paraxes teñan un carácter auxiliar respecto dos traxectos internacionais, coas seguintes limitacións:

a) Que a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia, por petición das autoridades competentes ou das entidades ferroviarias interesadas, determinase previamente que o principal obxecto do servizo internacional de transporte ferroviario de viaxeiros que se pretenda levar a efecto é transportar viaxeiros entre estacións de transporte de viaxeiros españolas e as doutros Estados membros da Unión Europea.

b) Non se permitirá recoller e deixar viaxeiros en estacións distintas ás de orixe e destino cando a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia, por instancia do Ministerio de Fomento, do administrador da infraestrutura ferroviaria ou da empresa prestadora dun servizo de transporte preexistente e suxeito a obrigacións de servizo público, resolva que con iso se compromete o equilibrio económico das condicións establecidas para a prestación do servizo público.

A Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia efectuará unha análise económica obxectiva e de criterios predefinidos, consultará todas as partes interesadas e resolverá no prazo máximo de dous meses a partir da recepción de toda a información pertinente.

A Comisión exporá os motivos da súa decisión e precisará dentro de que prazo e baixo que condicións as autoridades competentes, o administrador de infraestruturas ferroviarias, a empresa ferroviaria que realice o servizo público ou a empresa ferroviaria prestadora do servizo de transporte internacional poderán solicitar a revisión da dita decisión.

As resolucións da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia terán eficacia executiva e serán vinculantes para as entidades que actúan no ámbito ferroviario.

Disposición adicional quinta. *Publicación da estratexia indicativa da infraestrutura ferroviaria.*

O Ministerio de Fomento publicará, antes do 16 de decembro de 2016, a estratexia indicativa do desenvolvemento, mantemento e renovación da infraestrutura ferroviaria de competencia estatal prevista no artigo 5.1.

Disposición adicional sexta. *Trens históricos.*

Os servizos ferroviarios que se presten con vehículos motores, remolcados ou automotores catalogados como históricos, con e sen viaxeiros, cuxo fin último sexa a realización dunha actividade cultural e a conservación e difusión do patrimonio ferroviario, quedan excluídos do ámbito de aplicación desta lei e rexeranse pola súa normativa específica.

Disposición adicional sétima. *Aplicación do réxime previsto para os portos de interese xeral.*

1. A planificación, construción, modificación e ampliación de infraestruturas ferroviarias nos portos de interese xeral rexeranse polo establecido no texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, aprobado polo Real decreto legislativo 2/2011, do 5 de setembro.

2. As infraestruturas ferroviarias incluídas na zona de servizo dos portos de interese xeral someteranse, en canto á súa incidencia sobre o planeamento urbanístico, ao réxime establecido no texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, e deberán ser cualificadas polos plans e demais instrumentos xerais de ordenación urbanística como sistema xeral portuario.

3. As determinacións contidas no capítulo III do título II non serán de aplicación na zona de servizo dos portos de titularidade estatal. Os terreos da zona de servizo ocupados polas liñas ou por outras infraestruturas ferroviarias e os destinados ao servizo delas terán a natureza de dominio público portuario. A zona de protección e o límite de edificación só serán de aplicación aos terreos estremeiros coa zona de servizo do porto cando, por non superar a distancia á liña ferroviaria establecida nesta lei, resulte procedente.

4. Os servizos de tramitación de solicitudes de capacidade e de posta á disposición da capacidade, previstos nas letras a) e b) do artigo 20 axustaranse ás regras para a adxudicación de capacidade a que se refire o artigo 39.3.

5. O réxime económico da utilización e aproveitamento das infraestruturas ferroviarias e da prestación dos servizos previstos nesta lei, no ámbito da zona de servizo dos portos

de interese xeral, axustarase ao disposto no texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante.

6. A responsabilidade da seguridade na circulación ferroviaria sobre as infraestruturas ferroviarias a que se refire o artigo 39.1 corresponde ás autoridades portuarias que as administran e ás entidades que presten servizos ferroviarios sobre elas.

7. Naqueles portos de interese xeral en cuxas zonas de servizo existan infraestruturas ferroviarias, as autoridades portuarias disporán dun sistema de xestión da seguridade que garanta o control dos riscos creados pola actividade ferroviaria dentro da zona de servizo portuario e do pertinente plan de autoprotección nas súas instalacións.

Este sistema de xestión da seguridade deberá comunicarse á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, dentro dos dous meses seguintes á data de celebración do convenio de conexión entre o administrador xeral de infraestruturas ferroviarias e a correspondente autoridade portuaria.

8. Nos supostos de perturbacións do tráfico ferroviario, as empresas ferroviarias que operen dentro do ámbito do porto estarán obrigadas a pór á disposición da autoridade portuaria os recursos que esta reclame e a lle prestar a colaboración que lles sexa requirida. Pola utilización dos ditos recursos satisfaráselles ás empresas ferroviarias que non fosen as causantes da perturbación no tráfico ferroviario a contraprestación que corresponda.

9. Sen prexuízo das obrigacións que corresponden á autoridade portuaria, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá comprobar que os subsistemas ferroviarios dentro do ámbito portuario se explotan e manteñen de conformidade cos requisitos esenciais pertinentes. Así mesmo, a dita Axencia poderá supervisar a correcta aplicación polos axentes responsables no ámbito portuario do marco normativo en materia de seguridade na circulación ferroviaria.

Disposición adicional oitava. Proxectos de liñas ferroviarias que incidan sobre zonas de interese para a defensa nacional.

O desenvolvemento regulamentario do previsto nesta lei en relación coa aprobación dos proxectos básicos e construtivos de liñas ferroviarias deberá incluír, con carácter básico, o informe vinculante previo do Ministerio de Defensa, cando os ditos proxectos incidan sobre zonas declaradas de interese para a defensa nacional ou ben sobre terreos, edificacións e instalacións, incluídas as súas zonas de seguridade, vinculados aos fins da defensa nacional.

Disposición adicional novena. Intereses da defensa nacional.

1. Os estudos informativos previos á aprobación do establecemento de novas liñas ou tramos ferroviarios ou a súa modificación significativa deberán ser remitidos ao Ministerio de Defensa con obxecto de que, durante o prazo de dous meses, examine e, de ser o caso, emita o informe vinculante sobre a incidencia da actuación proposta sobre zonas declaradas de interese para a defensa nacional ou ben sobre terreos, edificacións e instalacións, incluídas as súas zonas de seguridade, vinculados aos fins da defensa nacional. Transcorrido ese prazo sen que ese informe fose emitido, poderase continuar a tramitación tendente á aprobación do estudo informativo de que se trate.

2. As suxeicións e limitacións impostas para a zona de protección de calquera liña ferroviaria non serán de aplicación aos terreos expresamente declarados de interese para a seguridade e a defensa nacional conforme a súa lexislación específica, ben que en tales supostos e logo de acordo co Ministerio de Defensa, tamén se deberá ter en conta calquera implicación que derive para a seguridade ferroviaria.

Disposición adicional décima. Uso de medios electrónicos.

A tramitación dos procedementos administrativos regulados nesta lei e o funcionamento do Rexistro Especial Ferroviario levaranse a cabo por medios electrónicos.

Disposición adicional décimo primeira. *Ausencia de impacto en custos de persoal.*

As medidas incluídas nesta lei levaranse a cabo sen incremento de dotacións de persoal, das súas retribucións nin doutros gastos de persoal.

Disposición adicional décimo segunda. *Sustentabilidade financeira de ADIF-Alta Velocidad.*

1. ADIF-Alta Velocidad, de conformidade co principio de sustentabilidade financeira, garantizará que a ratio de cobertura dos custos de produción con ingresos por vendas, tal e como aparecen configurados na normativa reguladora da contabilidade nacional, permitan a súa clasificación como unidade pública incluída dentro do sector «Sociedades non financeiras».

2. A elaboración do orzamento e a execución dos investimentos axustaranse no tempo e na contía de modo que en ningún caso se poderán acometer investimentos que poñan en risco a consideración de ADIF-Alta Velocidad como sociedade non financeira para efectos de contabilidade nacional.

3. Calquera desviación na execución dos orzamentos de explotación e de capital da entidade que supoña unha caída da ratio que poña en risco a cualificación de ADIF-Alta Velocidad como sociedade non financeira comportará a reprogramación dos investimentos en curso ata que a ratio alcanzada elimine o dito risco.

4. Os contratos, os convenios de colaboración, así como calquera outra actuación de ADIF-Alta Velocidad que afecten os gastos deberán valorar as súas repercusións e efectos na ratio, e supeditarse a súa execución de forma estrita ao cumprimento do valor mínimo de referencia para cumprir a súa clasificación como sociedade non financeira para efectos de contabilidade nacional.

5. Para tal fin, o Ministerio de Facenda e Administracións Públicas informará trimestralmente da evolución destas magnitudes e da ratio existente e da previsión da súa evolución. Se á vista da información remitida, o Ministerio de Facenda e Administracións Públicas aprecia a existencia de riscos que afecten o cumprimento da ratio de cobertura exixida, porao en coñecemento de ADIF-Alta Velocidad para efectos de que se adopten as medidas oportunas, e informará desta circunstancia a Comisión Delegada do Goberno para Asuntos Económicos.

6. Con independencia do indicado anteriormente, ADIF-Alta Velocidad estará obrigada a facilitar á Intervención Xeral da Administración do Estado canta información lle sexa solicitada polo dito centro directivo para contrastar o cumprimento das ratios de cobertura de gastos e informar, nos termos que procedan, as autoridades da Comisión Europea.

7. As actuacións que afecten os seus ingresos presentes ou futuros deberanse orientar á cobertura dos custos cumprindo co principio de sustentabilidade.

Disposición adicional décimo terceira. *Transporte de encargos en expedicións dedicadas ao transporte de viaxeiros.*

En todo caso, a licenza de empresa ferroviaria habilita o seu titular para transportar a equipaxe dos viaxeiros que ocupen o vehículo utilizado.

Así mesmo, habilita para transportar, conforme o que regulamentariamente se determine, obxectos ou encargos distintos das equipaxes dos viaxeiros, cando o seu transporte resulte compatible coas características do vehículo e non implique molestias ou inconvenientes inxustificadas para os viaxeiros.

Disposición adicional décimo cuarta. *Colaboración entre a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia e a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.*

Sen prexuízo da independencia de cada organismo no marco das súas respectivas competencias, a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia e a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria colaborarán entre si, intercambiarán información e poderán

transmitirse recomendacións sobre as súas actividades con vistas a previr posibles efectos negativos para a competencia ou a seguridade ferroviaria. Tales recomendacións serán tidas en conta antes de adoptar a decisión que, de ser o caso, corresponda.

Disposición adicional décimo quinta. *Relación de servizos complementarios e auxiliares.*

Habíltase o ministro de Fomento para modificar a cualificación de determinados servizos complementarios contidos no punto 18 do anexo I desta lei, para incluílos na relación de servizos auxiliares contida no punto 19, cando as circunstancias técnicas e as condicións de seguridade permitan a súa prestación por unha empresa ou entidade distinta do administrador de infraestruturas sen menoscabo do normal desenvolvemento do servizo ferroviario en termos de prestación eficaz e segura, cando iso non resulte contrario á lexislación comunitaria.

Disposición adicional décimo sexta. *Alugamento e mantemento de material ferroviario.*

1. Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A. facilitará o acceso dos operadores ao material de forma transparente, obxectiva e non discriminatoria, dando publicidade á súa oferta de tal forma que o seu contido poida ser coñecido por todas aquelas empresas ferroviarias que estean interesadas.

A entidade pública empresarial Renfe-Operadora asegurará a independencia dos membros do consello de administración de Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A. respecto dos operadores ferroviarios públicos ou privados.

2. Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. prestará, así mesmo, os servizos de forma transparente, obxectiva e non discriminatoria.

3. A entidade pública empresarial Renfe-Operadora asegurará que Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A. e Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. garden a debida confidencialidade no manexo da información relevante relativa ao negocio de terceiros a que, de ser o caso, teñan acceso no exercicio da súa actividade.

Disposición adicional décimo sétima. *Seccións fronteirizas.*

1. Considéranse seccións fronteirizas as infraestruturas ferroviarias incluídas na rede ferroviaria de interese xeral situadas nas fronteiras con Francia e Portugal. Estas seccións identificaranse como tales no Catálogo de infraestruturas ferroviarias da rede ferroviaria de interese xeral definido no artigo 4, con indicación das estacións que as limitan.

2. Poderanse establecer regulamentariamente, con obxecto de facilitar o tráfico ferroviario transfronteirizo, excepcións á normativa aplicable ao resto da rede ferroviaria de interese xeral sobre o persoal ferroviario, o material rodante, a circulación ferroviaria ou os certificados de seguridade das empresas ferroviarias, que serán de aplicación ás circulacións que teñan orixe ou destino na estación da rede ferroviaria de interese xeral que delimita a sección fronteiriza.

3. Os administradores de infraestruturas incluírán a relación das seccións fronteirizas nas declaracións sobre a rede, xunto con información acerca das particulares condicións operativas baixo as cales se rexan as circulacións que teñan como orixe ou destino a estación que as limita. As citadas condicións operativas deberán determinarse en coordinación co administrador do tramo limítrofe do outro Estado.

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

1. O proceso de apertura á competencia dos servizos de transporte ferroviario interior de viaxeiros de competencia estatal realizarase, co fin de garantir a prestación dos servizos, a seguridade e a ordenación do sector, de acordo co previsto nesta disposición.

2. O transporte ferroviario de viaxeiros con finalidade prioritariamente turística prestarase en réxime de libre competencia segundo o establecido no artigo 47.2.

Para efectos desta lei, terán a consideración de transporte ferroviario de viaxeiros con finalidade prioritariamente turística aqueles servizos en que, tendo ou non carácter

periódico, a totalidade das prazas ofertadas no tren se prestan no marco dunha combinación previa, vendida ou ofrecida en venda por unha axencia de viaxes consonte un prezo global en que, á parte do servizo de transporte ferroviario, se inclúan, como principais, servizos para satisfacer dunha maneira xeral as necesidades das persoas que realizan desprazamentos relacionados con actividades recreativas, culturais ou de ocio, sendo o servizo de transporte por ferrocarril complemento dos anteriores. En ningún caso se poderá asimilar a esta actividade aquela que teña como obxecto principal ou predominante o transporte de viaxeiros por ferrocarril.

Mediante orde do ministro de Fomento regularanse as condicións de prestación deste tipo de servizos.

3. Os servizos de transporte ferroviario interior de viaxeiros distintos aos regulados no punto 2 anterior e no artigo 59 poderán ser prestados por aquelas empresas ferroviarias establecidas en España que obteñan un título habilitante.

O Consello de Ministros determinará o número de títulos habilitantes que se outorgarán para cada liña ou conxunto de liñas en que se prestará o servizo en réxime de concorrencia, así como o período de vixencia dos ditos títulos habilitantes.

4. O outorgamento dos títulos habilitantes levarao a cabo o Ministerio de Fomento a través do correspondente procedemento de licitación. Este procedemento será público e garantizará a efectiva competencia de todos os operadores concorrentes.

Mediante real decreto, por proposta do ministro de Fomento, determinaranse os requisitos e as condicións exixibles para participar nos procedementos de licitación sinalados no parágrafo anterior, así como os criterios de adxudicación que resulten aplicables e as distintas fases do dito procedemento. En todo caso, será de aplicación o disposto no Regulamento (CE) 1370/2007 do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de outubro de 2007, sobre os servizos públicos de transporte de viaxeiros por ferrocarril e estrada e, mentres non se dite o real decreto que regule as licitacións, a Lei de contratos do sector público e as súas normas de desenvolvemento.

No dito real decreto determinaranse os dereitos e as obrigacións aplicables ás empresas ferroviarias durante o período de vixencia dos títulos habilitantes, e o réxime aplicable á modificación e extinción de tales títulos habilitantes. Así mesmo, no real decreto concretaranse as prerrogativas que terá a Administración, dentro das previstas no artigo 210 do texto refundido da Lei de contratos do sector público e con suxeición aos límites, requisitos e efectos sinalados na dita lei, co obxecto de garantir a continuidade do servizo.

Será de aplicación subsidiaria aos citados títulos, no que resulte compatible coa súa natureza, a regulación contida no texto refundido da Lei de contratos do sector público respecto do contrato de xestión de servizos públicos, no relativo á convocatoria da licitación, á adxudicación, á execución salvo o disposto sobre prestacións económicas, ao cumprimento, ás causas de resolución e á formalización dos títulos habilitantes.

Renfe-Operadora disporá dun título habilitante para operar os servizos en todo o territorio sen necesidade de acudir ao proceso de licitación.

5. As normas recollidas nesta disposición estarán en vigor ata que, de conformidade coa lexislación comunitaria, se acorde a plena apertura ao mercado do transporte ferroviario de viaxeiros.

Disposición transitoria segunda. Autoprestación en instalacións de servizo dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias.

As empresas ferroviarias poderán seguir realizando a autoprestación de servizos nas instalacións de servizo de titularidade dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias nas cales se implantase a dita modalidade de prestación no momento da entrada en vigor desta lei.

Nas restantes instalacións de titularidade dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias, as empresas ferroviarias poderán acceder á realización por si mesmas do servizo auxiliar de manobras, nos termos previstos no artigo 45.2, a partir do 1 de xaneiro de 2018.

Non obstante, os administradores de infraestruturas, logo de comunicación ás empresas ferroviarias usuarias das instalacións, poderán anticipar a posibilidade de autoprestación do servizo de manobras nas instalacións que cumpran as condicións exixibles para iso e reflectirán as ditas instalacións na declaración sobre a rede ou indicarán un sitio web en que a dita información se poida obter gratuitamente en formato electrónico.

Disposición transitoria terceira. *Aplicación das modalidades C2 e D do canon por utilización de instalacións de servizo.*

1. Establécese unha bonificación do cento por cento para as modalidades C1 e C2 do canon por utilización de instalacións de servizo, que permanecerá vixente ata a finalización dos contratos vixentes entre as administracións e Renfe-Operadora para a prestación dos servizos públicos de transporte de viaxeiros por ferrocarril de «Proximidades», «Media distancia» e «Largo métrico» suxeitos a obrigacións de servizo público.

2. O canon por uso de instalacións de servizo na súa modalidade D será de aplicación a partir do 1 de xaneiro de 2017 e terá unha bonificación do sesenta por cento. A partir do 1 de xaneiro de 2018, só terá como bonificacións as establecidas no artigo 98.

Disposición transitoria cuarta. *Aplicación provisional dos canons ferroviarios e das tarifas dos servizos complementarios.*

Mentres non se fixen de conformidade coas regras establecidas no título VI, os canons ferroviarios e as tarifas dos servizos complementarios nas instalacións de servizo dependentes dos administradores de infraestruturas a que se refire o artigo 22 seguirán sendo aplicables as vixentes no momento da entrada en vigor desta lei.

A adecuación dos canons ferroviarios ao disposto no título VI incluírase, en todo caso, no primeiro proxecto de lei de orzamentos xerais do Estado que se tramite despois da entrada en vigor desta lei.

Disposición transitoria quinta. *Aplicación provisional das taxas ferroviarias.*

Mentres non se fixen as contías das taxas ferroviarias recollidas no título VI seguirán sendo aplicables as vixentes no momento da entrada en vigor desta lei.

Disposición transitoria sexta. *Convenios vixentes con sociedades mercantís estatais.*

Os convenios asinados pola Administración xeral do Estado e os administradores de infraestruturas ferroviarias, por un lado, e as sociedades mercantís estatais das previstas no artigo 166.2 da Lei 33/2003, do 3 de novembro, de patrimonio das administracións públicas, por outro, no marco previsto no artigo 6.5 da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, na redacción engadida pola Lei 30/2005, do 29 de decembro, de orzamentos xerais do Estado para o ano 2006, manterán a súa vixencia ata a total finalización das actuacións previstas neles e a liquidación dos convenios, e regularanse polas disposicións a que se fai referencia neles.

Disposición transitoria sétima. *Normas regulamentarias.*

Mentres non se aprobe o desenvolvemento regulamentario previsto nos artigos 8, 36, 68.1 e 69.4, serán de aplicación as ordes ministeriais que actualmente regulan a materia.

Disposición transitoria oitava. *Adxudicación directa da autorización para a prestación de servizos ferroviarios suxeitos a obrigacións de servizo público.*

Ata que, de conformidade coa lexislación da Unión Europea, se acorde a plena apertura ao mercado do transporte ferroviario de viaxeiros e na medida en que non contraveña a dita lexislación, a autorización para a prestación de servizos ferroviarios

suxeitos a obrigacións de servizo público será obxecto de adjudicación directa cando o custo anual de prestación do servizo non exceda un millón de euros, cando non exista unha pluralidade de oferta de servizos no mercado ferroviario suficiente para acudir á licitación ou cando se refira a servizos de alta densidade e elevado volume de tráfico en áreas metropolitanas de gran poboación.

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

Quedan derogadas cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ao disposto nesta lei e, en particular, a Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario.

Disposición derradeira primeira. *Modificación da Lei 3/2013, do 4 de xuño, de creación da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia.*

1. O artigo 11 da Lei 3/2013, do 4 de xuño, de creación da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia, terá a seguinte redacción:

«Artigo 11. *Supervisión e control no sector ferroviario.*

Un. A Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia supervisará e controlará o correcto funcionamento do sector ferroviario. En particular, exercerá as seguintes funcións:

1. Salvagardar a pluralidade da oferta na prestación dos servizos sobre a rede ferroviaria de interese xeral e as súas zonas de servizo ferroviario, así como velar para que estes sexan prestados en condicións obxectivas, transparentes e non discriminatorias.

2. Garantir a igualdade entre empresas, así como entre calquera candidato, nas condicións de acceso ao mercado dos servizos ferroviarios.

3. Cooperar cos órganos reguladores do mercado ferroviario dos demais Estados membros da Unión Europea na supervisión da competencia no mercado dos servizos de transporte ferroviario internacional.

4. Supervisar o proceso de consulta previo á fixación de canons e tarifas entre empresas ferroviarias ou candidatos e os administradores de infraestruturas e intervir cando prevexa que o resultado do dito proceso pode contravir as disposicións vixentes.

5. Velar para que os canons e tarifas ferroviarios cumpran o disposto nas súas normas reguladoras e non sexan discriminatorios.

6. Autorizar o administrador de infraestruturas para aplicar canons que graven a escaseza de capacidade dun determinado tramo identificable durante os períodos de conxestión da rede.

7. Realizar ou encargar a realización de auditorías aos administradores de infraestruturas, aos explotadores de instalacións de servizo e, de ser o caso, ás empresas ferroviarias, coa finalidade de comprobar o cumprimento das disposicións contables aplicables.

8. Determinar, por petición das autoridades competentes ou das empresas ferroviarias ou candidatos interesados, que o obxecto principal dun servizo internacional de transporte ferroviario de viaxeiros é transportar viaxeiros entre estacións españolas e as doutros Estados membros da Unión Europea.

9. Determinar, por requirimento dos órganos competentes ou das partes interesadas, que se compromete o equilibrio económico das condicións establecidas para a prestación dun servizo de transporte suxeito a obrigacións de servizo público pola asignación de capacidade para realizar servizos internacionais de transporte ferroviario de viaxeiros total ou parcialmente coincidentes.

10. Emitir informe, cando así o solicite o Ministerio de Fomento, sobre os procedementos de licitación para o outorgamento de autorizacións para a prestación de servizos ferroviarios suxeitos a obrigacións de servizo público.

11. Solicitar á Comisión Europea que examine as medidas específicas adoptadas polas autoridades nacionais en relación co acceso á infraestrutura e aos servizos ferroviarios, a concesión de licenzas, os canons ou a adxudicación de capacidade.

12. Realizar calquera outra función que lle sexa atribuída por lei ou por norma regulamentaria.

Dous. A Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia consultará, de forma periódica e, en calquera caso, ao menos unha vez cada dous anos, os representantes dos usuarios dos servizos de transporte ferroviario de mercadorías e viaxeiros para ter en conta os seus puntos de vista sobre o mercado ferroviario no desenvolvemento das súas funcións.»

2. O punto 1.f) do artigo 12 da Lei 3/2013, do 4 de xuño, de creación da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia, terá a seguinte redacción:

«f) No sector ferroviario, corresponde á Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia coñecer e resolver as reclamacións que presenten as empresas ferroviarias e os restantes candidatos en relación coa actuación do administrador de infraestruturas ferroviarias, das empresas ferroviarias e dos restantes candidatos que traten sobre:

- 1.º O contido e a aplicación das declaracións sobre a rede.
- 2.º Os procedementos de adxudicación de capacidade e os seus resultados.
- 3.º A contía, a estrutura ou a aplicación dos canons e tarifas que se lles exixan ou se lles poidan exixir.
- 4.º Calquera trato discriminatorio no acceso ás infraestruturas ou aos servizos ligados a estas que se produza por actos levados a cabo por outras empresas ferroviarias ou candidatos.
- 5.º A prestación de servizos nos corredores ferroviarios internacionais de transporte de mercadorías.
- 6.º A Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia cooperará cos órganos reguladores do mercado ferroviario dos demais Estados membros da Unión Europea nas reclamacións ou investigacións relacionadas cunha franxa internacional.

As reclamacións deberán presentarse no prazo dun mes desde que se produza o feito ou a decisión correspondente.»

3. O punto 2 do artigo 12 da Lei 3/2013, do 4 de xuño, de creación da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia, terá a seguinte redacción:

«2. Na resolución dos conflitos a que fai referencia o punto anterior, a Comisión resolverá acerca de calquera denuncia e adoptará, por petición de calquera das partes, unha resolución para resolver o litixio o antes posible e, en todo caso, no prazo de tres meses desde a recepción de toda a información. No suposto de resolución de conflitos a que fai referencia a alínea f) do número 1 anterior, o prazo máximo será de 6 semanas.

A resolución que dite a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia nos casos previstos no punto anterior será vinculante para as partes, sen prexuízo dos recursos que procedan de acordo co disposto no artigo 36 desta lei.»

Disposición derradeira segunda. *Incorporación de dereito da Unión Europea.*

Mediante esta lei incorpórase ao dereito español a Directiva 2012/34/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de novembro de 2012, pola que se establece un espazo ferroviario europeo único.

Disposición derradeira terceira. *Habilitación regulamentaria.*

1. O Goberno e o ministro de Fomento, segundo os casos, adoptarán as medidas necesarias para o desenvolvemento e a aplicación desta lei.

2. Na elaboración das normas de desenvolvemento desta lei serán oídos o Consello Nacional de Transportes Terrestres e as entidades representativas do sector ferroviario e, cando proceda, a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia.

3. Os requisitos que se determinen regulamentariamente para o exercicio das actividades reguladas nesta lei deberán ser proporcionados e non discriminatorios, de acordo co disposto na Lei 20/2013, do 9 de decembro, de garantía da unidade de mercado.

Disposición derradeira cuarta. *Avaliación da capacidade financeira dos solicitantes dunha licenza de empresa ferroviaria.*

Autorízase o Goberno para modificar, mediante real decreto, os elementos determinantes da avaliación da capacidade financeira dos solicitantes dunha licenza de empresa ferroviaria previstos no artigo 51.2, conforme as resolucións que adopte para tal efecto a Comisión Europea consonte o previsto na Directiva 2012/34/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de novembro de 2012, pola que se establece un espazo ferroviario único europeo.

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

Esta lei dítase ao abeiro do disposto no artigo 149.1.13.^a, 21.^a e 24.^a da Constitución, que atribúen ao Estado a competencia sobre «bases e coordinación da planificación xeral da actividade económica», «ferrocarrís e transportes terrestres que transcorran polo territorio de máis dunha comunidade autónoma» e «obras públicas de interese xeral ou cuxa realización afecte máis dunha comunidade autónoma», respectivamente.

Exclúese do anterior o título VI, que se ampara na competencia estatal en materia de «Facenda xeral e débeda do Estado», de acordo co artigo 149.1.14.^a da Constitución.

Disposición derradeira sexta. *Entrada en vigor.*

Esta lei entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto,

Mando a todos os españois, particulares e autoridades, que cumpran e fagan cumprir esta lei.

Madrid, 29 de setembro de 2015.

FELIPE R.

O presidente do Goberno,
MARIANO RAJOY BREY

ANEXO I

Definicións

1. Adxudicación: outorgamento, polo administrador de infraestruturas ferroviarias, do dereito a servirse de capacidade de infraestrutura ferroviaria.
2. Agrupación empresarial internacional: calquera asociación de, ao menos, dúas empresas ferroviarias establecidas en Estados membros da Unión Europea distintos, co fin de prestar servizos de transportes internacionais entre Estados membros.
3. Cargadoiro: infraestrutura ferroviaria de titularidade pública ou privada, consistente nunha instalación de vías para a carga, descarga e estacionamento de vagóns con enlace a unha liña mediante unha ou máis agullas de plena vía (ou a unha terminal de transporte de mercadorías), que serve para complementar a rede ferroviaria de interese xeral.
4. Candidatos: as empresas ferroviarias e as agrupacións empresariais internacionais que constitúan as ditas empresas. Así mesmo, as administracións públicas con competencias en materia de transporte ferroviario que teñan interese de servizo público na adquisición de capacidade ou os consignatarios, os cargadores e aquelas empresas transportistas e operadores de transporte que, sen teren a consideración de empresas ferroviarias, teñan interese comercial na adquisición de capacidade.
5. Capacidade de infraestrutura: a capacidade para programar as franxas ferroviarias solicitadas para un segmento da infraestrutura durante un período determinado.
6. Coordinación: o procedemento mediante o cal o organismo adxudicador e os candidatos intentan resolver situacións de conflito de solicitudes de capacidade de infraestrutura.
7. Declaración sobre a rede: o documento que detalla as normas xerais, prazos, procedementos e criterios relativos aos sistemas de canons e adxudicación de capacidade. Contén, así mesmo, calquera outra información que poida ser necesaria para cursar unha solicitude de capacidade de infraestrutura.
8. Empresa ferroviaria: son empresas ferroviarias as entidades, titulares dunha licenza de empresa ferroviaria, cuxa actividade principal consiste en prestar servizos de transporte de viaxeiros ou de mercadorías por ferrocarril, nos termos establecidos nesta lei. As empresas ferroviarias deberán, en todo caso, achegar a tracción. Considéranse, así mesmo, empresas ferroviarias aquelas que acheguen exclusivamente a tracción.
9. Explanación: a franxa de terreo en que se modificou a topografía natural do solo e sobre a que se constrúe a liña férrea, se dispoñen os seus elementos funcionais e se localizan as súas instalacións.
10. Franxa horaria: a capacidade de infraestrutura necesaria para que un tren circule entre dous puntos, nun momento dado.
11. Infraestrutura conxestionada: o tramo de infraestrutura para o cal non se pode atender plenamente a demanda de capacidade de infraestrutura durante determinados períodos, nin sequera tras coordinación das distintas solicitudes de capacidade.
12. Licenza: unha autorización concedida por un Estado a unha empresa á cal se lle recoñece a súa condición de empresa ferroviaria, condición que pode estar limitada á prestación de determinados tipos de servizos de transporte.
13. Liña: parte da infraestrutura ferroviaria que une dous puntos determinados e que está integrada polos seguintes elementos: plataformas da vía, superestrutura de vía (que inclúe o balastro e o material de vía, como travesas, suxeicións, carrís, desvíos e aparellos), obras civís, como pontes, pasos superiores, viadutos e túneles, todas as instalacións de electrificación (incluíndo postes, liñas área de contacto, centros de transformación e subestacións eléctricas) e instalacións de seguridade, de sinalización e de telecomunicación da vía e elementos que permiten a iluminación. Non se consideran incluídos no concepto de liña, as estacións de transporte de viaxeiros e terminais de transporte de mercadorías ou outros edificios ou instalacións de atención ao viaxeiro.
14. Plan de aumento de capacidade: a medida ou conxunto de medidas, acompañadas dun calendario de aplicación, propostas para mitigar as limitacións de capacidade que motivasen a cualificación dun tramo como infraestrutura conxestionada.

15. Plan de continxencias: é o elaborado polo administrador de infraestruturas ferroviarias que contén a relación das administracións, os organismos e os órganos públicos que deben ser informados en caso de incidente importante ou de perturbación grave do tráfico ferroviario. Deberase adecuar ao establecido na lexislación estatal sobre protección civil e tomar en consideración as competencias autonómicas na materia.

16. Servizo internacional de transporte de mercadorías: calquera servizo de transporte de mercadorías en que o tren cruce, ao menos, unha das fronteiras españolas. O tren pode compoñerse ou dividirse, ou ambas as cousas, e as distintas seccións ter diferentes orixes e destinos, sempre que todos os vagóns crucen, polo menos, unha fronteira.

17. Servizo internacional de transporte de viaxeiros: o servizo de transporte de viaxeiros en que o tren cruce, polo menos, unha das fronteiras españolas e cuxo obxecto principal sexa transportar viaxeiros entre estacións situadas en distintos Estados. O tren poderá compoñerse ou dividirse e as distintas partes que o constitúan poderán ter procedencias e destinos diferentes, sempre que todos os vagóns crucen ao menos unha fronteira.

18. Servizos complementarios: os servizos complementarios, a que se refire o artigo 44.2, son os seguintes:

- a) Subministración de corrente de tracción, as cantidades aboadas por este concepto mostraranse nas facturas por separado dos canons aplicados polo uso das infraestruturas ferroviarias de alimentación de enerxía eléctrica.
- b) Subministración de combustible de tracción en instalacións fixas.
- c) Prequecemento de trens de viaxeiros.
- d) Contratos personalizados para:

Control do transporte de mercadorías perigosas.

Asistencia á circulación de convois especiais.

- e) Carga e descarga de unidades de transporte intermodal (UTI) sobre e desde vagón.

19. Servizos auxiliares: os servizos auxiliares, a que se refire o artigo 44.3, poderán comprender os seguintes:

- a) O acceso ás redes de telecomunicación.
- b) A subministración de información complementaria.
- c) A inspección técnica do material rodante.
- d) Os servizos de venda de billetes en estacións de transporte de viaxeiros.
- e) Os servizos de mantemento pesado de material rodante. Estes son os que requiren instalacións específicas en que se realizan tarefas que non se levan a cabo como parte das operacións diarias de rutina e que requiren que o vehículo sexa retirado do servizo.
- f) Os servizos de manobras e calquera outro relacionado coas operacións do tren.

20. Explotador da instalación de servizo: a entidade privada ou pública responsable da xestión dunha ou varias das instalacións de servizo especificadas no artigo 42, ou da prestación a empresas ferroviarias dun ou varios dos servizos complementarios e auxiliares definidos neste anexo.

ANEXO II

Principios e parámetro básicos dos convenios que se subscriban entre o Ministerio de Fomento e os administradores de infraestruturas ferroviarias

Nos convenios recolleranse as disposicións do artigo 25 e incluíranse, ao menos, os seguintes elementos:

1. O ámbito de aplicación dos convenios en canto a infraestrutura e instalacións de servizo, que cubrirá todos os aspectos da xestión da infraestrutura, incluído o mantemento e a renovación da infraestrutura xa en explotación. Cando proceda, tamén poderá quedar cuberta a construción de nova infraestrutura.

2. A estrutura dos pagamentos ou fondos asignados aos servizos que se deben prestar ás empresas ferroviarias, ao mantemento e renovación, así como ao traballo ocasionado polos atrasos acumulados no mantemento e na renovación. Cando proceda, poderá quedar cuberta a estrutura dos pagamentos ou fondos asignados á nova infraestrutura.

3. Os obxectivos de rendemento orientados ao usuario, en forma de indicadores e criterios de calidade que cubran elementos tales como:

- a) As prestacións do tren, por exemplo polo que respecta á velocidade da liña e á fiabilidade, e á satisfacción do cliente;
- b) a capacidade da rede;
- c) a xestión de activos;
- d) os volumes de actividade;
- e) os niveis de seguridade, e
- f) a protección do ambiente.

4. A contía do posible atraso acumulado no mantemento e os activos que se irán eliminando gradualmente e que, por isto, xerarán diferentes fluxos financeiros.

5. Os incentivos previstos para reducir os custos de posta á disposición da infraestrutura ou a contía dos canons.

6. As obrigacións mínimas de presentación de informes por parte do administrador de infraestruturas en canto ao contido e á frecuencia dos informes, incluída a información que se debe publicar anualmente.

7. A duración do convenio estará sincronizada coa duración do programa de actividade previsto no artigo 25.4, de ser o caso, e co marco xeral de canons.

8. As normas para tratar as perturbacións importantes da explotación e as situacións de emerxencia, incluídos os plans de continxencia e rescisión anticipada do acordo contractual, e sobre a puntual información aos usuarios.

9. As medidas correctivas que se deben tomar se unha das partes incumpra as súas obrigacións contractuais ou en circunstancias excepcionais que afecten a dispoñibilidade de financiamento público; inclúense aquí as condicións e os procedementos para a renegociación e a rescisión anticipada.

ANEXO III

Contido mínimo da declaración sobre a rede prevista no artigo 32

A declaración sobre a rede regulada no artigo 32 incluírá, ao menos, a seguinte información:

1. Un capítulo en que se exporá a natureza da infraestrutura posta á disposición das empresas ferroviarias e as condicións de acceso a ela. A información nesta sección concordará, sobre unha base anual, cos inventarios da infraestrutura da rede ferroviaria rexistros de infraestrutura ferroviaria que se deben publicar consonte as normas reguladoras da interoperabilidade do sistema ferroviario da rede ferroviaria de interese xeral.

2. Un capítulo dedicado aos canons e principios dos canons, que exporá co debido detalle tanto o sistema de canons como información suficiente sobre os canons, así como outra información importante sobre o acceso aplicable aos servizos a que se refiren o artigo 20 e o título III que preste un só provedor. Incluírá a metodoloxía, regulamentacións e, cando sexan de aplicación, os baremos empregados para aplicar o sistema dos canons ferroviarios e as tarifas por prestación de servizos. Ademais, conterá información sobre

calquera cambio xa decidido ou previsto con relación aos canons, nos cinco anos seguintes, se está dispoñible.

3. Un capítulo relativo aos principios e criterios que rexerán a adxudicación de capacidade, que exporá as características de capacidade xerais da infraestrutura posta á disposición das empresas ferroviarias, así como calquera restrición do seu uso, incluídas as necesidades previsibles de capacidade para o mantemento. Neste capítulo tamén se detallarán os procedementos e prazos do procedemento de adxudicación de capacidade. Inclúiranse os criterios específicos utilizados no dito procedemento e, en particular:

- a) O procedemento consonte o cal os candidatos poden solicitar capacidade ao administrador de infraestruturas;
- b) as disposicións que deben cumprir os candidatos;
- c) o calendario para as solicitudes e procedementos de adxudicación e os procedementos que se seguirán para solicitar información sobre os calendarios e os procedementos relativos ao calendario de traballos de mantemento planificados e imprevistos;
- d) os principios que rexen o procedemento de coordinación e o sistema de resolución de conflitos que se ofrece como parte deste procedemento;
- e) os procedementos e criterios utilizados en caso de conxestión da infraestrutura;
- f) os detalles das restricións ao uso de infraestruturas;
- g) as condicións polas cales se teñan en conta os precedentes niveis de uso da capacidade para o establecemento de prioridades no procedemento de adxudicación.

Consignaranse con detalle as medidas adoptadas para garantir un trato adecuado aos servizos de mercadorías, aos servizos internacionais e ás solicitudes supeditadas ao procedemento extraordinario. Así mesmo, incluírase un modelo de formulario para solicitudes de capacidade. O administrador de infraestruturas publicará tamén información detallada sobre os procedementos de adxudicación de sucros internacionais.

4. Un capítulo sobre a información relativa ás solicitudes de licenza de empresa ferroviaria e dos certificados de seguridade ferroviaria ou no cal se indique un sitio web en que esta información se poida obter gratuitamente en formato electrónico.

5. Un capítulo sobre información acerca dos procedementos de resolución de conflitos e de recurso con respecto a cuestións de acceso á infraestrutura e os servizos ferroviarios e ao sistema de incentivos recollido no artigo 96.

6. Un capítulo con información acerca do acceso á infraestrutura, os canons ferroviarios e as tarifas polo uso das instalacións de servizo reguladas no título III. Os explotadores de instalacións de servizo que non estean controladas polo administrador de infraestruturas facilitarán información sobre as tarifas ou prezos para o acceso á instalación e para a prestación de servizos, así como información sobre as condicións de acceso técnico para a súa inclusión na declaración sobre a rede, ou indicarán un sitio web en que esta información se poida obter gratuitamente en formato electrónico.

7. Un modelo de acordo para a subscripción de acordos marco entre o administrador de infraestruturas e calquera candidato consonte o artigo 38.