

Disposición transitoria segunda. *Régimen transitorio de los procedimientos.*

1. A los procedimientos de concesión de subvenciones ya iniciados a la entrada en vigor de esta ley les será de aplicación la normativa vigente en el momento de su inicio.

2. Los procedimientos iniciados durante el plazo de adecuación contemplado en la disposición transitoria primera se regirán por lo dispuesto en la normativa anterior que les sea de aplicación, salvo que haya entrado en vigor la normativa de adecuación correspondiente.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados anteriores, los procedimientos de control financiero, reintegro y revisión de actos previstos en esta ley resultarán de aplicación desde su entrada en vigor.

4. El régimen sancionador previsto en esta ley será de aplicación a los beneficiarios y a las entidades colaboradoras, en los supuestos previstos en esta disposición, siempre que el régimen jurídico sea más favorable al previsto en la legislación anterior.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

1. Quedan derogadas todas las normas de igual o inferior rango en lo que contradigan o se opongan a lo dispuesto en esta ley.

2. Quedan derogadas expresamente las siguientes disposiciones:

a) Del Real Decreto Legislativo 1091/1988, de 23 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General Presupuestaria, los artículos 81 y 82.

b) El Decreto 2784/1964, de 27 de julio, sobre justificación de las subvenciones concedidas con cargo a los Presupuestos Generales del Estado y de las entidades estatales autónomas, en cuanto se oponga a lo establecido en esta ley.

c) El Real Decreto 2225/1993, de 17 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento para la concesión de subvenciones públicas, en cuanto se oponga a lo establecido en esta ley.

d) Del Real Decreto 2188/1995, de 28 de diciembre, por el que se desarrolla el régimen de control interno ejercido por la Intervención General de la Administración del Estado, el segundo párrafo del apartado 1 del artículo 34, el apartado 6 del artículo 36, el párrafo b) del apartado 1 del artículo 37, el apartado 3 del artículo 38 bis y los artículos 43, 44 y 45.

Disposición final primera. *Habilitación competencial y carácter de legislación básica.*

1. Esta ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.13.^a, 14.^a y 18.^a de la Constitución, constituyendo legislación básica del Estado, los siguientes preceptos:

En el título preliminar, el capítulo I y el capítulo II excepto, el párrafo d) del apartado 4 del artículo 9, el artículo 10, el apartado 2 y los párrafos d), e), f), g), h), i), j), k) y l) del apartado 3 del artículo 16, los apartados 1, 2, y los párrafos c), f), h), i), j), k), l), m) y n) del apartado 3 del artículo 17 y el artículo 21.

En el título I, el capítulo I y el capítulo IV, excepto los artículos 32 y 33.

En el título II, los artículos 36, 37 y el apartado 1 del artículo 40.

En el título III, los artículos 45 y 46.

En el título IV, el capítulo I y los artículos 59, 65, 67, 68 y 69 del capítulo II.

El apartado 1 de la disposición adicional segunda y la disposición adicional decimosexta.

2. Las restantes disposiciones de esta ley resultarán únicamente de aplicación en el ámbito de la Administración General del Estado, de las entidades que integran la Administración local y de los organismos y demás entidades de derecho público con personalidad jurídica propia vinculadas o dependientes de las mismas.

No obstante, cuando las comunidades autónomas hubieran asumido competencias en materia de régimen local, la ley se aplicará a las entidades que integran la Administración local en el ámbito territorial de las referidas comunidades autónomas, de acuerdo con lo establecido en el apartado 1 de esta disposición.

Disposición final segunda. *Carácter básico de las normas de desarrollo.*

Las normas que en desarrollo de esta ley apruebe la Administración General del Estado tendrán carácter básico cuando constituyan el complemento necesario respecto a las normas que tengan atribuida tal naturaleza conforme a la disposición final primera.

Disposición final tercera. *Desarrollo y entrada en vigor de esta ley.*

1. En el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de esta ley se aprobará un reglamento general para su aplicación.

2. La presente ley entrará en vigor tres meses después de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto,

Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta ley.

Madrid, 17 de noviembre de 2003.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno,
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ

20978 LEY 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren.
Saber: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente ley.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El ferrocarril es un modo de transporte esencial en la sociedad española actual, seguro y con escasa incidencia sobre el medio ambiente y el consumo energético. Conviene, por ello, potenciarlo, favoreciendo su desarrollo y atribuyéndole una misión de mayor entidad en la sociedad y en la actividad económica españolas.

La decidida voluntad del Gobierno español de impulsar el ferrocarril como transporte rápido, moderno y seguro, capaz de competir con otros modos de transporte y de convertirse en elemento vertebrador del país y en instrumento para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos hace imprescindible una reforma de la actual legislación.

Tradicionalmente, la explotación del ferrocarril ha abarcado la de la infraestructura y la de los servicios de transporte ferroviario. La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, con-

sideró que, en los transportes por ferrocarril, el conjunto camino-vehículo constituía una unidad de explotación, atribuyendo la explotación unitaria de las líneas y de los servicios de la denominada Red Nacional Integrada a Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).

La necesidad de convertir el ferrocarril en un modo de transporte competitivo y de abrir los mercados ferroviarios nacionales al transporte internacional de mercancías realizado por las empresas ferroviarias establecidas en cualquier Estado miembro de la Unión Europea, hizo preciso aprobar un conjunto de Directivas dirigidas a dinamizar el sector ferroviario europeo. Así, la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, modificada por la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, establece la necesidad de separar, al menos contablemente, la explotación de los servicios de transporte ferroviario y la administración de la infraestructura. Esta Directiva exige a los Estados miembros la apertura de sus redes ferroviarias a las empresas y a las agrupaciones empresariales internacionales que presten determinados servicios de transporte internacional, principalmente de mercancías. Por su parte, la Directiva 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, estableció la necesidad de licencia para las empresas que prestan los servicios a que se refiere la Directiva 91/440/CEE. Dado que determinados Estados miembros ampliaron los derechos de acceso más allá de lo previsto en la Directiva 91/440/CEE, la Directiva 2001/13/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001 modificó la Directiva 95/18/CE en el sentido de generalizar los principios de concesión de licencias a todas las empresas activas en el sector con objeto de garantizar a éstas un trato justo, transparente y no discriminatorio. La Directiva 2001/14/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de capacidad de infraestructuras ferroviarias, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad, pretende garantizar a las empresas ferroviarias el acceso a la infraestructura en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias y garantizar la seguridad en la prestación de los servicios de transporte ferroviario. Por último, la Directiva 2001/16/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, pretende fijar las condiciones que deben cumplirse para lograr, en el territorio comunitario, la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional. Dichas condiciones se refieren al proyecto, a la construcción, a la puesta en servicio, a la rehabilitación, a la renovación, a la explotación y al mantenimiento de los elementos de dicho sistema que entren en servicio después de la fecha de entrada en vigor de la referida Directiva (el día de su publicación en el «Diario Oficial de las Comunidades Europeas»), así como a las cualificaciones profesionales y a las condiciones de salud y de seguridad del personal que contribuye a su explotación.

Los ejes sobre los que gira la reforma son la separación de las actividades de administración de la infraestructura y de explotación de los servicios y la progresiva apertura del transporte ferroviario a la competencia. La consecución de estos objetivos requiere una profunda modificación de las estructuras y funciones de los actuales agentes del sector ferroviario, así como la creación de otros nuevos que velen por la debida aplicación de la nueva normativa.

La nueva regulación del régimen aplicable al sector ferroviario mantiene la vigencia de las normas generales sobre transporte terrestre contenidas en la Ley 16/1987,

de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Esta ley sólo deroga, expresamente, la sección 2.ª del capítulo II, y los capítulos III, IV y V del título VI de la Ley 16/1987 y otras normas incompatibles con ella.

La reforma podría haberse limitado a incorporar al derecho interno las normas comunitarias mencionadas. Sin embargo, esta ley pretende reordenar por completo el sector ferroviario estatal y sentar las bases que permitan la progresiva entrada de nuevos actores en este mercado. Para alcanzar estos objetivos, la ley regula la administración de las infraestructuras ferroviarias y encomienda ésta a la entidad pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) que pasa a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias e integra, además, al actual Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF). La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias podrá construir, de acuerdo con lo que determine el Ministerio de Fomento, las infraestructuras ferroviarias con cargo a sus propios recursos o a recursos ajenos. Asimismo, administrará las infraestructuras de su titularidad y aquellas cuya administración se le encomiende mediante el oportuno convenio.

Asimismo, nace una nueva entidad pública empresarial denominada RENFE-Operadora, como empresa prestadora del servicio de transporte ferroviario cuyo cometido es, básicamente, ofrecer a los ciudadanos la prestación de todo tipo de servicios ferroviarios. RENFE-Operadora asume, en los plazos y en la forma que la ley prevé, los medios y activos que RENFE ha tenido afectos a la prestación de servicios ferroviarios.

Finalmente, la eventual existencia de una multitud de actores en el mercado ferroviario hace necesaria, por otro lado, la creación de un Comité de Regulación Ferroviaria que resuelva los conflictos que se planteen entre ellos y que garantice un correcto funcionamiento del sistema.

Desde la entrada en vigor de esta ley, se abre a la competencia la prestación del servicio de transporte de mercancías por ferrocarril en el ámbito nacional y se permite el acceso de todas las empresas ferroviarias que lleven a cabo transporte internacional de mercancías a las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General que formen parte de la denominada Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías.

En España coexisten diversas redes ferroviarias de titularidad pública, tanto en el ámbito de la competencia estatal como en el de la autonómica. La Constitución expresa, en su artículo 149.1.21.ª y 24.ª, que el Estado ostenta competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma y el régimen general de comunicaciones así como en materia de obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una comunidad autónoma. Igualmente el Estado tiene facultad para regular las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales (artículo 149.1.1.ª), para establecer las bases y la coordinación de la planificación general de la actividad económica (artículo 149.1.13.ª) y para regular la Hacienda General y la deuda del Estado (artículo 149.1.14.ª). Por su parte, el artículo 148.1.5.ª expresa que las comunidades autónomas podrán asumir competencias en materia de ferrocarriles cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la comunidad autónoma y en los mismos términos respecto del transporte desarrollado por este medio. Sobre esta base, la ley construye el ya mencionado concepto de Red Ferroviaria de Interés General sobre la que el Estado tiene competencias plenas, de igual manera que tienen com-

petencia plena las comunidades autónomas sobre las redes de su titularidad.

El título I de la ley establece las disposiciones generales, determinando el objeto y los fines que se persiguen con la nueva regulación.

El título II regula la infraestructura ferroviaria, concretamente, la Red Ferroviaria de Interés General. Se ha previsto un régimen flexible de planificación, proyecto y construcción.

Asimismo, este título establece la regulación en materia de establecimiento de zonas de servicio ferroviario, desarrolla la incidencia de su construcción sobre el planeamiento urbanístico y regula las limitaciones a la propiedad mediante la determinación de una zona de dominio público, otra de protección y de un límite de edificación respecto de la infraestructura ferroviaria.

Por otra parte, el referido título diseña el régimen de administración de las infraestructuras ferroviarias. La nueva configuración del sector ferroviario estatal atribuye un papel esencial al administrador de infraestructuras ferroviarias. A éste le corresponden, entre otras funciones, la construcción y administración de líneas ferroviarias, de tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura ferroviaria, que formen parte de la red de la que, con arreglo a esta ley, es titular y, previo el oportuno convenio, de la de titularidad del Estado, la elaboración de las declaraciones sobre la red y la adjudicación de la capacidad de red necesaria para la prestación de los servicios de transporte ferroviario de viajeros y de mercancías. Finalmente y dentro de este mismo título, la nueva ley regula el régimen aplicable a las infraestructuras ferroviarias en los Puertos y Aeropuertos y a las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada.

El título III de la ley dedica su contenido a la regulación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares, determinando tanto el régimen que les resulta aplicable como los sujetos facultados para su prestación.

En materia de transporte ferroviario, el título IV parte de su consideración como servicio de interés general y esencial para la comunidad que se presta en régimen de libre competencia, en los términos previstos en la ley. El acceso por una empresa al mercado del transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías, debe hacerse mediante la obtención de la correspondiente licencia, acreditando, previamente, el cumplimiento de una serie de requisitos. Una vez obtenida por la empresa la correspondiente licencia, será preciso que el administrador de infraestructuras ferroviarias le adjudique la capacidad de red necesaria para que pueda prestar servicios. No obstante, el Consejo de Ministros, de oficio o a instancia de las comunidades autónomas o corporaciones locales correspondientes, podrá declarar de interés público la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario sobre las líneas o los tramos que integran la Red Ferroviaria de Interés General cuando dicha prestación resulte deficitaria o no se produzca en las adecuadas condiciones de frecuencia y calidad, y sea necesaria para garantizar la comunicación entre distintas localidades del territorio español. Una vez declarada de interés público la prestación de un determinado servicio de transporte ferroviario, las empresas ferroviarias, únicamente, podrán prestarlo previa la obtención de la correspondiente autorización, que será otorgada por el Ministerio de Fomento. Igualmente, se prevé la posibilidad de que el Gobierno, con carácter excepcional y transitorio, pueda acordar la asunción, por la Administración General del Estado, de la gestión de determinados servicios de transporte por ferrocarril o la explotación de ciertas infraestructuras ferroviarias para garantizar la seguridad pública y la defensa nacional. Asimismo, se permite al Ministerio de Fomento la adopción

de las medidas que resulten necesarias para la correcta prestación de los servicios de transporte de viajeros declarados de interés público o de los servicios adicionales, complementarios o auxiliares a los mismos.

Finalmente, la ley pretende clarificar el régimen jurídico aplicable al transporte ferroviario con el fin de aportar seguridad jurídica a los usuarios. A estos efectos, se determina el derecho a acceder al servicio de transporte, en las adecuadas condiciones de calidad y de seguridad, sujetando a las empresas ferroviarias a la obtención del correspondiente certificado de seguridad que se otorgará por el Ministerio de Fomento o por el ente que éste determine. Particularmente, se prevé la posibilidad de crear, si así se estableciere en la normativa comunitaria, un órgano administrativo específico que tenga por finalidad el otorgamiento de los referidos certificados y, en su caso, otro que tenga por objeto la investigación de accidentes. Asimismo, se garantiza a los usuarios la oportuna indemnización en caso de que el servicio no llegare a prestarse o se prestare inadecuadamente.

Para completar la regulación en materia de transporte ferroviario, el capítulo IV de dicho título IV recoge el régimen del Registro Especial de Empresas Ferroviarias y el correspondiente al personal ferroviario.

El régimen económico y tributario de la ley, que aparece recogido en el título V, establece las bases para que las entidades públicas empresariales y, en general, el sistema ferroviario español, sean viables económicamente. Además de las tasas por el otorgamiento de licencias y certificados de seguridad, por la seguridad del transporte ferroviario de viajeros, por la homologación de centros de formación de personal ferroviario y de certificación de material rodante y por el otorgamiento de títulos a dicho personal, la ley prevé la existencia de dos tasas adicionales. La primera por utilización de líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General que podrá exigirse con ocasión de la adjudicación de la capacidad de red necesaria para la prestación de los distintos servicios ferroviarios, y la segunda por la utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias. Finalmente, la ley prevé un régimen de tarifas o precios privados por la prestación, por el administrador de infraestructuras ferroviarias o por terceros, de servicios adicionales, complementarios y auxiliares y por el uso comercial de sus instalaciones y espacios de los que aquél sea titular.

Por su parte, el título VI regula la administración ferroviaria, racionalizando el sistema del que son piezas clave el Gobierno y el Ministerio de Fomento. Dentro de éste, se crea el Comité de Regulación Ferroviaria con competencias para salvaguardar la pluralidad de la oferta en la prestación de los servicios sobre la Red Ferroviaria de Interés General y para resolver los conflictos entre empresas ferroviarias, entre otras.

El régimen sancionador es objeto de específico tratamiento en el título VII, supera el régimen de determinación de tipos infractores en blanco y especifica los incumplimientos normativos sancionables. Además, se actualiza y adapta a la nueva realidad nacida de la ley el régimen tradicional de infracciones y sanciones, y se regula detalladamente el procedimiento sancionador y la eventual adopción de medidas provisionales.

Cierran el texto de la ley nueve disposiciones adicionales, seis transitorias, una derogatoria, tres finales y el anexo de definiciones. A través de estas normas, se regulan los nuevos entes que actuarán en el sector ferroviario estatal y se establece un régimen escalonado y paulatino de apertura del mercado de transporte ferroviario. Además, se prevé un régimen transitorio para el transporte ferroviario de viajeros, reconociéndose a RENFE-Operadora el derecho a explotar los servicios que

se presten, en la fecha de entrada en vigor de la ley, sobre la Red Ferroviaria de Interés General. La ley deroga expresamente determinadas normas, entre ellas, la sección 2.ª del capítulo II y los capítulos III, IV y V del título VI de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, quedando en vigor el resto de los preceptos de esta ley. Por último, dada la complejidad de los cambios que es preciso realizar, se ha previsto una «vacatio legis» de seis meses para la entrada en vigor de la ley, contados desde su publicación en el «Boletín Oficial del Estado». En dicho plazo, el Gobierno y el Ministerio de Fomento deberán adoptar todas las medidas que sean precisas para el funcionamiento del nuevo modelo, especialmente, la aprobación de los Estatutos de las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y RENFE-Operadora.

TÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto de la ley.*

El objeto de esta ley es la regulación, en el ámbito de la competencia del Estado, de las infraestructuras ferroviarias y de la prestación de servicios de transporte ferroviario y otros adicionales, complementarios o auxiliares sobre aquéllas.

Artículo 2. *Fines de la ley.*

Son fines de esta ley los siguientes:

- a) Garantizar un sistema común de transporte ferroviario en el territorio del Estado.
- b) Mantener la unidad de mercado en todo el territorio español, conforme al artículo 139.2 de la Constitución.
- c) Satisfacer las necesidades de la sociedad con el máximo grado de eficacia.
- d) Facilitar el desarrollo de la política europea común de transporte ferroviario, favoreciendo la interconexión y la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios y la intermodalidad de los servicios.
- e) Determinar las pautas para coordinar las actuaciones de los distintos órganos y Administraciones públicas con competencias en materia de transporte, en cuanto puedan incidir en el sector ferroviario.
- f) Separar el régimen jurídico aplicable a las infraestructuras ferroviarias del de los servicios que sobre ellas se prestan.
- g) Prever un sistema de otorgamiento de licencias que permitan el acceso al mercado de las empresas ferroviarias.
- h) Regular, dentro del ámbito de la competencia estatal, el acceso a la infraestructura ferroviaria mediante un procedimiento para la adjudicación de capacidad basado en los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.
- i) Promover las condiciones de competencia en la prestación de servicios ferroviarios, de acuerdo con lo establecido en ella, con respeto a los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.
- j) Establecer los criterios para que la prestación de los servicios ferroviarios se realice con eficacia, continuidad y en condiciones idóneas de seguridad.
- k) Promover y regular la construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias y el desarrollo de nuevos servicios de competencia estatal e impulsar la cohesión territorial, económica y social.

l) Asegurar la eficiencia del sistema ferroviario estatal mediante una adecuada utilización de los recursos disponibles.

m) Proteger los intereses de los usuarios, con atención especial a las personas con discapacidad o con movilidad reducida, garantizando sus derechos al acceso a los servicios de transporte ferroviario en adecuadas condiciones de calidad y a la elección de la empresa que los preste.

n) Determinar los órganos que integran la Administración ferroviaria del Estado y su régimen jurídico.

TÍTULO II

La infraestructura ferroviaria

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 3. *La infraestructura ferroviaria.*

A los efectos de esta ley, se entenderá por infraestructura ferroviaria la totalidad de los elementos que formen parte de las vías principales y de las de servicio y los ramales de desviación para particulares, con excepción de las vías situadas dentro de los talleres de reparación de material rodante y de los depósitos o garajes de máquinas de tracción. Entre dichos elementos se encuentran los terrenos, las estaciones, las terminales de carga, las obras civiles, los pasos a nivel, las instalaciones vinculadas a la seguridad, a las telecomunicaciones, a la electrificación, a la señalización de las líneas, al alumbrado y a la transformación y el transporte de la energía eléctrica, sus edificios anexos y cualesquiera otros que reglamentariamente se determinen.

Artículo 4. *La Red Ferroviaria de Interés General.*

1. La Red Ferroviaria de Interés General está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional.

2. Corresponde al Ministro de Fomento acordar, en cada momento, la inclusión, en la Red Ferroviaria de Interés General, de nuevas infraestructuras ferroviarias cuando razones de interés general así lo justifiquen, previo informe de las comunidades autónomas afectadas.

Si la infraestructura ferroviaria que se pretenda incluir en la Red Ferroviaria de Interés General discurriera, íntegramente, por el territorio de una sola comunidad autónoma y sin conexión con el resto de la Red, será necesario para tal inclusión su previo consentimiento.

3. El Ministro de Fomento podrá excluir, previo informe de las comunidades autónomas afectadas, una determinada infraestructura ferroviaria de la Red Ferroviaria de Interés General siempre que hayan desaparecido los motivos de interés general que justificaron su inclusión en aquélla. Dicha infraestructura ferroviaria podrá ser traspasada a la comunidad autónoma correspondiente. El expediente de traspaso se promoverá a instancia de la comunidad autónoma o del Ministerio de Fomento, y será resuelto por el Consejo de Ministros.

4. El Estado y las comunidades autónomas con infraestructuras ferroviarias de su titularidad cooperarán para facilitar la conexión entre estas infraestructuras ferroviarias y la Red Ferroviaria de Interés General, fomentando la interoperabilidad entre las diferentes redes.

CAPÍTULO II

Planificación, proyecto y construcción de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General

Artículo 5. Planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.

1. Corresponde al Ministerio de Fomento, oídas las comunidades autónomas afectadas, la planificación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y el establecimiento o la modificación de las líneas ferroviarias o de tramos de las mismas. Asimismo, se estará a las reglas que aquél determine respecto del establecimiento o la modificación de otros elementos que deban formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

2. Para el establecimiento o la modificación de una línea o tramo integrante de la Red Ferroviaria de Interés General, será precisa la aprobación, por el Ministerio de Fomento, de un estudio informativo, con arreglo a lo previsto en esta ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle.

El estudio informativo comprende el análisis y la definición, en aspectos tanto geográficos como funcionales, de las opciones de trazado de una actuación determinada y, en su caso, de la selección de la alternativa más recomendable como solución propuesta. El estudio informativo incluirá el estudio de impacto ambiental de las opciones planteadas y constituirá el documento básico a efectos de la correspondiente evaluación ambiental prevista en la legislación ambiental.

3. Para su tramitación, el Ministerio de Fomento deberá remitir el estudio informativo correspondiente a las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, con objeto de que, durante el plazo de un mes, examinen si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses que representan. Transcurrido dicho plazo sin que dichas administraciones públicas informen al respecto, se entenderá que están conformes con la solución propuesta.

En el caso de nuevas líneas ferroviarias, de tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura ferroviaria, no incluidos en el planeamiento urbanístico vigente de los núcleos de población a los que afecten, en que se manifestara disconformidad, necesariamente motivada, el expediente será elevado al Consejo de Ministros que decidirá si procede ejecutar el proyecto y, en este caso, acordará la modificación o revisión del planeamiento afectado, que deberá acomodarse a las determinaciones del proyecto en el plazo de un año desde su aprobación.

4. Con carácter simultáneo al trámite de informe a que se refiere el apartado anterior, el estudio informativo se someterá, en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, a un trámite de información pública durante un período de 30 días hábiles. Las observaciones realizadas en este trámite deberán versar sobre la concepción global del trazado. La tramitación del expediente de información pública corresponde al Ministerio de Fomento.

5. Una vez concluidos los plazos de audiencia e información pública, el Ministerio de Fomento remitirá

el expediente completo, que incluirá el estudio informativo y el resultado de los trámites de audiencia e información pública, al Ministerio de Medio Ambiente a los efectos previstos en la legislación ambiental.

6. Completada la tramitación prevista en el apartado anterior, corresponderá al Ministerio de Fomento el acto formal de aprobación del estudio informativo que determinará la inclusión de la línea o tramo de la red a que éste se refiera, en la Red Ferroviaria de Interés General, de conformidad con lo establecido en el artículo 4.2.

Con ocasión de las revisiones de los instrumentos de planeamiento urbanístico, o en los casos que se apruebe un tipo de instrumento distinto al anteriormente vigente, se incluirán las nuevas líneas ferroviarias o tramos de las mismas contenidos en los estudios informativos aprobados con anterioridad.

Artículo 6. Proyección y construcción de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.

1. Los proyectos básicos y de construcción de las líneas ferroviarias o de tramos de las mismas, se aprobarán y ejecutarán conforme disponga la correspondiente resolución del Ministerio de Fomento que determine su establecimiento o, en su caso, modificación. La referida resolución determinará si el ejercicio de las citadas facultades corresponde al propio Ministerio de Fomento o al administrador de infraestructuras ferroviarias.

Se entiende por proyecto de construcción el que establece el desarrollo completo de la solución adoptada en relación con la necesidad de una determinada infraestructura ferroviaria, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación. El proyecto básico es la parte del proyecto de construcción que contiene los aspectos geométricos del mismo, así como la definición concreta de los bienes y derechos afectados.

2. La aprobación del correspondiente proyecto básico o el de construcción de líneas ferroviarias, tramos de las mismas u otros elementos de la infraestructura ferroviaria o de modificación de las preexistentes que requiera la utilización de nuevos terrenos, supondrá la declaración de utilidad pública o interés social, la necesidad de ocupación y la declaración de urgencia de la misma, a efectos de la expropiación forzosa de aquellos en los que deba construirse la línea, el tramo o el elemento de la infraestructura ferroviaria o que sean necesarios para modificar las preexistentes, según lo previsto en la legislación expropiatoria.

3. Cuando corresponda al administrador de infraestructuras ferroviarias la construcción de las infraestructuras ferroviarias, la potestad expropiatoria será ejercida por la Administración General del Estado y el beneficiario de la expropiación será el propio administrador de infraestructuras ferroviarias que abonará el justiprecio de las expropiaciones.

Artículo 7. Incidencia de las infraestructuras ferroviarias sobre el planeamiento urbanístico. El control municipal.

1. Los Planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General como sistema general ferroviario o equivalente y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias.

2. Asimismo, en los casos en que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a líneas ferro-

viarias, a tramos de las mismas, a otros elementos de la infraestructura ferroviaria o a las zonas de servicio previstas en el artículo 9, el órgano con facultades para acordar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a ésta, el contenido del proyecto al Ministerio de Fomento para que emita, en el plazo de un mes computado desde la fecha de su recepción y con carácter vinculante en lo relativo a las materias de su competencia, informe comprensivo de las observaciones que, en su caso, estime convenientes. Si transcurrido dicho plazo no se hubiera evacuado el informe citado por el referido Ministerio, se entenderá su conformidad con el proyecto.

3. Las obras de construcción, reparación o conservación de líneas ferroviarias, de tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura tendrán la consideración de obras de interés general y sus proyectos serán, previamente a su aprobación, comunicados a la administración urbanística competente, a efectos de que compruebe su adecuación al correspondiente estudio informativo y emita el oportuno informe, que se entenderá que es favorable si transcurre un mes desde la presentación de la oportuna documentación sin que se hubiere remitido.

Dichas obras no estarán sometidas al control preventivo municipal al que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local.

4. El administrador de infraestructuras ferroviarias no precisará las autorizaciones, permisos o licencias administrativas de primera instalación, funcionamiento o apertura previstas en la normativa vigente para el desarrollo de actividades vinculadas, directamente, al tráfico ferroviario.

5. Las autorizaciones y, en su caso, las concesiones otorgadas a particulares para la realización de obras o actividades en la zona de servicio, no eximirán a sus titulares de obtener los permisos, licencias y demás autorizaciones que, en cada caso, sean exigidas por otras disposiciones legales.

Artículo 8. *Pasos a nivel.*

1. Los cruces de carreteras u otras vías de comunicación con líneas férreas que se produzcan por el establecimiento o la modificación de cualquiera de ellas, deberán, en todo caso, realizarse a distinto nivel. Únicamente, con carácter excepcional y por causas justificadas, podrá autorizarse el establecimiento provisional de nuevos pasos a nivel por el tiempo estrictamente necesario y en la forma que reglamentariamente se establezca.

2. El Ministerio de Fomento y las Administraciones públicas con competencia en materia de carreteras procederán, según lo permitan las disponibilidades presupuestarias y conforme a los convenios que, en su caso, pudieran celebrarse, a la supresión de los pasos a nivel existentes y, en su caso, a su sustitución por cruces a distinto nivel, en la forma que reglamentariamente se determine.

3. El Ministerio de Fomento, directamente o a través del administrador de infraestructuras ferroviarias, y con objeto de preservar y mejorar la seguridad de los usuarios de las carreteras y caminos y del ferrocarril, podrá realizar la reordenación de pasos a nivel, así como de sus accesos, tanto de titularidad pública como privada, garantizando en este último caso el acceso a los predios afectados.

4. La aprobación administrativa de los proyectos de construcción de cruces a distinto nivel y los de las obras necesarias para la reordenación, concentración y mejora de los pasos a nivel y de sus accesos, incluida la mejora de su visibilidad, llevará aneja la declaración de utilidad

pública y la urgencia de la ocupación a efectos de la expropiación de los bienes que pudieran ser necesarios para dichas actuaciones. Para la aprobación de los citados proyectos, no será necesaria la existencia del trámite de información pública cuando las actuaciones a llevar a cabo no supongan una modificación sustancial en la funcionalidad de la línea afectada.

Las referidas obras no están sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local y tienen el carácter de obras de conservación, mantenimiento y reposición de instalaciones ferroviarias. No obstante, los proyectos de nuevas construcciones deberán someterse a informe de la Administración urbanística competente que se entenderá emitido favorablemente si no se hubiese evacuado, de forma expresa, en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación.

5. Los pasos a nivel particulares existentes, establecidos para el servicio de determinadas fincas o de explotaciones de cualquier clase, se regirán por las condiciones fijadas en la correspondiente autorización, quedando expresamente prohibida su utilización por personas distintas o para tráficos o fines diferentes de los comprendidos en aquélla. El Ministerio de Fomento podrá, de oficio o a propuesta de las Administraciones públicas competentes en materia de carreteras, acordar la clausura de los pasos a nivel establecidos en caminos privados cuando los titulares de los mismos no respeten las condiciones de la autorización o no atiendan debidamente a su conservación, protección y señalización, o cuando el cruce de la vía pueda realizarse por otros pasos cercanos, a igual o a distinto nivel. Se podrán modificar las condiciones de la autorización otorgada para el establecimiento del paso a nivel o imponer nuevas exigencias de seguridad o de paso cuando las circunstancias del camino o del cruce hubieran variado desde la fecha de otorgamiento de aquélla.

6. No tendrán la consideración de pasos a nivel a los efectos de esta ley, las intersecciones de caminos o vías de comunicación con líneas ferroviarias cuando aquéllas se produzcan dentro de zonas industriales o portuarias o en los accesos a las mismas, siempre que se den conjuntamente las siguientes circunstancias:

a) Que la entidad explotadora de dichas líneas ferroviarias comparta con la responsable de la carretera la ordenación de los tráficos en los puntos de cruce.

b) Que la preferencia en dichos puntos quede fijada en cada momento con arreglo al referido sistema de ordenación de los tráficos, pudiendo llegar a compartir la plataforma de la línea ferroviaria con el tráfico viario.

Dichas intersecciones habrán de contar con la protección que corresponda conforme a lo que se determine reglamentariamente y los trenes deberán limitar su velocidad máxima de circulación por aquéllas a 40 kilómetros por hora.

Artículo 9. *Zonas de servicio ferroviario.*

1. El Ministerio de Fomento podrá delimitar, especialmente en ámbitos vinculados a estaciones o terminales de carga, zonas de servicio ferroviario que incluirán los terrenos necesarios para la ejecución de infraestructuras ferroviarias y para la realización de las actividades propias del administrador de infraestructuras ferroviarias, los destinados a tareas complementarias de aquéllas y los espacios de reserva que garanticen el desarrollo del servicio ferroviario.

Sin perjuicio de las actividades a que se refiere el párrafo anterior, dentro de la zona de servicio ferroviario podrán realizarse otras de carácter industrial, comercial y de servicios cuya localización esté justificada por su

relación con aquéllas, de conformidad con lo que determine el Proyecto de Delimitación y Utilización de Espacios Ferroviarios y el planeamiento urbanístico correspondiente.

El régimen aplicable, dentro de las zonas de servicio ferroviario, a los terrenos necesarios para la ejecución de infraestructuras ferroviarias y para la realización de las actividades propias del administrador de infraestructuras ferroviarias, se ajustará a lo dispuesto en el Proyecto de Delimitación y Utilización de Espacios Ferroviarios al que se refiere el apartado siguiente.

2. El establecimiento de la zona de servicio se hará a través de un Proyecto de Delimitación y Utilización de Espacios Ferroviarios, que incluirá las actividades que se prevé desarrollar en las diversas áreas así como su justificación o conveniencia. El Proyecto será elaborado por el administrador de infraestructuras ferroviarias y aprobado por el Ministro de Fomento. Reglamentariamente se establecerá el contenido, la documentación y el procedimiento que se debe seguir para su aprobación, que comprenderá, necesariamente, la emisión de informe por las administraciones urbanísticas locales y autonómicas sobre aspectos de su competencia.

La aprobación del Proyecto de Delimitación y Utilización de Espacios Ferroviarios llevará implícita la declaración de utilidad pública o interés social, la necesidad de ocupación y la declaración de urgencia de la misma, a efectos expropiatorios, de los bienes y derechos necesarios para su implantación.

Artículo 10. *Consideración urbanística de las zonas de servicio.*

1. Los Planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos destinados a zonas de servicio ferroviario como sistema general ferroviario o equivalente y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias.

2. El sistema general ferroviario referido a las zonas de servicio establecido en el oportuno Proyecto de Delimitación y Utilización de Espacios Ferroviarios se desarrollará a través de un Plan Especial de ordenación de la zona de servicio ferroviario o instrumento equivalente, que se tramitará de la siguiente forma:

a) El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá formular el proyecto del referido Plan Especial, que se tramitará y aprobará, como plan de iniciativa pública, por la autoridad urbanística competente conforme a la legislación aplicable en cada caso.

b) Concluida la tramitación, con carácter previo a la aprobación definitiva, la autoridad urbanística competente dará traslado del proyecto del Plan al administrador de infraestructuras ferroviarias, para que éste emita informe sobre las cuestiones de su competencia en el plazo máximo de un mes.

c) En caso de que no se dé traslado del proyecto del Plan, en el plazo de seis meses desde su remisión por el administrador de infraestructuras ferroviarias al órgano encargado de su tramitación, o de desacuerdo entre ambas autoridades sobre su contenido, la Administración urbanística no podrá aprobarlo definitivamente, debiendo iniciar un período de negociación con el administrador de infraestructuras ferroviarias con objeto de obtener un acuerdo expreso en el plazo de dos meses. Transcurrido dicho plazo sin acuerdo, se remitirá el expediente al Consejo de Ministros que resolverá, con carácter vinculante, sobre las cuestiones objeto de discrepancia.

3. Las obras que se lleven a cabo en la zona de servicio ferroviario deberán adaptarse al Plan Especial

de ordenación de ésta o al instrumento equivalente. Para la constatación de este requisito habrá de solicitarse, antes de su realización, informe a la Administración urbanística competente que se entenderá que es favorable si transcurre un mes desde la presentación de la correspondiente documentación sin que se hubiere remitido.

4. En caso de que no se haya aprobado el Plan Especial de ordenación de la zona de servicio ferroviario o el instrumento equivalente a los que se refiere el apartado anterior, las obras que realice el administrador de infraestructuras ferroviarias en la zona de servicio ferroviario deberán ser compatibles con el Proyecto de Delimitación y Utilización de Espacios Ferroviarios.

5. No procederá la suspensión de la ejecución, por los órganos urbanísticos, de las obras que se realicen por el administrador de infraestructuras ferroviarias cuando éstas se lleven a cabo en cumplimiento de los planes y de los proyectos de obras aprobados por los órganos competentes.

Artículo 11. *Clausura de líneas o tramos de la infraestructura ferroviaria.*

1. Cuando el resultado económico de la explotación de una línea ferroviaria sea altamente deficitario el Consejo de Ministros, a instancia del Ministro de Fomento, podrá acordar su clausura. En la propuesta que formule el Ministro de Fomento al Consejo de Ministros, se acreditará el cumplimiento previo de lo previsto en el artículo 4.3.

2. Con carácter previo a la adopción del acuerdo de clausura de la línea o tramo afectado, el Ministerio de Fomento lo pondrá en conocimiento de las comunidades autónomas o entidades locales que pudieran resultar afectadas. Si las comunidades autónomas o Entidades Locales no asumieran la financiación para la administración de la línea ferroviaria o tramo de la misma, el Consejo de Ministros acordará su clausura.

3. La clausura de elementos distintos de las líneas y tramos se acordará con arreglo a las condiciones que fije el Ministerio de Fomento y conforme a las condiciones y al procedimiento previstos en los apartados precedentes.

CAPÍTULO III

Limitaciones a la propiedad

Artículo 12. *Zona de dominio público, zona de protección y límite de edificación.*

A los efectos de esta ley, se establecen en las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación. Tanto las referidas zonas como el límite de edificación se regirán por lo establecido en esta ley y en sus disposiciones de desarrollo.

Los órganos de la Administración del Estado, en el ejercicio de las facultades que les correspondan en relación con las zonas de dominio público y de protección y con el límite de edificación, se coordinarán con los demás órganos de la misma o de otras Administraciones públicas a los que, legalmente, se les confieran competencias en relación con terrenos que merezcan una especial salvaguarda.

Artículo 13. *Zona de dominio público.*

1. Comprenden la zona de dominio público los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma,

medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

2. La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.

3. En los casos especiales de puentes, viaductos, estructuras u obras similares, se podrán fijar como aristas exteriores de la explanación las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno, siendo, en todo caso, de dominio público el terreno comprendido entre las referidas líneas.

4. En los túneles, la determinación de la zona de dominio público se extenderá a la superficie de los terrenos necesarios para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra, de acuerdo con las características geotécnicas del terreno, su altura sobre aquéllos y la disposición de sus elementos, tomando en cuenta circunstancias tales como su ventilación y sus accesos.

Artículo 14. *Zona de protección.*

La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de las mismas delimitada, interiormente, por la zona de dominio público definida en el artículo anterior y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a 70 metros de las aristas exteriores de la explanación.

Artículo 15. *Normas especiales.*

1. Para ejecutar, en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria, cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles se requerirá la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias. Lo dispuesto en este apartado se entiende sin perjuicio de las competencias de otras Administraciones públicas.

Cualesquiera obras que se lleven a cabo en la zona de dominio público y en la zona de protección y que tengan por finalidad salvaguardar paisajes o construcciones o limitar el ruido que provoca el tránsito por las líneas ferroviarias, serán costeadas por los promotores de las mismas.

No obstante lo anterior, sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario o bien cuando la prestación de un servicio de interés general así lo requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.

En los supuestos de ocupación de la zona de dominio público ferroviario, el que la realizare estará obligado a la limpieza y recogida del material situado en los terrenos ocupados hasta el límite de la citada zona de dominio público, previo requerimiento de la Administración pública o del administrador de infraestructuras ferroviarias titular de la línea. Si no se atendiere el requerimiento dentro del plazo conferido, actuará de forma subsidiaria la citada Administración pública o el administrador de infraestructuras ferroviarias titular de la línea, mediante la realización de las necesarias labores de limpieza y recogida del material, quedando el ocupante de los terrenos obligado a resarcir los gastos en los que se hubiere incurrido por dicha actuación.

2. En la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario previa

autorización, en cualquier caso, del administrador de infraestructuras ferroviarias. Éste podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria.

Serán indemnizables la ocupación de la zona de protección y los daños y perjuicios que se causen por su utilización, con arreglo a lo establecido en la Ley de 16 de diciembre de 1954, de Expropiación Forzosa.

La denegación de la autorización deberá fundarse en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la línea ferroviaria en los diez años posteriores al acuerdo.

3. Podrán realizarse cultivos agrícolas en la zona de protección, sin necesidad de autorización previa, siempre que se garantice la correcta evacuación de las aguas de riego y no se causen perjuicios a la explanación, quedando prohibida la quema de rastrojos.

4. En las construcciones e instalaciones ya existentes podrán realizarse, exclusivamente, obras de reparación y mejora, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten puedan ser tenidas en cuenta a efectos expropiatorios. En todo caso, tales obras requerirán la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, sin perjuicio de los demás permisos o autorizaciones que pudieran resultar necesarios en función de la normativa aplicable.

5. Reglamentariamente, podrá determinarse una distancia inferior a la establecida en los artículos precedentes para delimitar la zona de dominio público y la de protección, en función de las características técnicas de la línea ferroviaria de que se trate y de las características del suelo por el que discurra dicha línea.

6. En suelo clasificado como urbano consolidado por el correspondiente planeamiento urbanístico, las distancias establecidas en los artículos anteriores para la protección de la infraestructura ferroviaria serán de cinco metros para la zona de dominio público y de ocho metros para la de protección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación. Dichas distancias podrán ser reducidas por el Ministerio de Fomento, siempre que se acredite la necesidad de la reducción y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril sin que, en ningún caso, la correspondiente a la zona de dominio público pueda ser inferior a dos metros.

Artículo 16. *Límite de edificación.*

1. A ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de esta ley. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación.

2. La línea límite de edificación se sitúa a 50 metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista.

Reglamentariamente, podrá determinarse una distancia inferior a la prevista en el párrafo anterior para la línea límite de edificación, en función de las características de las líneas.

3. Asimismo, el Ministerio de Fomento, previo informe de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación diferente a la establecida con carácter general, aplicable a deter-

minadas líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, en zonas o áreas delimitadas.

4. Con carácter general, en las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General que discurren por zonas urbanas, el Ministerio de Fomento podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el apartado 2, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente.

Artículo 17. Expropiación de bienes existentes en la zona de protección hasta la línea límite de edificación.

En la zona de protección hasta la línea límite de edificación, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá solicitar al Ministerio de Fomento la expropiación de bienes que pasarán a tener la consideración de dominio público, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de su ocupación, siempre que se justifique su interés para la idónea prestación de los servicios ferroviarios y para la seguridad de la circulación.

Artículo 18. Obras y actividades ilegales en zonas de dominio público o de protección de la infraestructura ferroviaria.

1. Los Delegados de Gobierno, a instancia del Ministerio de Fomento o del administrador de infraestructuras ferroviarias, dispondrán la paralización de las obras o instalaciones y la suspensión de usos prohibidos, no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones. Asimismo, se podrá proceder al precinto de las obras o instalaciones afectadas.

2. El Delegado del Gobierno interesará del Ministerio de Fomento o del administrador de infraestructuras ferroviarias, que proceda a efectuar la adecuada comprobación de las obras paralizadas y los usos suspendidos, debiendo adoptar, en el plazo de dos meses desde que se produzca la instancia y previa audiencia de quienes puedan resultar directamente afectados, una de las resoluciones siguientes:

a) La demolición de las obras o instalaciones y la prohibición definitiva de los usos prohibidos, no autorizados o que no se ajusten a las autorizaciones otorgadas.

b) La iniciación del oportuno expediente para la eventual regularización de las obras o instalaciones o autorización de los usos permitidos.

3. La adopción de los oportunos acuerdos se hará sin perjuicio de las sanciones y de las responsabilidades de todo orden que resulten procedentes.

CAPÍTULO IV

La administración de las infraestructuras ferroviarias

Artículo 19. Contenido y alcance de la administración de las infraestructuras ferroviarias.

1. La administración de las infraestructuras ferroviarias integradas en la Red Ferroviaria de Interés General tiene por objeto el mantenimiento y la explotación de aquéllas, así como la gestión de su sistema de control, de circulación y de seguridad.

2. La administración de las infraestructuras ferroviarias es un servicio de interés general y esencial para la comunidad que se prestará en la forma prevista en esta ley.

CAPÍTULO V

El administrador de infraestructuras ferroviarias

Artículo 20. Naturaleza jurídica del administrador de infraestructuras ferroviarias.

La administración de las infraestructuras ferroviarias y, en su caso, su construcción corresponderán, dentro del ámbito de la competencia estatal, a una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento que tendrá personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar y patrimonio propio y se regirá por lo establecido en esta ley, en la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, en su propio Estatuto y en las demás normas que le sean de aplicación.

Artículo 21. Competencias y funciones del administrador de infraestructuras ferroviarias.

1. Corresponden al administrador de infraestructuras ferroviarias las siguientes competencias:

a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deban formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General y su construcción, siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y con arreglo a lo que determine el Ministerio de Fomento.

b) La construcción, con recursos ajenos, de infraestructuras ferroviarias, conforme al correspondiente convenio.

c) La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad y de las que se le encomiende mediante el oportuno convenio.

d) El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.

e) La explotación de los bienes de su titularidad, de los que le sean adscritos y de aquellos cuya gestión se le encomiende.

f) La elaboración y publicación de la declaración sobre la red, a la que se refiere el artículo 29.1.

g) La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias que lo soliciten y la celebración de acuerdos marco con aquéllas.

h) La emisión de informes con carácter previo al otorgamiento, por el Ministerio de Fomento, de las licencias de empresa ferroviaria y de las autorizaciones para prestar servicios que se hayan declarado de interés público, en los casos previstos en esta ley.

i) El otorgamiento de los certificados de seguridad, cuando así se determine por el Ministerio de Fomento.

j) La prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.

k) La fijación de las tarifas por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares.

l) El cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias y, en su caso, de las tarifas por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares.

m) La cooperación, con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional.

n) La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen respecto de la actuación del mismo.

o) Cualesquiera otras que se le asignen en esta ley o en sus disposiciones de desarrollo.

2. El administrador de infraestructuras ferroviarias no podrá prestar servicios de transporte ferroviario, salvo aquellos que sean inherentes a su propia actividad.

3. Para el cumplimiento de sus funciones, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá realizar toda clase de actos de administración y disposición previstos en la legislación civil y mercantil.

4. En el ejercicio de sus funciones, el administrador de infraestructuras ferroviarias actuará con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos por su Estatuto y teniendo en cuenta, en todo caso, la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales, la seguridad de los usuarios y la eficacia global del sistema ferroviario.

Artículo 22. Administración y construcción de la infraestructura ferroviaria por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

1. Corresponde al administrador de infraestructuras ferroviarias la administración de las infraestructuras ferroviarias de las que es titular.

2. Además, el Ministerio de Hacienda y el de Fomento podrán encomendar la administración de las infraestructuras que sean de titularidad del Estado, al administrador de infraestructuras ferroviarias, estableciendo las directrices básicas que hayan de presidir dicha encomienda, señalando los objetivos y fines que se deban alcanzar, determinando los niveles de inversión y proponiendo la cuantía de las aportaciones económicas del Estado, a efectos de su inclusión en la correspondiente Ley de Presupuestos Generales del Estado. Los referidos extremos se plasmarán en el oportuno convenio o contrato-programa. Éste garantizará la coherencia y continuidad de la gestión de la red cuya titularidad pertenece al Estado, contemplará los resultados de la misma, comprometerá el correspondiente apoyo financiero y podrá atribuir al administrador de infraestructuras ferroviarias el ejercicio de las facultades a las que se refiere el apartado 2 del artículo 24, respecto de los bienes de dominio público de titularidad estatal vinculados a la actividad ferroviaria.

La Intervención General de la Administración del Estado emitirá un informe de control financiero sobre el grado de ejecución de las previsiones económicas del contrato-programa, en el que se recoja su opinión técnica sobre la liquidación de las aportaciones a efectuar por el Estado.

3. La construcción y administración de la infraestructura ferroviaria por el administrador de infraestructuras ferroviarias se efectuará de acuerdo con las reglas siguientes:

a) Se podrá acometer por el propio administrador de infraestructuras ferroviarias la construcción y administración, incluido el mantenimiento, de las líneas de su titularidad o la de las que le encomiende el Ministerio de Fomento, con arreglo a lo previsto en el apartado 1, párrafos a) y b) del artículo precedente.

b) El administrador de infraestructuras ferroviarias tramitará los expedientes de contratación relativos a la construcción o modificación de las infraestructuras ferroviarias y será competente para seleccionar al contratista al que se encomiende la ejecución del contrato, ajustando su actividad al texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio.

c) La actividad de contratación en relación con la electrificación y señalización, el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y la gestión del sistema de control, circulación y seguridad del tráfico, se llevará a cabo por el administrador de infraestructuras ferroviarias con sujeción a la Ley 48/1998, de 30 de diciembre,

sobre los procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, por la que se incorporan al ordenamiento jurídico español las Directivas 93/38/CEE y 92/13/CEE. En los supuestos en los que no sea de aplicación esta ley, el administrador de infraestructuras ferroviarias acomodará su actuación al ordenamiento jurídico privado, con observancia de los principios de publicidad y concurrencia, en los términos que precise su Estatuto.

4. No obstante, las funciones inherentes a la gestión del sistema de control, de circulación y de seguridad no podrán encomendarse a terceros.

5. El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá realizar la construcción o administración de infraestructuras ferroviarias mediante la celebración del oportuno contrato de concesión de obras públicas, que se regirá por lo dispuesto en el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, con las especificaciones previstas en la presente Ley. En este caso, el administrador de infraestructuras ferroviarias será responsable del resultado de la actividad que realice el concesionario.

En el pliego de cláusulas administrativas que rija el contrato podrá preverse que el concesionario sea retribuido por la ejecución de la obra mediante el precio que abonen los usuarios por la utilización de las infraestructuras, por los rendimientos procedentes de la explotación de las zonas comerciales vinculadas a ellas o por la realización de actividades complementarias como el aprovechamiento de establecimientos de hostelería, estaciones de servicio, aparcamientos de vehículos o establecimientos de ocio o recreo y, en su caso, mediante las aportaciones que pueda realizar el propio administrador de infraestructuras ferroviarias.

Artículo 23. Recursos del administrador de infraestructuras ferroviarias.

Los recursos económicos del administrador de infraestructuras ferroviarias podrán ser cualquiera de los enumerados en el apartado 1 del artículo 65 de la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. Entre los recursos económicos del administrador de infraestructuras ferroviarias se incluyen:

1.º Las aportaciones patrimoniales del Estado, que constituirán los recursos propios del ente.

2.º Los que obtenga por la gestión y explotación de su patrimonio o de aquel cuya gestión se le encomiende y por la prestación de servicios a terceros.

3.º Los ingresos, comerciales o de otra naturaleza, que obtenga por la ejecución de los convenios o contratos-programa celebrados con el Estado para la construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias de titularidad del Estado.

4.º Las tasas cuyo importe deba percibir por afectación, con arreglo a esta ley.

5.º Los fondos comunitarios que le puedan ser asignados.

6.º Los cánones que perciba por la utilización de las infraestructuras ferroviarias.

7.º Las subvenciones que, en su caso, puedan incluirse en los Presupuestos Generales del Estado.

8.º Las aportaciones del Estado a título de préstamo, que, en su caso, puedan incluirse en los Presupuestos Generales del Estado de cada ejercicio.

9.º Los recursos financieros procedentes de operaciones de endeudamiento, cuyo límite anual será fijado en las leyes de Presupuestos Generales del Estado de cada ejercicio.

10.º Las donaciones.

11.º Los que obtenga por la ejecución de los convenios que celebre con las comunidades autónomas, entidades locales o con entidades privadas.

12.º Cualesquiera otros ingresos financieros o no financieros y otros que obtenga de acuerdo con lo previsto en la ley o en las normas reglamentarias que la desarrollen.

Artículo 24. Patrimonio del administrador de infraestructuras ferroviarias.

1. El administrador de infraestructuras ferroviarias tendrá, para el cumplimiento de sus fines, un patrimonio propio, distinto del de la Administración General del Estado, integrado por el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de los que sea titular.

Son de titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias los bienes y derechos que se le asignen por ley o reglamento y los que adquiera o construya con sus propios recursos.

En ningún caso, serán de patrimonio del administrador de infraestructuras ferroviarias las infraestructuras que, en el futuro, se construyan con cargo a los recursos del Estado o de un tercero.

2. El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá ejercer, en cualquier momento, respecto de los bienes de dominio público de su titularidad o de aquellos cuya gestión le haya sido atribuida por el Estado, las facultades de administración, defensa, policía, investigación, deslinde y recuperación posesoria que otorga a la Administración General del Estado el texto articulado de la Ley de Patrimonio del Estado, aprobado por Decreto 1022/1964, de 15 de abril.

Igualmente, corresponderá al administrador de infraestructuras ferroviarias, respecto de los referidos bienes de dominio público de su titularidad, establecer el régimen de uso de los mismos y otorgar las autorizaciones, y demás títulos que permitan su eventual utilización por terceros.

3. Son de dominio público todas las líneas, los terrenos por ellas ocupados y las instalaciones que se realicen íntegramente en la zona de dominio público. Los bienes de dominio público de titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias que resulten innecesarios para la prestación de los servicios de interés general y esenciales para la comunidad que realiza, podrán ser desafectados por aquél. La desafectación se llevará a cabo previa declaración de innecesiedad realizada por el órgano competente del administrador de infraestructuras ferroviarias que se establezca en su Estatuto y determinará la incorporación a su patrimonio de los bienes desafectados, que podrán ser objeto de enajenación o permuta.

4. Los bienes de dominio público del Estado cuya gestión corresponda al administrador de infraestructuras ferroviarias y que resulten innecesarios para la prestación de los servicios de interés general podrán ser desafectados por el Ministerio de Fomento previa comunicación al Ministerio de Hacienda. Los bienes desafectados se incorporarán al patrimonio del administrador de infraestructuras ferroviarias.

Artículo 25. Contratación del personal laboral y régimen presupuestario.

1. El régimen jurídico del personal laboral del administrador de infraestructuras ferroviarias y su contratación se ajustará al Derecho laboral, conforme a lo previsto en el artículo 55.1 y 2 de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

2. El régimen presupuestario, el económico-financiero, el de contabilidad, el de intervención y el de control

financiero del administrador de infraestructuras ferroviarias serán determinados en su Estatuto, conforme a lo establecido en el texto refundido de la Ley General Presupuestaria aprobado por Real Decreto 1091/1988, de 23 de septiembre.

Artículo 26. Régimen tributario.

El administrador de infraestructuras ferroviarias quedará sometido al régimen tributario propio de las entidades públicas empresariales, con las particularidades que esta ley prevé.

Artículo 27. Control de la actuación del administrador de infraestructuras ferroviarias.

1. El control técnico y de eficacia de la gestión que ha de llevar a cabo el administrador de infraestructuras ferroviarias se realizará por el Ministerio de Fomento, básicamente, a través de los siguientes procedimientos:

a) Mediante su intervención, en el procedimiento de aprobación de los presupuestos de explotación y capital y en el Programa de actuación, inversiones y financiación del administrador de infraestructuras ferroviarias.

b) Por medio de las auditorías o los controles financieros y de gestión que resulten necesarios y que lleve a cabo el propio Ministerio o la entidad que éste designe y sin perjuicio de las funciones propias de la Intervención General de la Administración del Estado.

c) A través de la comunicación por el administrador de infraestructuras ferroviarias de los datos y acuerdos relativos a las cuestiones que determine pudiendo, en todo caso, requerir la documentación que estime necesaria, y realizar, directamente, el examen de la contabilidad u otros aspectos de la gestión, cuando lo considere conveniente.

d) Llevando a cabo las actuaciones inspectoras sobre la prestación de los servicios.

2. El control presupuestario y financiero del administrador de infraestructuras ferroviarias se realizará de conformidad con lo establecido en el texto refundido de la Ley General Presupuestaria.

Artículo 28. Estatuto del administrador de infraestructuras ferroviarias.

Corresponderá al Consejo de Ministros mediante real decreto, a iniciativa del Ministerio de Fomento y a propuesta conjunta de los Ministerios de Administraciones Públicas y de Hacienda, aprobar el Estatuto del administrador de infraestructuras ferroviarias. El Estatuto determinará su estructura organizativa básica, sus órganos de dirección, su composición y atribuciones y su régimen jurídico que se ajustará, en todo caso, a los criterios establecidos en esta ley.

CAPÍTULO VI

Declaración sobre la red

Artículo 29. Contenido, elaboración, características y publicación de la declaración sobre la red.

1. La declaración sobre la red expondrá las características de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias e informará sobre la capacidad de cada tramo de la red y sobre las condiciones de acceso a la misma. Asimismo, detallará las normas generales, plazos, procedimientos y criterios que rijan en relación con la adjudicación de capacidad y los cánones y principios de tarificación que se deben aplicar a los diferentes servicios que presten las empresas ferroviarias.

rias. Finalmente, contendrá cualquier otra información que pueda ser necesaria para cursar una solicitud de capacidad de infraestructura.

El administrador de infraestructuras ferroviarias está obligado a elaborar y publicar la referida declaración sobre la red.

2. El Ministerio de Fomento, mediante Orden, determinará el contenido de la declaración sobre la red.

CAPÍTULO VII

Adjudicación de capacidad de infraestructura

Artículo 30. *Concepto de adjudicación de capacidad.*

La adjudicación de capacidad de infraestructura es la asignación por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias de aquellas franjas horarias, definidas en la declaración sobre la red, a los correspondientes candidatos con el fin de que un tren pueda circular, entre dos puntos, durante un período de tiempo determinado.

Artículo 31. *Candidatos.*

1. Las solicitudes de capacidad de infraestructura podrán ser presentadas por aquellas empresas ferroviarias que, previamente, hayan obtenido una licencia de empresa ferroviaria y, asimismo, por las agrupaciones empresariales internacionales que constituyan dichas empresas.

2. Igualmente, podrán solicitar capacidad de infraestructura, en la forma y cumpliendo los requisitos que reglamentariamente se prevean, los agentes de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado que, sin tener la consideración de empresas ferroviarias, estén interesados en la explotación de un servicio ferroviario.

Artículo 32. *Posibilidad de imponer requisitos a los candidatos.*

El administrador de infraestructuras ferroviarias, conforme a lo que reglamentariamente se disponga y con el fin de proteger sus legítimas expectativas en materia de ingresos y la futura utilización de la infraestructura que gestione, podrá imponer requisitos a los candidatos, siempre y cuando éstos sean adecuados, transparentes y no discriminatorios. Tales requisitos se notificarán a la Comisión Europea y se referirán, únicamente, a la aportación de garantías económicas otorgadas a su favor cuyo importe será proporcional al nivel de actividad previsto y a las condiciones técnicas y económicas de los candidatos para el ejercicio de su actividad.

Artículo 33. *Procedimiento de adjudicación.*

1. El administrador de infraestructuras ferroviarias se ajustará, para la adjudicación de capacidad, al procedimiento que se determine mediante Orden del Ministerio de Fomento.

2. El régimen aplicable a las solicitudes de capacidad de infraestructura, a su coordinación, a la infraestructura congestionada y al plan de aumento de capacidad, será objeto de desarrollo por la Orden del Ministerio de Fomento a la que se refiere el apartado anterior.

Artículo 34. *Medidas especiales en caso de perturbaciones del tráfico ferroviario.*

1. En caso de accidente, de fallo técnico o de cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario, el administrador de infraestructuras ferroviarias adoptará

todas las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad. A tal fin, elaborará un plan de contingencias, sin perjuicio de lo establecido en la Ley 2/1985, de 21 de enero, sobre Protección Civil y de las competencias de las comunidades autónomas en la materia.

2. Cuando, por cualquier causa, la infraestructura haya quedado temporalmente inutilizable, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá suspender, sin previo aviso, la prestación del servicio ferroviario sobre dichas infraestructuras para la realización, con carácter urgente, de las reparaciones oportunas. En tal caso, las empresas ferroviarias afectadas no tendrán derecho a exigir compensación o indemnización alguna.

3. En los supuestos previstos en este artículo, las empresas ferroviarias estarán obligadas a poner a disposición del administrador de infraestructuras ferroviarias los recursos que aquél estime apropiados y a prestarle la colaboración que les sea requerida.

Artículo 35. *Derechos de uso de capacidad.*

1. El derecho de uso de capacidad de infraestructura será adjudicado por el administrador de infraestructuras ferroviarias y, una vez atribuido a un candidato, no podrá cederse a otra empresa. No se considerará cesión la utilización de capacidad por parte de una empresa ferroviaria, que opere por cuenta de un adjudicatario de capacidad que no sea empresa ferroviaria. En tal caso, dicha utilización de capacidad se llevará a cabo para el cumplimiento de los fines propios de la actividad del adjudicatario, que habrá de ser alguno de los previstos en el artículo 31.2.

2. En todo caso, queda prohibido todo negocio jurídico sobre la capacidad de infraestructura adjudicada. La contravención de este precepto determinará la revocación de la licencia.

3. Los derechos y obligaciones del administrador de infraestructuras ferroviarias y de los candidatos, en lo relativo a la adjudicación de capacidad, se fijarán mediante Orden del Ministerio de Fomento.

CAPÍTULO VIII

Infraestructuras ferroviarias en los puertos y aeropuertos

Artículo 36. *Régimen aplicable.*

1. Las infraestructuras ferroviarias que, en cada momento, existan en el ámbito de los Puertos de Interés General y estén conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General, formarán parte de ésta desde que así se establezca mediante Orden del Ministerio de Fomento.

2. La Autoridad Portuaria de cada Puerto de Interés General ejercerá respecto de las infraestructuras ferroviarias existentes en los Puertos de Interés General, las funciones que se atribuyen al administrador de infraestructuras ferroviarias en los párrafos a), b), c), d), e), i), k), l) y o) del apartado 1 del artículo 21.

3. La conexión de las infraestructuras ferroviarias a las que se refiere el apartado anterior con la Red Ferroviaria de Interés General estará regulada por un convenio en el que se establecerán las obligaciones y derechos de cada una de las partes, con arreglo a los siguientes principios:

a) El administrador de infraestructuras ferroviarias establecerá, de acuerdo con las directrices que establezca el Ministerio de Fomento, las reglas para la conexión física de las infraestructuras ferroviarias administradas por aquél y las administradas por la Autoridad Portuaria

correspondiente, así como para la gestión de las operaciones de circulación de las mismas.

b) La Autoridad Portuaria de que se trate establecerá, previo informe favorable de Puertos del Estado respecto de los Puertos de Interés General, las reglas para el diseño y la explotación de la red existente en cada puerto, en cuanto no perturbe el adecuado funcionamiento de la Red Ferroviaria de Interés General administrada por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

El convenio al que se refiere este apartado, que afecte a los Puertos de Interés General, se celebrará, conjuntamente, por la Autoridad Portuaria correspondiente y el administrador de infraestructuras ferroviarias, previa autorización del Ministro de Fomento. En el referido convenio se recogerán cualesquiera aspectos operativos de la red y las reglas que habrá de respetar el administrador de infraestructuras ferroviarias para la adjudicación de la capacidad de las infraestructuras ferroviarias existentes en el ámbito de los Puertos de Interés General.

4. Las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos que no tengan la consideración de interés general serán propiedad de su titular y, en caso de que estén conectadas o se pretendan conectar con la Red Ferroviaria de Interés General, se aplicarán las reglas que se establezcan en el oportuno convenio.

Dicho convenio será propuesto, conjuntamente, por la entidad titular del puerto y el administrador de infraestructuras ferroviarias y aprobado por el Ministerio de Fomento. En él se recogerán cualesquiera aspectos operativos de la red.

5. Las infraestructuras ferroviarias que, en cada momento, existan en las zonas de servicio de los Aeropuertos de Interés General y estén conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General formarán parte de ésta y se regirán por las normas generales contenidas en esta ley, sin perjuicio del oportuno convenio que, para coordinar sus respectivas competencias, se celebre entre la entidad pública que gestione los aeropuertos y el administrador de infraestructuras ferroviarias.

6. Cuando un Puerto o Aeropuerto de Interés General esté ubicado en el territorio de una comunidad autónoma que disponga de red ferroviaria de su titularidad, se podrán celebrar convenios entre los titulares de las distintas infraestructuras para facilitar la interconexión e interoperabilidad entre las diferentes redes.

CAPÍTULO IX

Infraestructuras ferroviarias de titularidad privada

Artículo 37. *Régimen aplicable a las líneas ferroviarias de titularidad privada.*

1. Son infraestructuras de titularidad privada las pertenecientes a particulares, individual o colectivamente.

2. Para el establecimiento o la explotación de una infraestructura ferroviaria de titularidad privada que discurra por el territorio de más de una comunidad autónoma, será necesario obtener, previamente, la correspondiente autorización administrativa que habilite para ello. Con anterioridad al otorgamiento de la autorización por el Ministerio de Fomento, el solicitante deberá presentar un proyecto de establecimiento o de explotación de la línea que incluirá, como mínimo, una memoria explicativa de los fines que se persiguen mediante el establecimiento o la explotación de la infraestructura, con sus planos generales y parciales, así como los presupuestos correspondientes, las actividades que vayan a prestarse sobre aquélla, la descripción de las obras y las circunstancias técnicas de realización de las mismas,

que habrán de ajustarse a las normas que, en materia de seguridad e interoperabilidad, se establezcan reglamentariamente por el Ministerio de Fomento. El proyecto de establecimiento o explotación de la línea será sometido, por el Ministerio de Fomento, a informe de los órganos competentes de las comunidades autónomas por cuyo territorio deba discurrir la infraestructura, con anterioridad a su autorización. Dicho informe deberá ser emitido en el plazo de un mes contado desde que sea solicitado, entendiéndose que es favorable si no se remitiese en el referido plazo.

3. Sobre la referida infraestructura ferroviaria de titularidad privada, se podrá llevar a cabo transporte ferroviario, exclusivamente, por cuenta propia, como complemento de otras actividades principales realizadas por su titular.

4. Cuando el establecimiento de una línea ferroviaria de titularidad privada sea, con arreglo a la legislación expropiatoria, de utilidad pública o interés social, el Ministerio de Fomento podrá habilitar a su titular para ocupar los terrenos de dominio público que resulten necesarios y, en su caso, para adquirir los de propiedad privada a través del procedimiento de expropiación forzosa en el que aquél tendrá la condición de beneficiario.

Artículo 38. *Elementos de titularidad privada que complementen la Red Ferroviaria de Interés General.*

La conexión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada, especialmente de los apartaderos, con la Red Ferroviaria de Interés General únicamente podrá realizarse cuando el administrador de infraestructuras ferroviarias expresamente lo autorice. El titular de la infraestructura ferroviaria de titularidad privada facilitará la conexión en los términos que se determinen en el documento formalizador de la autorización. Reglamentariamente, se determinarán las condiciones en las que se efectuará la conexión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada con la Red Ferroviaria de Interés General y el régimen de construcción y explotación de los elementos de titularidad privada que complementen las infraestructuras ferroviarias de titularidad del Estado.

TÍTULO III

Prestación de servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares

Artículo 39. *Concepto.*

Son servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares los definidos como tales en el anexo de esta ley, que tienden a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario.

Artículo 40. *Prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares.*

1. La prestación de los servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares en las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General y sus zonas de servicio podrá ser realizada, bien directamente por el administrador de infraestructuras ferroviarias, bien por otras personas o entidades que, necesariamente, requerirán la obtención de un título habilitante otorgado por aquél.

El administrador de infraestructuras ferroviarias vendrá obligado a prestar servicios adicionales a las empresas ferroviarias si no existen alternativas viables y en condiciones de mercado para su prestación. En todo caso, podrá prestar los servicios complementarios, estando obligado a prestarlos a las empresas ferroviarias que

lo requieran. Sin embargo, dicha obligación no se extiende a los servicios auxiliares.

2. Los contratos que se celebren por el administrador de infraestructuras ferroviarias para la prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares, se regirán por lo previsto en la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, por la que se incorporan al ordenamiento jurídico español las Directivas 93/38/CEE y 92/12/CEE. En los supuestos en los que no sea de aplicación esta ley, el administrador de infraestructuras ferroviarias acomodará su actuación al ordenamiento jurídico privado, con observancia de los principios de publicidad y concurrencia, en los términos que precise su Estatuto.

Artículo 41. *Régimen aplicable.*

Reglamentariamente, se determinará el régimen jurídico y las condiciones de prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares y se desarrollará lo establecido en el presente título.

TÍTULO IV

El transporte ferroviario

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 42. *El transporte ferroviario.*

1. Se entiende por transporte ferroviario, a los efectos de esta ley, el realizado por empresas ferroviarias empleando vehículos adecuados que circulen por la Red Ferroviaria de Interés General.

2. El transporte ferroviario es un servicio de interés general y esencial para la comunidad y puede ser de viajeros y de mercancías. Dicho servicio se prestará en régimen de libre competencia, con arreglo a lo previsto en esta ley.

3. A efectos de lo dispuesto en esta ley, se entiende por transporte de viajeros, el de personas, y por transporte de mercancías, el de cualquier clase de bienes.

CAPÍTULO II

Empresas ferroviarias

Artículo 43. *Empresas ferroviarias.*

Son empresas ferroviarias aquellas entidades, titulares de una licencia de empresa ferroviaria, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por ferrocarril, en los términos establecidos en esta ley. Las empresas ferroviarias deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, empresas ferroviarias aquellas que aporten exclusivamente la tracción.

Artículo 44. *Licencia de empresa ferroviaria.*

1. La prestación del servicio de transporte ferroviario de viajeros y de mercancías no podrá realizarse sin obtener, previamente, la correspondiente licencia de empresa ferroviaria. La entidad que solicite la licencia deberá, en todo caso, formular la declaración de actividad, que habrá de comprender los tipos de servicios que pretenda prestar. Corresponderá al Ministro de Fomento, previo informe del administrador de infraes-

tructuras ferroviarias, dictar, de forma motivada, la resolución de otorgamiento de la licencia que habilitará para la prestación de los servicios de transporte ferroviario de viajeros o de mercancías que se determinen en aquélla. La resolución correspondiente deberá producirse dentro de los tres meses siguientes a su presentación o al momento en que se complete la documentación exigible.

2. La licencia de empresa ferroviaria será única para toda la Red Ferroviaria de Interés General, con el fin de ordenar eficientemente, coordinar y racionalizar la explotación, sobre aquélla, del servicio ferroviario.

3. Las licencias de empresa ferroviaria otorgadas por los demás Estados de la Unión Europea producirán todos sus efectos en España sin perjuicio de lo establecido en la disposición transitoria segunda.

4. Las empresas ferroviarias no podrán realizar actividades que no estén expresamente amparadas por la licencia, sin perjuicio de que soliciten, en su caso, su ampliación o la modificación de su contenido.

5. La licencia de empresa ferroviaria es intransmisible.

6. Las empresas ferroviarias podrán acceder a la infraestructura ferroviaria en los términos y condiciones establecidos en ley.

Artículo 45. *Requisitos para la obtención de la licencia.*

1. Las licencias se otorgarán previa acreditación por el solicitante del cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Revestir la forma de sociedad anónima, de acuerdo con la legislación española y sin perjuicio de lo establecido en la disposición adicional tercera. La sociedad deberá haberse constituido por tiempo indefinido y sus acciones habrán de tener carácter nominativo. En caso de que la sociedad esté o vaya a estar controlada, de forma directa o indirecta, por una o varias personas domiciliadas en un Estado no miembro de la Unión Europea, podrá denegársele la licencia o limitarse sus efectos cuando las empresas ferroviarias españolas o comunitarias no se beneficien, en el referido Estado, del derecho al acceso efectivo a la prestación del servicio ferroviario.

b) Contar con capacidad financiera para hacer frente a sus obligaciones presentes y futuras.

c) Garantizar la competencia profesional de su personal directivo y técnico y la seguridad en los servicios que pretenda prestar.

d) Tener cubiertas las responsabilidades civiles que puedan serle exigibles.

2. Las entidades que pretendan prestar servicios de transporte ferroviario habrán de tener por objeto principal la realización de dicha actividad.

3. No podrán ser titulares de una licencia las siguientes entidades:

a) Aquellas cuyos administradores o miembros de su personal directivo sufran o hayan sufrido, en España o fuera de ella, pena privativa de libertad hasta que transcurran cinco años desde su íntegro cumplimiento, los declarados en situación concursal o los inhabilitados o suspendidos para ejercer cargos de administración en sociedades o los sancionados o condenados mediante resolución o sentencia firme por las infracciones a que se refieren los párrafos b), c) y e) siguientes.

b) Las sancionadas por infracciones administrativas muy graves previstas en la legislación mercantil, de defensa de la competencia o de ordenación del transporte, en el plazo de cinco años desde la imposición de la sanción.

c) Las que estén incurso en un procedimiento concursal.

d) Las sancionadas o condenadas, mediante resolución o sentencia firmes, por infracciones muy graves cometidas en el ámbito de la legislación específica de transportes o por infracciones graves o reiteradas de las obligaciones derivadas de las normas sociales o laborales, en particular de la legislación sobre seguridad y salud en el trabajo, en el plazo de cinco años desde la resolución sancionadora.

e) Las que, prestando servicios de transporte transfronterizo de mercancías sujetos a trámites aduaneros, hayan sido sancionadas por incumplir las normas que regulen el régimen aduanero, en el plazo de cinco años desde la resolución sancionadora.

Artículo 46. *Capacidad financiera de las solicitantes.*

1. Se entenderá cumplido el requisito de capacidad financiera, cuando la empresa solicitante acredite que puede hacer frente a sus obligaciones reales y potenciales, durante un período de 12 meses a contar desde la solicitud de la licencia.

2. Se evaluará la capacidad financiera con arreglo a las cuentas anuales auditadas de la empresa. Para esta evaluación serán determinantes los siguientes elementos:

a) Los recursos financieros disponibles, incluidos depósitos en bancos, anticipos consignados en cuentas corrientes y préstamos.

b) Los fondos y elementos del activo susceptibles de ser aportados en garantía.

c) El capital de explotación.

d) Las inversiones realizadas, incluidas las llevadas a cabo para la adquisición de vehículos, terrenos, edificios, instalaciones y material rodante.

e) Las cargas sobre el patrimonio de la empresa.

3. Podrá acreditarse la capacidad financiera mediante la presentación de un informe pericial y de los documentos adecuados expedidos por entidades de crédito o auditores de cuentas. Dichos documentos deberán incluir datos sobre los elementos mencionados en el apartado anterior.

4. Respecto de las sociedades de nueva creación, su capacidad financiera se evaluará en función de su cifra de capital social y de las garantías que presten sus accionistas para asegurar el cumplimiento de las obligaciones de aquéllas.

5. Se estimará, en todo caso, que la entidad solicitante no dispone de la suficiente capacidad financiera cuando, debido a su actividad, no se encuentre al corriente en el pago de sus deudas tributarias o con la Seguridad Social.

Artículo 47. *Competencia profesional del solicitante de la licencia.*

1. Se cumplirá el requisito de competencia profesional cuando la entidad solicitante disponga o se comprometa a disponer, en el momento de inicio de sus actividades, de los siguientes medios personales y materiales:

a) Órganos directivos con los conocimientos y la experiencia necesarios para ejercer una supervisión y un control operativo seguros y fiables del tipo de actividades para las que habilita la licencia.

b) Personal responsable de la seguridad en el transporte ferroviario, plenamente capacitado para ejercer su actividad.

c) Personal, material rodante y organización aptos para garantizar el suficiente grado de seguridad en los servicios prestados.

2. A los efectos indicados en el apartado anterior, toda solicitud de licencia habrá de ir acompañada de la documentación que, mediante Orden del Ministerio de Fomento, se especifique.

Artículo 48. *Cobertura de responsabilidad civil.*

1. La entidad solicitante de una licencia deberá tener suficientemente garantizada la responsabilidad civil en la que pueda incurrir, en particular, la derivada de los daños causados a los viajeros, a la carga, al equipaje, al correo y a terceros. Igualmente, esa garantía cubrirá la responsabilidad derivada de daños a las infraestructuras ferroviarias.

2. Reglamentariamente, se establecerán el importe y las condiciones de cobertura de responsabilidad civil, en función de la naturaleza de los servicios que se vayan a prestar.

Artículo 49. *Conservación de eficacia de la licencia.*

La licencia conservará su eficacia mientras la empresa ferroviaria cumpla los requisitos previstos en esta ley para su otorgamiento. Corresponde al Ministerio de Fomento, con arreglo al procedimiento que éste determine, verificar el cumplimiento por la empresa ferroviaria de los indicados requisitos. Dicha verificación tendrá lugar:

a) Al menos, cada cinco años desde el otorgamiento de la licencia o desde la finalización del anterior procedimiento de verificación.

b) Cuando el Ministerio de Fomento tenga indicios del posible incumplimiento por una empresa ferroviaria de los requisitos exigidos.

c) Cuando la empresa ferroviaria sufra una modificación de su régimen jurídico, en particular, en el caso de transformación, fusión o adquisición de una parte significativa de los títulos representativos de su capital o de segregación de una rama de actividad.

Estas circunstancias habrán de ser notificadas por la empresa ferroviaria al Ministerio de Fomento, en el plazo de un mes desde que se produzcan. La referida obligación de comunicación se impone, expresamente, a los titulares de las licencias o de otros títulos habilitantes.

Artículo 50. *Suspensión de la licencia.*

1. El Ministro de Fomento podrá suspender, con carácter total o parcial, los efectos de la licencia concedida a una empresa ferroviaria. Cuando la suspensión sea parcial, tendrá el alcance que, expresamente, se determine.

2. La suspensión de la licencia procederá cuando se dé alguno de los siguientes supuestos:

a) Apertura de un expediente sancionador por infracción muy grave. El acuerdo de suspensión se producirá siguiendo el procedimiento previsto para la adopción de medidas provisionales.

b) Como sanción, según lo previsto en el título VII.

c) Cuando la empresa ferroviaria hubiera interrumpido sus operaciones durante un período superior a seis meses, salvo que el Ministerio de Fomento acuerde la revocación de la licencia.

3. La suspensión sólo se acordará cuando, dándose una de las causas anteriormente señaladas, la medida sea conveniente para garantizar la seguridad y la eficaz prestación del servicio del transporte ferroviario. La sus-

pensión podrá acordarse por un plazo máximo de 12 meses.

4. Reglamentariamente, se desarrollará el régimen aplicable a la suspensión de las licencias.

Artículo 51. *Revocación de la licencia.*

1. La licencia concedida a una empresa ferroviaria podrá revocarse en los siguientes supuestos:

a) Por incumplimiento sobrevenido por la empresa ferroviaria de los requisitos establecidos en esta ley para su otorgamiento. No obstante, cuando la licencia sea revocada por incumplimiento del requisito de capacidad financiera, el Ministerio de Fomento podrá, por razones de interés general, conceder a la empresa ferroviaria una licencia temporal, siempre que no se comprometa la seguridad del servicio de transporte ferroviario. Dicha licencia temporal sólo tendrá validez durante un período máximo de seis meses a partir de su fecha de otorgamiento.

b) Por la declaración en estado concursal, salvo que el Ministerio de Fomento constate la viabilidad financiera de la empresa, en un plazo de dos meses desde que aquélla se produzca.

c) Por la obtención de la licencia en virtud de declaraciones falsas o por otro medio irregular.

d) Por el acaecimiento de alguna de las causas de disolución forzosa de la empresa ferroviaria previstas en el artículo 260 del texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre.

e) Por la sanción impuesta, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 91 de esta Ley.

f) Por no haber comenzado la prestación del servicio dentro de los seis meses siguientes a la fecha de la notificación del otorgamiento de la licencia, por causa imputable a la empresa ferroviaria. No obstante, ésta podrá solicitar que se establezca un plazo mayor para el inicio de sus actividades, el cual se concederá en función de la especificidad de los servicios que se vayan a prestar y no podrá exceder, en ningún caso, de 18 meses.

g) Por la revocación de una autorización para prestar servicios de transporte ferroviario de interés público por incumplimiento de las obligaciones inherentes a la misma.

h) Por la interrupción de sus operaciones durante un período superior a seis meses, salvo que el Ministerio de Fomento acuerde la suspensión de la licencia.

2. La adopción del acuerdo de iniciación del expediente de revocación de la licencia y su instrucción corresponderán al órgano del Ministerio de Fomento al que, reglamentariamente, se atribuyan estas competencias. La resolución del expediente corresponderá al Ministro de Fomento. Si se acordare la revocación de la licencia, la resolución será inmediatamente ejecutiva. En lo no previsto en esta ley, la revocación de la licencia se ajustará al procedimiento establecido en el título VI de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y demás legislación aplicable.

3. Mediante Orden del Ministerio de Fomento, se desarrollará el procedimiento de revocación de las licencias.

Artículo 52. *Comunicaciones a otros Estados miembros de la Unión Europea.*

1. Cuando el Ministerio de Fomento tenga indicios del posible incumplimiento de los requisitos legales y reglamentariamente exigibles por una empresa ferroviaria a la que haya otorgado la licencia una autoridad de

otro Estado miembro, informará de ello, sin demora, a dicha autoridad.

2. En el caso de que el Ministerio de Fomento tenga conocimiento de que a una empresa ferroviaria de otro Estado miembro de la Unión Europea que opere en España le ha sido suspendida o revocada la licencia, acordará, de inmediato, las medidas pertinentes para que no realice la prestación de servicios amparada por dicho título habilitante.

3. Siempre que el Ministerio de Fomento haya concedido, modificado, suspendido o revocado una licencia, informará inmediatamente de ello a la Comisión Europea.

CAPÍTULO III

Intervención administrativa en la prestación de servicios de transporte ferroviario y en la explotación de infraestructuras

Artículo 53. *Servicios de transporte ferroviario de interés público.*

1. El Consejo de Ministros podrá, de oficio o a instancia de las comunidades autónomas o de las corporaciones locales interesadas, declarar de interés público la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario sobre las líneas o los tramos que integran la Red Ferroviaria de Interés General cuando aquélla resulte deficitaria o no se produzca en las adecuadas condiciones de frecuencia y calidad, y sea necesaria para garantizar la comunicación entre distintas localidades del territorio español. Declarada de interés público la prestación de un determinado servicio de transporte ferroviario, las empresas ferroviarias únicamente podrán prestarlo previa la obtención de la correspondiente autorización.

En caso de que la declaración de interés público se realice a instancia de las comunidades autónomas o de las corporaciones locales, éstas serán responsables de su financiación.

2. Las autorizaciones para prestar servicios de transporte ferroviario de interés público en las referidas líneas o tramos se otorgarán por el Ministerio de Fomento mediante el correspondiente procedimiento de licitación pública que se ajustará a lo que reglamentariamente se prevea y, en todo caso, a los principios de transparencia y no discriminación. No obstante, cuando el coste anual de prestación del servicio no exceda de 1.000.000 de euros, la autorización podrá ser objeto de adjudicación directa.

A efectos de financiar el coste del servicio, el Ministerio de Fomento podrá celebrar los oportunos convenios con las comunidades autónomas y las entidades locales. En dichos convenios se podrá acordar lo siguiente:

a) Los servicios que, con arreglo a él, se subvencionan.

b) Las características de su prestación.

c) La Administración o Administraciones públicas que entreguen el importe de las subvenciones.

3. Las autorizaciones se otorgarán con carácter exclusivo y deberán prever el régimen de derechos y obligaciones aplicable a las empresas ferroviarias y, en particular, las ayudas públicas que tendrán derecho a percibir éstas, para compensar su déficit en la explotación de los servicios. Entre dichas obligaciones figurarán las que garanticen la continuidad en la prestación del servicio declarado de interés público.

4. El Ministerio de Fomento comunicará al administrador de infraestructuras ferroviarias las autorizaciones que otorgue con arreglo a este artículo.

5. Mediante Orden del Ministerio de Fomento, se establecerá el régimen de las autorizaciones para prestar servicios de transporte ferroviario de interés público.

Artículo 54. *Intervención de la Administración.*

1. El Gobierno, con carácter excepcional y transitorio, podrá acordar la asunción, por la Administración General del Estado, de la gestión de determinados servicios de transporte por ferrocarril o la explotación de ciertas infraestructuras ferroviarias para garantizar la seguridad pública y la defensa nacional.

2. Cuando el procedimiento de licitación para el otorgamiento de la correspondiente autorización para la prestación de servicios de interés público fuere declarado desierto, el Ministerio de Fomento podrá imponer, como obligación de servicio público, a la empresa ferroviaria que cuente con medios adecuados y suficientes y explote otros servicios ferroviarios en el área geográfica en la que aquélla deba cumplirse, la de prestar los declarados de interés público. Dicha empresa será resarcida, en su caso, en la forma que se determine mediante Orden del Ministerio de Fomento.

3. Si una empresa ferroviaria dejare de prestar servicios de transporte de viajeros declarados de interés público o servicios complementarios o auxiliares a los mismos, o los prestare en condiciones que no garanticen la seguridad de las personas, el Ministerio de Fomento adoptará todas las medidas necesarias para garantizar su correcta prestación.

CAPÍTULO IV

Registro Especial de Empresas Ferroviarias

Artículo 55. *Régimen aplicable.*

1. Se crea en el Ministerio de Fomento el Registro Especial de Empresas Ferroviarias.

2. Dicho Registro será de carácter público y su regulación se hará por real decreto. En él deberán inscribirse, de oficio, los datos relativos a las empresas ferroviarias, en la forma que se determine reglamentariamente. En la correspondiente inscripción, habrán de figurar, también, las condiciones impuestas a las empresas ferroviarias para el ejercicio de su actividad propia y sus modificaciones.

CAPÍTULO V

Régimen de seguridad en el transporte ferroviario

Artículo 56. *Cumplimiento de las normas de seguridad.*

1. La realización de las actividades ferroviarias estará sujeta a las normas de seguridad previstas en esta ley y en sus disposiciones de desarrollo.

2. Las Administraciones públicas velarán porque, en todo momento, se garantice el derecho de los ciudadanos a recibir, en adecuadas condiciones de seguridad, el servicio de transporte ferroviario.

Artículo 57. *Certificados de seguridad.*

1. Con carácter previo a la prestación del servicio ferroviario sobre una determinada línea, las empresas ferroviarias deberán obtener el correspondiente certificado de seguridad.

2. El certificado de seguridad establecerá las condiciones que deben cumplir las empresas ferroviarias

que presten un servicio de transporte ferroviario, en materia de gestión de la seguridad, de personal de conducción y acompañamiento y de material rodante, así como en cualesquiera otras materias que se determinen reglamentariamente.

Las empresas ferroviarias deberán respetar, en todo momento, las condiciones establecidas. El incumplimiento por las empresas ferroviarias de las condiciones previstas en el certificado de seguridad, determinará su revocación.

3. Para el otorgamiento del certificado de seguridad se exigirá a quien lo solicite la acreditación, de modo suficiente, de que el servicio correspondiente lo prestará adecuadamente, sin riesgos para las personas o para los bienes.

4. El certificado de seguridad, que permite prestar servicios sobre la Red Ferroviaria de Interés General, es un documento que emitirá el Ministerio de Fomento o, en su caso, el administrador de infraestructuras ferroviarias u otro ente facultado por aquél. Particularmente, en la medida en que así lo establezca la normativa comunitaria, se podrá prever, reglamentariamente, que el otorgamiento del certificado de seguridad se lleve a cabo por un ente u órgano administrativo habilitado al efecto.

5. Reglamentariamente, se determinará el contenido del certificado de seguridad que habrá de referirse, como mínimo, al sistema de control, de circulación y de seguridad ferroviaria, a los conocimientos y requisitos exigidos al personal de conducción, a las características técnicas del material rodante y a su mantenimiento, y al procedimiento para el otorgamiento de aquél, que deberá ajustarse a los principios de protección de los viajeros y las mercancías, transparencia y no discriminación. Del mismo modo, se determinará el régimen para su renovación y revisión.

Artículo 58. *Homologación del material rodante.*

El Ministerio de Fomento establecerá, mediante Orden, las condiciones y requisitos para la homologación y registro del material rodante que circule por las líneas ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, así como el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de homologación de dicho material.

CAPÍTULO VI

Derechos de los usuarios

Artículo 59. *Derechos de los usuarios.*

1. Los usuarios de los servicios de transporte ferroviario tendrán derecho al uso de los mismos en los términos que se establezcan en la normativa vigente y, en su caso, en los contratos que celebren con las empresas ferroviarias. Estas respetarán los niveles de calidad que se determinen mediante Orden del Ministerio de Fomento.

Las tarifas exigibles por las empresas ferroviarias a sus clientes en concepto de retribución por los servicios ferroviarios prestados estarán sujetas al Derecho privado, sin perjuicio de la aplicación de lo previsto en el artículo 53 respecto de los servicios de transporte ferroviario declarados de interés público.

El Ministerio de Fomento autorizará las condiciones generales de contratación tanto del transporte de viajeros como del de mercancías, sin perjuicio de las competencias de las comunidades autónomas sobre la materia.

2. Concretamente, los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de viajeros gozarán de los siguientes derechos:

a) Acceder a la publicación por la empresa ferroviaria, con la suficiente antelación, del horario de los servicios y de las tarifas correspondientes a éstos.

b) Contratar la prestación del servicio ferroviario desde o hasta cualquiera de las estaciones en las que se recojan o se apeen viajeros. A estos efectos, las empresas ferroviarias podrán prestar sus servicios entre cualesquiera estaciones del trayecto que cubran.

c) Recibir el servicio satisfaciendo, en su caso, los precios de acuerdo con las tarifas correspondientes.

d) Celebrar con la empresa ferroviaria un contrato de transporte ajustado a lo dispuesto en la Ley 26/1984, de 19 de julio, de Defensa de los Consumidores y Usuarios. Los contratos tipo de transporte que afecten a los usuarios del servicio deberán ser previamente aprobados por el Ministerio de Fomento.

e) Ser indemnizados por la empresa ferroviaria, en caso de incumplimiento por ésta de las obligaciones que le impongan esta ley y las disposiciones que la desarrollen o de las asumidas en el contrato celebrado con ella.

f) Ser informados de los procedimientos establecidos para resolver las controversias que puedan surgir en relación con el cumplimiento del contrato de transporte ferroviario.

g) Cualesquiera otros que les reconozcan las normas vigentes.

3. Los usuarios, sin perjuicio de poder instar la defensa de sus pretensiones, en los términos previstos en la vigente legislación, ante las Juntas Arbitrales de Transporte y, en todo caso, ante la jurisdicción ordinaria, están facultados para dirigir las reclamaciones relacionadas con la prestación del servicio a la empresa ferroviaria que lo lleve a cabo.

4. Las empresas ferroviarias deberán tener, a disposición de los usuarios de los servicios, un libro de reclamaciones, editado con arreglo al modelo que se determine reglamentariamente.

CAPÍTULO VII

El personal ferroviario

Artículo 60. Régimen aplicable.

1. El personal que preste sus servicios en el ámbito ferroviario habrá de contar con la cualificación suficiente que permita la prestación del servicio ferroviario con las debidas garantías de seguridad y de eficiencia.

2. Mediante Orden del Ministerio de Fomento y previa audiencia de los sindicatos más representativos del sector, se establecerán las condiciones y requisitos para la obtención de los títulos y las habilitaciones necesarios para el desempeño de las funciones propias del personal ferroviario, así como el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de formación de dicho personal.

TÍTULO V

Régimen económico y tributario

CAPÍTULO I

Tasas ferroviarias

SECCIÓN I. TASAS POR LICENCIAS Y CERTIFICADOS DE SEGURIDAD

Artículo 61. Régimen jurídico.

1. Constituye el hecho imponible de la tasa por otorgamiento de la licencia de empresa ferroviaria, la expedición de ésta, su ampliación o su renovación.

2. Constituye el hecho imponible de la tasa por otorgamiento de certificados de seguridad, la expedición, la ampliación, la renovación y la revisión de los mismos, en la forma prevista en esta ley.

3. Será sujeto pasivo de las tasas, la empresa ferroviaria a cuyo favor se otorgue, amplíe, renueve o revise la correspondiente licencia o el certificado de seguridad.

4. La cuantía que se debe satisfacer en concepto de cada una de las tasas será la siguiente:

a) Expedición de licencia o de certificado de seguridad: 10.000 euros.

b) Ampliación, renovación o revisión de licencia o de certificado de seguridad: 5.000 euros.

Artículo 62. Devengo.

1. Las tasas se devengarán en el momento de la expedición, la ampliación o la renovación de las licencias o en el de la expedición, la ampliación o la revisión de los certificados de seguridad, con independencia de la actividad desarrollada por el sujeto pasivo.

2. La tasa por renovación del certificado de seguridad se devengará con periodicidad quinquenal, en plazos contados de fecha a fecha, a partir del otorgamiento del certificado.

3. La suspensión o revocación de la licencia o la del certificado de seguridad no dará derecho a la devolución del importe de la tasa.

Artículo 63. Gestión y afectación.

1. La gestión, la liquidación y la recaudación de las tasas por el otorgamiento de las licencias corresponden, de conformidad con lo establecido en esta ley, al Ministerio de Fomento.

2. La gestión, la liquidación y la recaudación de las tasas por la expedición, la ampliación y la renovación de certificados de seguridad corresponden al órgano administrativo o entidad competente para el otorgamiento de los mismos.

3. El importe de la recaudación de las citadas tasas se ingresará en el patrimonio del administrador de infraestructuras ferroviarias, salvo que por ley se establezca una afectación distinta respecto de las tasas relativas a certificados de seguridad.

Artículo 64. Actualización.

La cuantía de las tasas a que se refiere la presente sección podrá ser modificada a través de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado o, en su caso, mediante orden ministerial.

SECCIÓN II. TASA POR SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAJEROS

Artículo 65. Régimen jurídico.

1. Constituye el hecho imponible de la tasa, la prestación del servicio de vigilancia y el control del acceso, tanto de viajeros como de equipajes, a las estaciones y demás recintos ferroviarios, tanto de titularidad estatal como de titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias.

2. Serán sujetos pasivos de la tasa, los viajeros de conformidad con lo establecido en esta ley.

3. Tendrán la consideración de sujetos pasivos sustitutos, el particular, el organismo o la empresa ferroviaria con los que el viajero hubiera contratado el servicio de transporte.

4. El sujeto pasivo sustituto está obligado a liquidar al administrador de infraestructuras ferroviarias el importe de la tasa.

5. La cuantía de esta tasa será la siguiente:

a) De 0,02 euros por persona y viaje, en servicios que cubran distancias que no superen los 150 kilómetros, y estará incluida en el precio del transporte.

b) De 0,15 euros por persona y viaje, en servicios que cubran distancias que superen los 150 kilómetros y no superen los 300 kilómetros, y estará incluida en el precio del transporte.

c) De 0,30 euros por persona y viaje, en servicios internacionales o que cubran distancias que superen los 300 kilómetros, y estará incluida en el precio del transporte.

d) En los contratos de transporte que faculten para realizar un número indeterminado de viajes, la cuantía de la tasa será el producto de multiplicar 0,03 euros por el número de días de validez del título.

e) En aquellos contratos de transporte habilitantes para realizar un número indeterminado de viajes en dos o más medios, la cuantía de la tasa será el producto de multiplicar 0,20 euros por el número de meses o fracción de mes de validez del título.

Artículo 66. *Devengo.*

1. La tasa se devengará en el momento en que se inicie la prestación del servicio que constituye el hecho imponible, sin perjuicio de lo previsto en el apartado siguiente.

2. De forma simultánea a la celebración del contrato de transporte, deberá constituirse un depósito previo equivalente al importe de esta tasa por parte del sujeto pasivo.

Artículo 67. *Afectación.*

Lo recaudado por esta tasa se ingresará en el patrimonio del administrador de infraestructuras ferroviarias.

Artículo 68. *Actualización.*

La cuantía de las tasas a que se refiere esta sección podrá ser modificada a través de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado o, en su caso, mediante orden ministerial.

SECCIÓN III. TASAS POR HOMOLOGACIÓN DE CENTROS DE FORMACIÓN DEL PERSONAL FERROVIARIO Y DE MANTENIMIENTO DEL MATERIAL RODANTE, POR EL OTORGAMIENTO DE TÍTULOS A DICHO PERSONAL Y POR CERTIFICACIÓN DEL REFERIDO MATERIAL

Artículo 69. *Régimen jurídico.*

1. La gestión precisa para la homologación de centros de formación del personal ferroviario y de mantenimiento del material rodante, para el otorgamiento de títulos a dicho personal y para la certificación del referido material, darán derecho a la exacción de las tasas compensatorias del coste de los trámites y actuaciones necesarias, con arreglo a lo que se dispone en este capítulo.

2. Constituye el hecho imponible de las tasas, la prestación por la Administración de los servicios necesarios para el otorgamiento de las homologaciones, de los títulos y de las certificaciones correspondientes.

3. Serán sujetos pasivos de las tasas, según los supuestos, la persona natural o jurídica que solicite la homologación o el título correspondiente.

4. La cuantía de las tasas será de:

a) Por la homologación de centros, 5.000 euros.

b) Por expedición de títulos, 100 euros.

c) Por certificación de material rodante, la que determine la correspondiente orden ministerial que la fijará, respecto de cada tipo de material, en función de sus condiciones técnicas o de su valor económico.

5. Estarán exentos del abono de la tasa a la que se refiere el párrafo b) del apartado precedente, las personas que hubieren obtenido, antes de la entrada en vigor de esta ley, un título que habilite para la realización de la misma actividad para la que faculta el nuevo que se solicita.

Artículo 70. *Devengo.*

Las tasas se devengarán en el momento de la solicitud correspondiente.

Artículo 71. *Gestión y afectación.*

La gestión y afectación de las tasas se regirá por lo dispuesto en el artículo 63, respecto de las tasas por otorgamiento de licencias.

Artículo 72. *Actualización.*

La cuantía de las tasas a que se refiere la presente sección podrá ser modificada a través de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado o, en su caso, mediante orden ministerial.

SECCIÓN IV. CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Artículo 73. *Principios generales.*

1. El administrador de infraestructuras ferroviarias percibirá de las empresas ferroviarias que utilicen las infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, así como las estaciones, y otras instalaciones ferroviarias, el abono de las tasas reguladas en esta sección, que recibirán el nombre de cánones ferroviarios.

2. Quedan, en todo caso, afectos al patrimonio del administrador de infraestructuras ferroviarias los ingresos obtenidos por el cobro de los referidos cánones, con independencia de las tarifas o los precios privados que pueda percibir de las empresas ferroviarias y de terceros.

3. Los cánones se fijarán de acuerdo con los principios generales de viabilidad económica de las infraestructuras, explotación eficaz de las mismas, situación del mercado y equilibrio financiero en la prestación de los servicios, y con arreglo a criterios de igualdad, transparencia y no discriminación entre prestadores de servicios de transporte ferroviario.

4. Con la finalidad de fomentar el uso eficaz de las redes, para la fijación de los cánones por la utilización de las infraestructuras ferroviarias se podrán tomar en consideración los costes medioambientales, de accidentes y de la infraestructura que no graven los modos de transporte distintos del ferroviario, a fin de reducir su cuantía.

5. Asimismo, se podrán tener en cuenta para el establecimiento de la cuantía de los cánones ferroviarios, de acuerdo con la explotación eficaz de la Red Ferroviaria de Interés General, consideraciones que reflejen el grado de congestión de la infraestructura, el fomento de nuevos servicios de transporte ferroviario, así como la necesidad de incentivar el uso de líneas infrautilizadas, garantizando, en todo caso, una competencia óptima entre las empresas ferroviarias.

Artículo 74. *Canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.*

1. Constituye el hecho imponible del canon, la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red

Ferroviaria de Interés General, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización, en las modalidades siguientes:

1.^a Canon de Acceso (Modalidad A): por el derecho de utilización con carácter general de la Red Ferroviaria de Interés General o de parte de ella.

2.^a Canon por Reserva de Capacidad (Modalidad B): por la disponibilidad del trayecto solicitado.

3.^a Canon de Circulación (Modalidad C): por la utilización efectiva de la capacidad reservada.

4.^a Canon por Tráfico (Modalidad D): por el tráfico producido sobre la infraestructura ferroviaria.

2. Serán sujetos pasivos del canon las empresas ferroviarias que utilicen la Red Ferroviaria de Interés General.

Igualmente, tendrán la consideración de sujetos pasivos del canon de acceso y de reserva de capacidad, los agentes de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado que, sin tener la consideración de empresas ferroviarias, obtengan adjudicación de capacidad.

3. Sólo podrán modificarse mediante ley el número o la identidad de los elementos y criterios de cuantificación sobre los cuales se determinen las cuotas exigibles por cada modalidad.

4. A los efectos de lo previsto en el apartado anterior, se considerarán elementos y criterios de cuantificación para cada una de las mencionadas modalidades los siguientes:

a) Canon de Acceso: en función de los tramos de red en los que se pretenda prestar los servicios y de la declaración de actividad realizada por la empresa ferroviaria, que se pagará, de una sola vez, al inicio de cada período por el que se haya producido la adjudicación de capacidad.

El importe de este canon repercutirá los costes que supongan, para el administrador de infraestructuras ferroviarias, los procesos de gestión administrativa vinculados a la relación de éste con los operadores ferroviarios, como son el mantenimiento de los medios personales y materiales para su administración general, la publicación de la declaración de red, así como la elaboración de los planes de explotación, asignación de capacidad y supervisión de la circulación de trenes.

b) Canon por Reserva de Capacidad: en función de los kilómetros de longitud del tramo de red reservado por la empresa ferroviaria, distinguiendo por tipo de línea y hora del día en que se reserva, y por tipo de servicio de transporte ferroviario y tipo de tren que lo presta.

Este canon repercutirá los costes fijos de mantenimiento, explotación y gestión de la infraestructura ferroviaria.

c) Canon de Circulación: en función de los kilómetros de longitud del tramo de red efectivamente utilizado por la empresa ferroviaria, distinguiendo por tipo de línea y hora del día en que se utiliza, y por tipo de servicio de transporte ferroviario y tipo de tren que lo presta.

Este canon repercutirá los costes variables de mantenimiento, explotación y gestión de la infraestructura ferroviaria.

d) Canon por Tráfico: en función del valor económico del servicio de transporte ferroviario prestado, medido en términos de la capacidad ofertada (plazas-km, tm-km, TEU-km), distinguiendo por hora del día y tipo de línea sobre la que ésta se oferta.

Este canon repercutirá los costes de carácter financiero, de amortización del inmovilizado y, en su caso, los necesarios para garantizar el desarrollo razonable de las infraestructuras ferroviarias.

5. Sobre las cuantías que resulten exigibles se aplicarán los impuestos indirectos que graven la prestación

de los servicios objeto de gravamen, en los términos establecidos en la legislación vigente.

6. El devengo del canon se producirá en el momento de la adjudicación del derecho al uso de la infraestructura en el caso de las modalidades A) y B) y, cuando se realice la utilización efectiva de la infraestructura en las modalidades C) y D).

Artículo 75. Canon por utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias.

1. Constituye el hecho imponible del canon la utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización, en las modalidades siguientes:

1.^a Canon por la utilización de estaciones por parte de los viajeros (Modalidad A).

2.^a Canon por el estacionamiento y la utilización de andenes en las estaciones (Modalidad B).

3.^a Canon de paso por cambiadores de ancho (Modalidad C).

4.^a Canon por la utilización de vías de apartado (Modalidad D).

5.^a Canon por la prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del dominio público ferroviario (Modalidad E).

2. Serán sujetos pasivos del canon las personas físicas o jurídicas que utilicen o se beneficien de la explotación de las estaciones ferroviarias, instalaciones y dependencias a que se refiere el primer apartado de este artículo.

3. Sólo podrán modificarse mediante ley el número o la identidad de los elementos y criterios de cuantificación sobre los cuales se determinen las cuotas exigibles por cada modalidad.

4. A los efectos de lo previsto en el apartado anterior, se considerarán elementos y criterios de cuantificación para cada una de las mencionadas modalidades los siguientes:

a) Canon por la utilización de estaciones por parte de los viajeros: la duración del recorrido del transporte y la categoría de la estación.

A los efectos de esta tarifa se consideran viajeros todas aquellas personas que no puedan ser consideradas como integrantes del personal de supervisión de las empresas ferroviarias.

Este canon deberá ser incluido en el precio del transporte por la empresa ferroviaria.

b) Canon por el estacionamiento y la utilización de andenes en las estaciones: el tiempo de estacionamiento del tren, la realización de operaciones de cambio de vía a solicitud del operador y la categoría de la estación.

c) Canon de paso por cambiadores de ancho: los pasos de tren por cambiador de ancho.

d) Canon por la utilización de vías de apartado: el tiempo de ocupación de la vía, tipo de tren y tipo de línea.

e) Canon por la prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del dominio público ferroviario: la intensidad en el uso del dominio público ferroviario.

5. Precisaré de autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias el desarrollo de cualquier actividad que se realice en el ámbito del dominio público ferroviario, cuando para su normal realización se precise de su ocupación.

6. Las modalidades indicadas en el apartado 4 no incluyen el consumo de energía eléctrica, ni la utilización de servicios de teléfono, o de limpieza, siendo por cuenta

del explotador los gastos por consumos o suministros que facilite el administrador de infraestructuras ferroviarias.

7. Sobre las cuantías que resulten exigibles se aplicarán los impuestos indirectos que graven la prestación de los servicios objeto de gravamen, en los términos establecidos en la legislación vigente.

8. El canon se devengará en el momento en que se produzca el hecho imponible con la excepción de la modalidad e), en la que el devengo se realizará en el momento del otorgamiento inicial de la concesión, autorización o adjudicación de su renovación anual.

Artículo 76. *Gestión, recaudación y afectación.*

1. La gestión de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias corresponderá al administrador de infraestructuras ferroviarias, el cual podrá exigir, respecto del canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias, la presentación de cualquier documento que sea preciso para la práctica de las liquidaciones procedentes.

2. Las modalidades podrán ser objeto de liquidación de forma individualizada o conjunta, en los términos que prevea la orden ministerial que apruebe los modelos de liquidación y regule los plazos y medios para hacer efectivo el ingreso de las cuantías exigibles.

3. El importe de lo recaudado por estos cánones formará parte del presupuesto de ingresos del administrador de infraestructuras ferroviarias.

En el caso de infraestructuras de titularidad estatal, el importe total de los cánones percibidos por la utilización de éstas, se tendrá en cuenta a efectos de establecer el precio que el Estado fije para su retribución en el convenio o en el contrato-programa a que se refiere el artículo 22.2.

Artículo 77. *Actualización.*

1. El establecimiento de las cuantías resultantes de la aplicación de los elementos y criterios a que se refieren los artículos 74 y 75 se efectuará mediante orden ministerial. La modificación de las mismas podrá hacerse a través de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado o, en su caso, mediante orden ministerial.

2. Las órdenes ministeriales que, de conformidad con lo establecido en el apartado anterior, establezcan o modifiquen las cuantías del canon deberán ir acompañadas de una memoria económico-financiera sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate y la justificación de la cuantía propuesta, la cual deberá ajustarse a lo establecido en el artículo 20.1 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos. La falta de este requisito determinará la nulidad de pleno derecho de la disposición.

CAPÍTULO VI

Tarifas

Artículo 78. *Régimen general.*

1. La prestación por el administrador de infraestructuras ferroviarias de servicios adicionales, complementarios y auxiliares a terceros, en régimen de concurrencia y de Derecho privado, así como el uso comercial de sus instalaciones y espacios disponibles, estarán sujetos al pago de las correspondientes tarifas en beneficio del primero y a cargo de las personas beneficiarias de los referidos servicios y usos.

2. La prestación por terceros, con habilitación otorgada por el administrador de infraestructuras ferroviarias,

de servicios adicionales, complementarios y auxiliares, estará sujeta al pago de las correspondientes tarifas en beneficio de éste y a cargo de las entidades prestadoras de los referidos servicios.

3. No se devengarán tarifas por las actividades y servicios sujetos al pago de los cánones ferroviarios regulados en este título.

Artículo 79. *Fijación, cuantía y exigibilidad.*

1. Las tarifas, que tendrán el carácter de precios privados, serán aprobadas anualmente por el administrador de infraestructuras ferroviarias y remitidas al Ministerio de Fomento.

El Ministerio de Fomento podrá establecer, por motivos de interés general, exenciones o bonificaciones en las tarifas, compensando al administrador de infraestructuras ferroviarias por la disminución de ingresos que se derive de la aplicación de las mismas.

2. El importe de las tarifas se fijará atendiendo al tipo de actividad, a su interés ferroviario y a su relevancia económica, así como al coste que suponga la prestación de los servicios.

3. Las tarifas serán exigibles desde que se solicite la prestación del servicio, la realización de la actividad o la utilización de que se trate, y deberán hacerse efectivas en las condiciones que se establezcan en el momento de su fijación o actualización.

4. Los certificados acreditativos del impago de las facturas giradas por el administrador de infraestructuras ferroviarias, que deberán ser notificados al obligado al pago, tendrán la consideración de títulos ejecutivos, conforme a lo dispuesto en el artículo 517 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

5. La acción para exigir el pago de las tarifas por servicios prestados directamente por el administrador de infraestructuras ferroviarias prescribirá a los cinco años desde la prestación del servicio.

6. El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá suspender la prestación del servicio en el supuesto de impago de las tarifas correspondientes, previa comunicación expresa dirigida al obligado al pago. La suspensión del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda.

7. Igualmente, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá solicitar depósitos, avales, pagos a cuenta o cualquier otra garantía suficiente para el cobro del importe de las tarifas por los servicios que preste.

8. Corresponde a la jurisdicción ordinaria la resolución de cuantas controversias se susciten en relación con la determinación o pago de las tarifas a que se refiere este capítulo.

TÍTULO VI

La administración ferroviaria

Artículo 80. *Competencias de la Administración General del Estado.*

La Administración General del Estado ejercerá sus competencias en materia ferroviaria con arreglo a lo previsto en esta ley y en sus reglamentos de desarrollo.

Artículo 81. *Competencias del Ministerio de Fomento.*

1. El Ministerio de Fomento ejercerá las siguientes competencias:

a) La planificación estratégica del sector ferroviario y su desarrollo, en colaboración, en los términos previstos en esta ley, con las comunidades autónomas afectadas

y el apoyo a la toma de decisiones para el despliegue, a medio y largo plazo, de las infraestructuras y los servicios ferroviarios de competencia estatal.

b) La ordenación general y regulación del sistema, que incluye el establecimiento de las reglas básicas del mercado ferroviario y la elaboración de la normativa que sea necesaria para su correcto desenvolvimiento.

c) La definición de las funciones a desempeñar por las entidades públicas empresariales reguladas en esta ley.

d) El establecimiento del régimen de aportaciones del Estado para la financiación del administrador de infraestructuras ferroviarias.

e) El otorgamiento de licencias a las empresas ferroviarias, previo informe del administrador de infraestructuras ferroviarias, en la forma establecida en esta ley y en su normativa de desarrollo.

f) El otorgamiento de las autorizaciones para la prestación de servicios ferroviarios declarados de interés público, y el establecimiento del régimen de ayudas a las empresas ferroviarias adjudicatarias.

g) El otorgamiento de los certificados de seguridad, salvo que se la atribuya al administrador de infraestructuras ferroviarias o a otro ente distinto.

h) El otorgamiento de los certificados de apertura de líneas, tramos y terminales de la infraestructura ferroviaria al tránsito público, con carácter previo al inicio de la explotación de la misma. Respecto de la apertura al tránsito ferroviario del resto de los elementos que integran la infraestructura, se cumplirán por el administrador de infraestructuras ferroviarias las reglas que determine el Ministerio de Fomento.

i) La definición del régimen tarifario, regulado en el capítulo VI del título V, y su supervisión.

j) El establecimiento, o en su caso, la modificación de la cuantía de los cánones por la utilización de las infraestructuras ferroviarias, de acuerdo con los elementos o parámetros fijados en esta ley.

k) La defensa del dominio público ferroviario, sin perjuicio de las competencias que corresponden al administrador de infraestructuras ferroviarias.

l) La aplicación del régimen sancionador.

m) La homologación de centros habilitados para certificar la idoneidad del material rodante y la formación del personal, sin perjuicio de la posibilidad de delegarla en el administrador de infraestructuras ferroviarias.

n) La investigación de accidentes en los que hubiera víctimas mortales.

o) Las demás que se le confieran en esta ley o en las normas que la desarrollen.

2. En particular, corresponde al Ministerio de Fomento establecer las condiciones técnicas sobre proyección, construcción y administración de las infraestructuras y respecto del material rodante que circule sobre ellas.

3. No obstante lo dispuesto en el párrafo n) del apartado 1 y en la medida en que así lo establezca la normativa comunitaria, se podrá prever, reglamentariamente, que la investigación de los accidentes ferroviarios se lleve a cabo por un ente u órgano administrativo habilitado al efecto.

4. El Ministerio de Fomento, en coordinación con el Ministerio de Asuntos Exteriores, propondrá al Gobierno, para su aprobación, las directrices aplicables a la participación del Estado español en las organizaciones internacionales ferroviarias y la política que se deba seguir en las relaciones con las mismas y con los organismos y entidades nacionales en materia ferroviaria internacional.

Artículo 82. *El Comité de Regulación Ferroviaria.*

1. Se crea el Comité de Regulación Ferroviaria como órgano colegiado integrado en el Ministerio de Fomento, que se regirá por los preceptos contenidos en los artículos 22 a 27 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

2. El Comité de Regulación Ferroviaria está compuesto por un presidente, cuatro vocales y un secretario. El presidente y los vocales serán designados por el Ministro de Fomento, entre funcionarios del Ministerio que pertenezcan a los Cuerpos Superiores de la Administración General del Estado.

El secretario habrá de ser licenciado en Derecho y será designado, en cada momento, por el Comité de Regulación Ferroviaria.

Artículo 83. *Funciones del Comité de Regulación Ferroviaria y eficacia de sus actos.*

1. Son funciones del Comité de Regulación Ferroviaria las siguientes:

a) Salvaguardar la pluralidad de la oferta en la prestación de los servicios sobre la Red Ferroviaria de Interés General y velar por que éstos sean prestados en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias.

b) Garantizar la igualdad entre empresas públicas y privadas en las condiciones de acceso al mercado de los referidos servicios.

c) Velar por que los cánones ferroviarios cumplan lo dispuesto en esta ley y no sean discriminatorios.

d) Resolver los conflictos que puedan plantearse entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias en relación con:

El otorgamiento y uso del certificado de seguridad y el cumplimiento de las obligaciones que éste comporte.

La aplicación de los criterios contenidos en las declaraciones sobre la red.

Los procedimientos de adjudicación de capacidad.

La cuantía, la estructura o la aplicación de las tarifas que se les exijan o puedan exigirseles.

e) Informar a la Administración del Estado y a las comunidades autónomas que lo requieran en materia ferroviaria y, en particular, respecto del contenido de cualquier proyecto de norma o resolución que afecte a aquélla.

f) Cualesquiera otras que se le atribuyan por la ley o por reglamento.

2. El Comité de Regulación Ferroviaria podrá solicitar la intervención del Ministerio de Fomento para la inspección técnica de los servicios, instalaciones y actuaciones de las empresas del sector ferroviario.

Asimismo, podrá requerir a las entidades que actúen en el sector ferroviario cualquier información que resulte precisa para el ejercicio de su actividad.

3. Las entidades que se consideren perjudicadas por cualquier actuación que consideren contraria a derecho podrán acudir al Comité de Regulación Ferroviaria en el plazo máximo de un mes desde que se produzca la decisión o resolución correspondientes.

4. El Comité de Regulación Ferroviaria actuará de oficio o a instancia de parte interesada. Una vez iniciado el procedimiento podrá, en cualquier momento, adoptar las medidas provisionales que estime oportunas para asegurar la eficacia de la resolución que se pudiera dictar, si existen elementos de juicio suficientes para ello.

5. En el ejercicio de sus funciones, el Comité de Regulación Ferroviaria dictará resoluciones que serán vinculantes para las entidades que actúen en el ámbito

ferroviario. Las referidas resoluciones tendrán eficacia ejecutiva y serán recurribles, en alzada, ante el Ministro de Fomento.

6. El incumplimiento de las resoluciones dictadas por el Comité de Regulación Ferroviaria será sancionado con arreglo a lo determinado en el título VII.

Artículo 84. *Adscripción del Comité de Regulación Ferroviaria.*

El Comité de Regulación Ferroviaria podrá contar, para el ejercicio de sus funciones, con los servicios de los demás órganos del Ministerio de Fomento y estará integrado en éste, a efectos presupuestarios y organizativos.

TÍTULO VII

Régimen sancionador y de inspección

Artículo 85. *Alcance del régimen sancionador en materia ferroviaria.*

1. La responsabilidad administrativa derivada de las infracciones tipificadas en este título se exigirá a las personas físicas o jurídicas que realicen las actividades ferroviarias contempladas en esta ley o resulten afectadas por su contenido y, en su caso, a los usuarios de los servicios de transporte ferroviario o a quienes con su conducta perturbaren su normal prestación o la integridad de los bienes afectos a ella.

2. La responsabilidad administrativa establecida en esta ley se entenderá sin perjuicio de la civil, penal o de otro orden, en que puedan incurrir las personas físicas o jurídicas a las que se imputen los comportamientos infractores. El Ministerio de Fomento y el administrador de infraestructuras ferroviarias prestarán la colaboración que les sea requerida por la autoridad judicial o por el ministerio fiscal en orden al esclarecimiento de los hechos relacionados con el transporte ferroviario que puedan revestir carácter delictivo.

3. Cuando se esté tramitando un proceso penal por los mismos hechos que constituyen infracción administrativa, de acuerdo con lo previsto en esta ley, o por otros cuya separación de los sancionables, con arreglo a esta ley, sea imposible, el procedimiento quedará suspendido respecto de los mismos hasta que recaiga pronunciamiento firme de la autoridad judicial. Reanudado el procedimiento, en su caso, la resolución que se dicte deberá respetar la apreciación de los hechos que contenga dicho pronunciamiento judicial.

4. Si un mismo comportamiento infractor fuera susceptible de ser calificado con arreglo a dos o más tipos infractores, se impondrá la sanción que corresponda al más grave de ellos.

Artículo 86. *Inspección de las actividades ferroviarias y defensa de las infraestructuras.*

1. Corresponderá al Ministerio de Fomento, en el ámbito de la competencia estatal, la inspección de las empresas ferroviarias, la del transporte ferroviario y la de la forma de prestación de los servicios adicionales, auxiliares y complementarios.

2. Las empresas habilitadas para la prestación de los servicios de transporte ferroviario o para realizar las actividades a las que se refiere esta ley, vendrán obligadas a facilitar el acceso a sus instalaciones al personal de la Inspección en el ejercicio de sus funciones. También deberán permitir a dicho personal llevar a cabo el control de los elementos afectos a la prestación de los referidos servicios.

3. El Ministerio de Fomento podrá recabar de las personas físicas y jurídicas a que se refiere el apartado 1 del artículo 85, cuantas informaciones estimen necesarias sobre las materias objeto de esta ley.

4. Corresponde al administrador de infraestructuras ferroviarias el ejercicio de la potestad de policía en relación con la circulación ferroviaria, el uso y la defensa de la infraestructura, con la finalidad de garantizar la seguridad en el tráfico, la conservación de la infraestructura y las instalaciones de cualquier clase, necesarias para su explotación. Además, controlará el cumplimiento de las obligaciones que tiendan a evitar toda clase de daño, deterioro de las vías, riesgo o peligro para las personas, y el respeto de las limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril a que se refiere el capítulo III del título II de esta ley.

5. Los funcionarios del Ministerio de Fomento y el personal expresamente facultado por el administrador de infraestructuras ferroviarias para asegurar el cumplimiento de la normativa sobre seguridad tendrán, en sus actos de servicio o con motivo de los mismos, la consideración de agentes de la autoridad, a efectos de la exigencia, en su caso, de la responsabilidad correspondiente a quienes ofrezcan resistencia o cometan atentado o desacato contra ellos, de obra o de palabra.

6. El administrador de infraestructuras ferroviarias, en el ejercicio de la potestad señalada en el apartado anterior, podrá requerir a las personas a las que se refiere el apartado 1 del artículo 85 cuantas informaciones considere necesarias en el ejercicio de su potestad de policía en relación con las materias reguladas en esta ley y, en su caso, denunciará ante la Inspección de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento o ante las Delegaciones de Gobierno en las comunidades autónomas, las conductas y actuaciones que contravengan las disposiciones establecidas en la misma y en sus normas de desarrollo. En los procedimientos sancionadores que se inicien como resultado de las denuncias formuladas por el administrador de infraestructuras ferroviarias, el Ministerio de Fomento, con carácter previo a la resolución del expediente sancionador, someterá el mismo a informe de aquella entidad.

7. Los funcionarios del Ministerio de Fomento y el personal del administrador de infraestructuras ferroviarias, en el ejercicio de las funciones a que se refiere este artículo, podrán solicitar, a través de la autoridad gubernativa correspondiente, el apoyo necesario de los cuerpos y fuerzas de seguridad.

8. Las actas que levanten los referidos funcionarios y personal documentarán los resultados de sus actuaciones y deberán consignar:

a) El nombre y apellidos de la persona a la que se extienda y el carácter o representación con que comparece.

b) La descripción de los hechos a los que afecte.

c) La conformidad o disconformidad del sujeto inspeccionado con los hechos que se le imputen.

Las actas y diligencias extendidas tienen naturaleza de documentos públicos y hacen prueba, salvo que se acredite lo contrario, de los hechos que motiven su formalización.

Los hechos consignados en las diligencias o actas y manifestados o aceptados por los interesados se presumen ciertos y sólo podrán rectificarse por éstos mediante prueba de que incurrieron en error de hecho.

9. En el ejercicio de su función, el personal del Ministerio de Fomento o el del administrador de infraestructuras ferroviarias está autorizado para:

a) Realizar materialmente las actuaciones inspectoras precisas en cualquier lugar en que se desarrollen actividades afectadas por la legislación del transporte

ferroviario. No obstante, cuando se requiera el acceso al domicilio de personas físicas y jurídicas, será necesaria la previa obtención del oportuno mandamiento judicial.

b) Llevar a cabo las pruebas, investigaciones o exámenes que resulten necesarios para cerciorarse de la observancia de las disposiciones legales vigentes en materia de transporte ferroviario.

c) Si los órganos responsables de la inspección, a la vista de las graves circunstancias existentes que comprometan la seguridad de los transportes, decidieren la paralización de servicios o actividades ferroviarias lo comunicará, inmediatamente, al Delegado de Gobierno en la comunidad autónoma correspondiente, a efectos de que se instruya el correspondiente procedimiento.

Artículo 87. Clasificación de las infracciones.

Las infracciones de las normas reguladoras del sector ferroviario se clasifican en muy graves, graves y leves.

Artículo 88. Infracciones muy graves.

Se consideran infracciones muy graves:

a) La realización de actividades o la prestación de servicios regulados en esta ley sin contar con la necesaria licencia administrativa o con cualquier otro título habilitante que faculte para ello o sin estar expresamente amparado por los mismos.

b) El incumplimiento de las condiciones impuestas a los titulares de las licencias administrativas u otros títulos habilitantes, o el de las resoluciones dictadas por el Comité de Regulación Ferroviaria, cuando se ponga en peligro la seguridad de las personas, de los bienes o del tráfico ferroviario.

c) La prestación de los servicios sin contar con el preceptivo certificado de seguridad o en condiciones tales que pueda afectar a la seguridad de las personas o los bienes, con grave incumplimiento de las normas o prescripciones técnicas.

d) La prestación de servicios de transporte ferroviario sin haber obtenido la preceptiva adjudicación de capacidad de infraestructura.

e) La obtención de la licencia de empresa ferroviaria y el acceso a la capacidad de infraestructura mediante declaraciones falsas o por cualquier otro procedimiento irregular.

f) La realización de actividades que afecten a mercancías peligrosas o perecederas, objeto de transporte, en condiciones distintas a las fijadas reglamentariamente, cuando se ponga en peligro la seguridad de las personas, de los bienes, del tráfico ferroviario o se pueda afectar a la salud pública.

g) El incumplimiento, por las empresas ferroviarias y demás obligados, de las normas establecidas por el administrador de infraestructuras ferroviarias, de manera tal que produzcan perturbaciones en el tráfico ferroviario.

h) La negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de inspección de los transportes ferroviarios, que impida el ejercicio por éstos de las funciones que, legal o reglamentariamente, tengan atribuidas.

i) La cesión del derecho de uso de capacidad de infraestructura o la celebración de cualquier otro negocio jurídico sobre la capacidad de infraestructura adjudicada.

j) La realización de obras o actividades no permitidas en la zona de dominio público o en las zonas de protección de las infraestructuras ferroviarias, sin contar con la preceptiva autorización, cuando afecten a la seguridad del tráfico ferroviario.

k) El deterioro o la destrucción de cualquier obra o instalación, la sustracción de cualquier elemento de la infraestructura ferroviaria que afecte a la vía férrea o esté directamente relacionado con la seguridad del

tráfico ferroviario o la modificación intencionada de sus características.

l) La falta de vigencia o la inexistencia de los contratos de seguro obligatorios conforme a lo establecido en esta ley, o su insuficiente cobertura para garantizar las responsabilidades derivadas de actividades que realice la empresa ferroviaria.

m) La comisión, en el plazo de un año, de dos o más infracciones graves sancionadas mediante resolución administrativa firme.

Artículo 89. Infracciones graves.

Se consideran infracciones graves:

a) El incumplimiento de las condiciones impuestas a los titulares de las licencias o de otros títulos habilitantes o de las resoluciones dictadas por el Comité de Regulación Ferroviaria, cuando no constituyan infracción muy grave.

b) La interrupción injustificada del servicio para cuya prestación esté habilitado el titular de la licencia.

c) La no utilización de capacidad adjudicada por el administrador de infraestructuras ferroviarias en caso de infraestructura congestionada, por causas imputables a la empresa ferroviaria.

d) El incumplimiento de las condiciones de calidad y regularidad en que deben prestarse los servicios o actividades permitidas por la licencia u otro título habilitante, el de los requisitos establecidos al adjudicarse la capacidad o el de las instrucciones operativas y de prestación del servicio emanadas del administrador de infraestructuras ferroviarias, cuando dicho incumplimiento no constituya infracción muy grave.

e) La negativa a facilitar al órgano administrativo competente la información que reclame con arreglo a esta ley.

f) La negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de inspección cuando no se den las circunstancias que determinan la consideración de tal comportamiento como infracción muy grave.

g) La utilización de máquinas, material rodante y demás elementos de transporte sin cumplir las normas y los requisitos técnicos que por razones de seguridad deban reunir, cuando tal comportamiento no sea constitutivo de infracción muy grave.

h) El incumplimiento de cuantas obligaciones formales se impongan a quienes realicen las actividades reguladas en esta ley en garantía de los derechos de los consumidores y usuarios.

i) La realización de actividades que afecten a mercancías peligrosas o perecederas, objeto de transporte, sin respetar la normativa específica reguladora de aquél y el incumplimiento de las normas reglamentarias que garanticen la sanidad de las personas o la incompatibilidad de productos transportables con la salvaguarda de la seguridad del transporte, salvo que deba ser considerada como infracción muy grave.

j) La carencia o inhabilidad de los instrumentos o medios de control de obligada instalación en las máquinas y demás material rodante.

k) La realización de obras o actividades no permitidas en las zonas de protección o de seguridad de las infraestructuras ferroviarias, sin contar con la preceptiva autorización cuando tales comportamientos no constituyan infracción muy grave.

l) El deterioro de cualquier elemento de la infraestructura ferroviaria directamente relacionada con la ordenación, la orientación y la seguridad de la circulación o la modificación intencionada de sus características o situación, cuando tales comportamientos no constituyan infracción muy grave.

m) La destrucción, el deterioro, la alteración o la modificación de cualquier obra o instalación de la vía férrea o de los elementos funcionales de la misma, cuando tales comportamientos no constituyan infracción muy grave.

n) El lanzamiento o depósito de objetos en cualquier punto de la vía y sus aledaños e instalaciones anejas o al paso de los trenes y, en general, cualquier acto que pueda representar un peligro grave para la seguridad del transporte, sus usuarios, los medios o las instalaciones de todo tipo.

o) La comisión, en el plazo de un año, de dos o más infracciones leves.

p) Las conductas recogidas en el artículo anterior cuando las circunstancias que concurran en su comisión no perturben la seguridad de las personas, de los bienes o del tráfico ferroviario.

Artículo 90. *Infracciones leves.*

1. Constituyen infracciones leves cualesquiera violaciones de las normas contenidas en esta Ley que, no estando tipificadas como infracciones muy graves o graves, afecten al régimen de obligaciones de las entidades que realicen actividades ferroviarias o de los usuarios, en la forma que se determine reglamentariamente.

2. En todo caso, se consideran constitutivas de infracción leve las siguientes conductas de los usuarios del transporte ferroviario:

a) Acceder al tren o abandonar éste fuera de las paradas establecidas o estando éste en movimiento.

b) Obstaculizar o forzar los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de los coches del tren o de las que sean de uso exclusivo del personal de la empresa ferroviaria.

c) Usar, sin causa justificada, de cualquiera de los mecanismos de parada de los trenes, de seguridad o de socorro.

d) Entrar en las cabinas de conducción de los trenes, locomotoras u otros lugares en los que se encuentre el material de tracción, o acceder a instalaciones reservadas para el uso exclusivo de las personas autorizadas.

e) Viajar en lugares distintos de los habilitados para los usuarios.

f) Fumar en lugares distintos de los habilitados a tal fin, en los coches y locales.

g) Realizar acciones que impliquen peligro para la integridad física de los demás usuarios o que supongan el deterioro del material de los vehículos o de las estaciones.

h) Las conductas recogidas en los párrafos a) a o) del artículo anterior, cuando las circunstancias que concurran en su comisión no perturben la seguridad de las personas, de los bienes o del tráfico ferroviario.

Artículo 91. *Sanciones.*

1. Las infracciones tipificadas en los artículos anteriores serán sancionadas:

a) Las muy graves con multa de 30.001 hasta 300.000 euros.

b) Las graves con multa de 6.001 hasta 30.000 euros.

c) Las leves con multa de hasta 6.000 euros.

2. Cuando, como consecuencia de la infracción, se obtenga un beneficio cuantificable, la multa podrá incrementarse hasta el triple del beneficio obtenido.

3. La comisión de una infracción muy grave podrá llevar aparejada la revocación o suspensión de la licencia administrativa y la consecuente inhabilitación temporal

para el ejercicio de la actividad por un período máximo de un año, así como, en su caso, el precintado de la maquinaria y del material rodante con el que se haya realizado la actividad infractora. La imposición, por resolución definitiva, de una nueva sanción por la comisión de una infracción muy grave en los doce meses siguientes a la de la inicial, llevará aneja la revocación de la licencia de empresa ferroviaria. En el cómputo del referido plazo no se tendrán en cuenta los períodos en que no haya sido posible realizar la actividad por haber sido temporalmente retirada la correspondiente licencia.

4. La imposición de sanciones se hará constar en el correspondiente Registro Especial de Empresas Ferroviarias a cargo del Ministerio de Fomento. Una vez transcurridos cinco años desde el cumplimiento de la sanción, se cancelará, de oficio, la referida inscripción.

5. El Ministerio de Fomento comunicará a la Comisión Europea y a las autoridades competentes de los demás Estados miembros de la Unión Europea que hayan concedido licencia u otro título habilitante a una empresa que opere en España, cualquier resolución sancionadora que le afecte y que implique una restricción de su actividad.

Artículo 92. *Infracciones y sanciones específicas en materia de circulación y conducción.*

1. El incumplimiento, por el personal de circulación o de conducción, de la normativa reglamentaria sobre cualificación profesional y seguridad en el tráfico tendrá el carácter de infracción administrativa.

2. Tendrán la consideración de muy graves las infracciones a que se refiere el apartado siguiente, cuando concurran circunstancias de peligro para la seguridad del tráfico ferroviario o pongan en riesgo las personas o las mercancías. Además, será infracción muy grave la conducción de máquinas sin contar con la titulación reglamentariamente exigible al efecto.

3. Se consideran infracciones graves la conducción de máquinas de forma negligente o temeraria, la ingestión de bebidas alcohólicas, con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan o de estupefacientes, psicotrópicos o cualquier otra sustancia de efectos análogos, que perturben o disminuyan las facultades psicofísicas del personal de circulación o conducción, la omisión de socorro en caso de necesidad o accidente y la conducción y circulación de máquinas que incumplan las condiciones técnicas y de seguridad establecidas en la esta ley y en las normas de desarrollo o excediendo los tiempos máximos de conducción que se fijen reglamentariamente.

4. Tendrán la consideración de infracciones leves aquellas que no se califiquen expresamente como muy graves o como graves.

5. Las infracciones muy graves serán sancionadas con multas de hasta 15.000 euros. Las graves, con multas de hasta 6.000 euros y las leves, con multas de hasta 3.000 euros. En el caso de infracciones muy graves o graves, podrá imponerse, además, como sanción la revocación de la licencia o del permiso para la conducción de vehículos de transporte ferroviario.

6. Del pago de las multas responderá, solidariamente, la empresa ferroviaria en la que preste sus servicios el personal sancionado, sin perjuicio de la posibilidad de repetir contra el mismo.

Artículo 93. *Graduación de las sanciones.*

La cuantía de las sanciones que se impongan se graduará de acuerdo con los siguientes factores:

a) La repercusión social de la infracción y el peligro para la vida y salud de las personas, la seguridad de las cosas y el medio ambiente.

- b) La importancia del daño o deterioro causado, en su caso.
- c) La intencionalidad en la comisión de la infracción.
- d) El grado de participación del sancionado y el beneficio por él obtenido.
- e) La comisión, en el período de los doce meses anteriores al hecho infractor, de otra infracción de la misma naturaleza, cuando así haya sido declarado por resolución firme en vía administrativa.
- f) La circunstancia de haber procedido el infractor, por propia iniciativa, a remediar los efectos perniciosos de la infracción.

Artículo 94. *Multas coercitivas.*

Con independencia de las sanciones que correspondan, la autoridad competente podrá imponer multas coercitivas cuando prosiga la conducta infractora y no se atienda el requerimiento de cese de la misma, reiterándolo cada lapso de tiempo que sea suficiente para cumplir lo ordenado. Las multas coercitivas no excederán, cada una de ellas, del 10 por ciento de la sanción fijada para la infracción cometida.

Artículo 95. *Competencia para la imposición de sanciones.*

Corresponderá la imposición de las sanciones por infracciones leves a los Delegados del Gobierno en las comunidades autónomas y por infracciones graves al Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento. Las sanciones por infracciones muy graves serán impuestas por el Ministro de Fomento.

Artículo 96. *Procedimiento sancionador y medidas provisionales.*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y en su normativa de desarrollo, el procedimiento sancionador se iniciará siempre de oficio por las Delegaciones de Gobierno en las comunidades autónomas, bien por propia iniciativa o como consecuencia de orden superior, petición razonada de otros órganos o denuncia.

La denuncia deberá expresar la identidad de la persona o personas que las presenten, el relato de los hechos que pudieran constituir infracción y la fecha de su comisión y, cuando sea posible, la identificación de los presuntos infractores.

2. Con anterioridad a la iniciación del procedimiento sancionador, se podrán realizar actuaciones previas con objeto de determinar si concurren circunstancias que justifiquen tal iniciación. En especial, estas actuaciones se orientarán a fijar, con la mayor precisión posible, los hechos susceptibles de motivar la incoación del procedimiento, la persona o personas que pudieran resultar responsables y las circunstancias relevantes que concurren en unos y otros.

3. Una vez acordada la iniciación del procedimiento sancionador se notificará al presunto o presuntos infractores, que dispondrán de un plazo de 15 días, desde la fecha de la notificación, para aportar cuantas alegaciones, documentos o informaciones estimen convenientes y, en su caso, proponer prueba concretando los medios de que pretendan valerse. Recibidas las alegaciones o transcurrido el plazo para ello, la Delegación de Gobierno en la comunidad autónoma podrá acordar la apertura de un período de prueba.

4. La propuesta de resolución se notificará a los interesados, concediéndoseles un plazo de quince días, desde la notificación, para formular alegaciones y pre-

sentar los documentos e informaciones que estimen pertinentes ante el Delegado de Gobierno en la comunidad autónoma quien, a la vista de ellos, resolverá o, en su caso, remitirá lo actuado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 95, al órgano competente para la imposición de la sanción que corresponda, junto con todos los documentos, alegaciones e informaciones que obren en autos.

5. Antes de dictar resolución, el órgano competente para resolver podrá decidir, mediante acuerdo motivado, la realización de las actuaciones complementarias indispensables para resolver el procedimiento que, en todo caso, deberán tener lugar en un plazo no superior a 15 días. El plazo para resolver el procedimiento quedará suspendido hasta la terminación de las mismas.

6. En el plazo de 10 días desde la recepción de la propuesta de resolución y los documentos, alegaciones e informaciones obrantes en el procedimiento, el órgano competente para resolver dictará resolución motivada, que deberá ser notificada a los interesados.

Si transcurridos seis meses desde la iniciación del procedimiento sancionador no se hubiere notificado a los interesados la resolución que le ponga fin, se producirá su caducidad. En tal caso, el órgano competente para resolver emitirá, a solicitud del interesado, certificación en la que conste que ha caducado el procedimiento y que se ha procedido al archivo de las actuaciones.

Las resoluciones que pongan fin a la vía administrativa serán inmediatamente ejecutivas.

7. Antes de la iniciación del procedimiento sancionador, el órgano competente podrá, de oficio o a instancia de parte, adoptar las medidas que correspondan, en los casos de urgencia y para la protección provisional de los intereses implicados. Estas deberán ser confirmadas, modificadas o dejadas sin efecto mediante el acuerdo de iniciación del referido procedimiento, que deberá efectuarse dentro de los 15 días siguientes a su adopción y que podrá ser objeto del recurso que proceda.

8. Asimismo, iniciado el procedimiento sancionador, el órgano competente para imponer la sanción correspondiente podrá adoptar, de oficio o a instancia de parte, las medidas provisionales que estime oportunas para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer y el buen fin del procedimiento, evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción y garantizar las exigencias de los intereses generales.

No obstante, cuando así venga exigido por razones de urgencia inaplazable, la competencia para la adopción de las medidas provisionales que resulten necesarias corresponderá a los Delegados de Gobierno en las comunidades autónomas.

9. En todo caso, las medidas provisionales quedarán sin efecto si no se inicia el procedimiento en el plazo señalado o cuando el acuerdo de iniciación no contenga un pronunciamiento expreso acerca de las mismas.

10. Las medidas de carácter provisional, que deberán ser proporcionales en cuanto a su intensidad y condiciones a los objetivos que se pretenden garantizar, podrán consistir en la suspensión temporal de actividades y la prestación de fianzas, en la clausura temporal de las infraestructuras afectadas, en la retirada de material rodante o en la suspensión temporal de servicios por razones de sanidad, higiene o seguridad.

En ningún caso, se podrán adoptar medidas provisionales que puedan causar perjuicio de difícil o imposible reparación a los interesados o que impliquen violación de derechos amparados por esta ley.

11. Las medidas provisionales podrán ser dejadas sin efecto o modificadas durante la tramitación del pro-

cedimiento sancionador, de oficio o a instancia de parte, en virtud de circunstancias sobrevenidas o que no pudieron ser tenidas en cuenta en el momento de su adopción.

En todo caso, se extinguirán con la eficacia de la resolución que ponga fin al procedimiento sancionador.

Artículo 97. *Prescripción.*

1. Las infracciones reguladas en esta ley prescribirán, las muy graves a los tres años, las graves, a los dos años, y las leves, a los seis meses.

El plazo de prescripción de las infracciones comenzará a computarse desde el día en que se hubieran cometido. Interrumpirá la prescripción la iniciación, con conocimiento del interesado, del procedimiento sancionador. El plazo de prescripción volverá a correr si el expediente sancionador estuviera paralizado durante más de un mes, por causa no imputable al presunto responsable.

2. Las sanciones impuestas por faltas muy graves prescribirán a los tres años, las impuestas por faltas graves, a los dos años y las impuestas por faltas leves, al año.

El plazo de prescripción de las sanciones comenzará a computarse desde el día siguiente a aquel en que adquiriera firmeza la resolución por la que se impone la sanción. Interrumpirá la prescripción la iniciación, con conocimiento del interesado, del procedimiento de ejecución, volviendo a correr el plazo si aquél está paralizado durante más de un mes por causa no imputable al infractor.

Disposición adicional primera. *Asunción de la función de administración de las infraestructuras ferroviarias.*

1. La entidad pública empresarial RENFE pasa a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y asume las funciones asignadas al administrador de infraestructuras ferroviarias en esta ley.

2. El personal que, en el momento de entrada en vigor de esta ley, preste sus servicios en la entidad pública empresarial RENFE se mantendrá en la plantilla de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, salvo el que esté vinculado a la prestación del servicio de transporte ferroviario y el que resulte preciso para la puesta en marcha y funcionamiento de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora a la que se refiere la disposición adicional tercera, que se integrará en ésta con arreglo a lo que se determine, mediante orden del Ministro de Fomento y previa audiencia de los representantes de los trabajadores de la primera.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 44 del texto refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, se entenderá que existe sucesión de empresas entre la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias y la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. A tal efecto, los trabajadores de la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias se integrarán en la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

3. El Ministerio de Fomento velará, especialmente, por el adecuado cumplimiento de lo previsto en el apartado anterior, promoviendo la interlocución entre las entidades y colectivos afectados por su aplicación. Asimismo, tutelaré el respeto de las condiciones laborales del personal de la entidad en tanto éstas no sean sustituidas mediante la correspondiente negociación colectiva.

4. Mediante orden del Ministro de Fomento, se determinará qué bienes muebles e inmuebles de los que hasta la fecha de entrada en vigor de esta ley han pertenecido o estado adscritos a la entidad pública empresarial RENFE son necesarios para la prestación

del servicio de transporte ferroviario. Dichos bienes pertenecerán a la entidad pública empresarial RENFE-Operadora. Los restantes se mantendrán en el patrimonio de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Se consideran, en todo caso, de titularidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias:

a) Los bienes y derechos que, en la fecha de entrada en vigor de esta ley, sean de la titularidad de la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias o que estén adscritos a la misma.

b) Los bienes y derechos que, en la fecha de entrada en vigor de esta ley, sean patrimoniales de RENFE salvo aquellos que el Ministerio de Fomento, mediante orden, determine como necesarios para la prestación del servicio de transporte ferroviario.

c) Los bienes y derechos patrimoniales de titularidad estatal que, en la fecha de entrada en vigor de esta ley, estén adscritos a RENFE salvo aquellos que el Ministerio de Fomento determine, mediante orden, como necesarios para la prestación del servicio de transporte ferroviario.

d) Todos los bienes de dominio público o patrimoniales que configuran la denominada línea de alta velocidad Madrid-Sevilla.

e) Todas las estaciones, terminales y otros bienes inmuebles que resulten permanentemente necesarios para la prestación de los servicios que constituyen su actividad.

No obstante lo anterior, las líneas que, hasta la fecha de entrada en vigor de esta ley, estén siendo administradas por la entidad pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, dejarán de pertenecer o estar adscritas a ésta y se integrarán en el patrimonio del Estado, con la excepción de la denominada línea de alta velocidad Madrid-Sevilla que pasará a ser de titularidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Disposición adicional segunda. *Extinción de la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias.*

1. Queda extinguida la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias. La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se subrogará en todos los derechos y obligaciones de aquélla y será titular de todos los bienes de dominio público o patrimoniales que en la fecha de entrada en vigor de esta ley tenga adscritos o pertenezcan a la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias.

2. Los funcionarios adscritos a la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias que resulten afectados por la extinción de esta entidad podrán optar, durante el plazo que reglamentariamente se determine, por integrarse en la plantilla del personal laboral de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, con reconocimiento de la antigüedad que les corresponda y quedando en sus cuerpos o escalas de origen en la situación de excedencia voluntaria prevista en el artículo 29.3.a) de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública, o por acceder a los puestos que puedan corresponderles, conforme a la normativa regulatoria de la Función Pública.

Disposición adicional tercera. *Creación de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora.*

1. Se crea la entidad pública empresarial RENFE-Operadora, como organismo público de los previstos en el artículo 43.1.b) de la Ley 6/1997, de 14 de abril,

de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. RENFE-Operadora tiene personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar y patrimonio propio, y está adscrita al Ministerio de Fomento. El Consejo de Ministros, mediante real decreto, a iniciativa del Ministerio de Fomento y a propuesta conjunta de los Ministerios de Administraciones Públicas y de Hacienda, aprobará el Estatuto de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora.

2. El objeto de la entidad RENFE-Operadora es la prestación de servicios de transporte ferroviario tanto de mercancías como de viajeros, que incluirá el mantenimiento del material rodante. RENFE-Operadora podrá desarrollar, además, cuantas actuaciones mercantiles resulten necesarias o convenientes para la mejor realización de sus funciones, pudiendo llevar a cabo toda clase de actos de administración o disposición que sean precisos para el cumplimiento de las mismas, incluso mediante la participación en negocios, sociedades o empresas, nacionales o extranjeros, con sujeción, en todo caso, a lo dispuesto en la legislación vigente.

3. La entidad pública empresarial RENFE-Operadora estará habilitada para la prestación del servicio de transporte ferroviario de mercancías, sin perjuicio de lo previsto en el apartado siguiente.

RENFE-Operadora, desde la entrada en vigor de la ley, tendrá asignada toda la capacidad de infraestructura necesaria para la realización de los servicios de transporte de mercancías que estuviere prestando, en dicho momento, la entidad pública empresarial RENFE. Además, podrá obtener directamente la asignación de la capacidad necesaria para la prestación de nuevos servicios.

Lo dispuesto en el párrafo anterior será de aplicación hasta el momento en que, debidamente aprobada la declaración sobre la red, con arreglo al artículo 29, RENFE-Operadora pueda solicitar la capacidad necesaria para la prestación de sus servicios.

Asimismo, gestionará el servicio de transporte ferroviario de viajeros en los términos que se señalan en la disposición transitoria tercera.

4. En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta ley, la entidad pública empresarial RENFE-Operadora deberá cumplir las exigencias establecidas en el artículo 45 de la misma, salvo lo establecido en el punto 1.ª de dicho artículo en cuanto a revestir la forma de sociedad anónima, y solicitar la correspondiente licencia.

5. RENFE-Operadora tendrá, para el cumplimiento de sus fines, un patrimonio propio, distinto del de la Administración General del Estado, integrado por el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de los que sea titular.

6. Se incorporan al patrimonio de RENFE-Operadora todos los bienes muebles e inmuebles de RENFE que sean necesarios para la prestación del servicio de transporte ferroviario o que se estimen convenientes para garantizar su equilibrio financiero.

7. Los recursos de RENFE-Operadora estarán integrados por:

a) Los ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos con el ejercicio de su actividad.

b) Los recursos financieros procedentes de operaciones de endeudamiento, cuyo límite anual será fijado en las respectivas leyes de Presupuestos Generales del Estado.

c) Las subvenciones que, en su caso, pudieran incluirse en los Presupuestos Generales del Estado.

d) Las subvenciones, aportaciones y donaciones que se concedan a su favor, procedentes de fondos específicos de la Unión Europea, de otras Administraciones públicas, de entes públicos y de particulares.

e) Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio.

f) Los productos y rentas derivados de su participación en otras entidades.

g) Cualquier otro recurso que pueda corresponderle por ley o le sea atribuido por convenio o por cualquier otro procedimiento legalmente establecido.

8. El régimen de contratación, de adquisición y de enajenación de la entidad se acomodará a las normas establecidas en derecho privado, sin perjuicio de lo determinado en la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones.

9. La estructura organizativa básica de RENFE-Operadora, sus órganos superiores de dirección y las funciones de los mismos, serán objeto de regulación en el correspondiente Estatuto. El personal de RENFE-Operadora se regirá por las normas de derecho laboral que le sean de aplicación.

10. La entidad RENFE-Operadora podrá crear, en su seno, sociedades anónimas cuyo objeto social coincida, total o parcialmente, con las funciones propias de sus unidades de negocio o áreas corporativas. En tal caso, desaparecerá o se modificará, en consonancia, la unidad de negocio o el área operativa correspondiente.

11. El régimen sobre personal de RENFE-Operadora se ajustará al régimen propio de las sociedades mercantiles estatales.

12. La entidad pública empresarial RENFE-Operadora asumirá la deuda que la entidad pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles hubiera contraído con ocasión de la adquisición, el mantenimiento y el funcionamiento del material rodante y de cualesquiera otros servicios relacionados con éste.

El importe y detalle de la deuda a la que se refiere el párrafo anterior se cuantificará por el Ministerio de Fomento y se someterá a informe de control financiero de la Intervención General de la Administración del Estado, previamente a su determinación mediante orden del referido Ministerio.

13. El régimen presupuestario, el económico financiero, el de contabilidad, el de intervención y el de control financiero de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora, serán determinados en su Estatuto conforme a lo establecido en el texto refundido de la Ley General Presupuestaria, aprobado por Real Decreto-Legislativo 1091/1988, de 23 de septiembre.

14. A efectos de lo previsto en el artículo 44 del texto refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto-Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, se entenderá que existe sucesión de empresas entre la entidad pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles y la entidad pública empresarial RENFE-Operadora. Los trabajadores de la entidad pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles se integrarán en la entidad pública empresarial RENFE-Operadora en función de las actividades y los servicios que presten en aquélla correspondientes a la entidad pública empresarial RENFE-Operadora, de acuerdo con lo establecido en esta ley.

15. El Ministerio de Fomento velará, especialmente, por el adecuado cumplimiento de lo previsto en el apartado anterior, promoviendo la interlocución entre las entidades y colectivos afectados por su aplicación. Asimismo, tutelará el respeto de las condiciones laborales del personal de la entidad en tanto éstas no sean sustituidas mediante la correspondiente negociación colectiva.

Disposición adicional cuarta. *Exenciones fiscales.*

1. A los actos de mutación patrimonial, afectación, adscripción y atribución de administración, así como los relativos al saneamiento financiero de RENFE, objeto de esta ley, les será de aplicación el régimen fiscal previsto en los artículos 98 a 109, ambos inclusive, del capí-

tulo VIII del título VIII de la Ley 43/1995, de 27 de diciembre, del Impuesto de Sociedades.

2. El régimen aplicable al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias respecto del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, en cuanto a todas sus modalidades, será el previsto en el artículo 45.I.A.a) del texto refundido de la Ley del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, aprobado por el Real Decreto-Legislativo 1/1993, de 24 de septiembre.

3. Se reducen en un 95 por ciento los aranceles que los Notarios y Registradores deban percibir con ocasión de su intervención en cuantas operaciones de reordenación patrimonial sea necesario acometer para dar ejecución a lo previsto en esta ley.

Disposición adicional quinta. *Exclusiones.*

No son objeto de regulación por esta ley los modos de transporte que utilicen cable o cables, tractores y portadores y que no tengan camino de rodadura fijo. Estos modos de transporte se regirán por su normativa específica.

Disposición adicional sexta. *Habilitación del personal y homologación del material rodante de RENFE-Operadora.*

Se entenderá que el personal ferroviario cualificado que, a la entrada en vigor de esta ley, ejerza sus funciones en RENFE-Operadora está habilitado para el desempeño de las mismas y que el material rodante con el que cuente dicha entidad, se halla homologado.

No obstante, en el plazo de dos años computado desde la misma fecha, dicho personal habrá de estar habilitado y el referido material rodante homologado, en la forma establecida en las órdenes que se dicten por el Ministerio de Fomento, con arreglo a lo previsto en los artículos 58 y 60 de esta ley.

Disposición adicional séptima. *Destino de los bienes inmuebles de titularidad estatal correspondientes a las líneas de ferrocarril cerradas y de construcción abandonada.*

Quedarán integrados, como bienes patrimoniales, en el patrimonio de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias todos los bienes inmuebles de titularidad estatal correspondientes a las líneas de ferrocarril cerradas o abandonadas. La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se subroga en todos los derechos y obligaciones que correspondan al Ministerio de Fomento, con arreglo a lo establecido en el artículo 24 de esta ley.

Disposición adicional octava. *Interconexión e interoperabilidad de las redes e intermodalidad de los servicios.*

Se deberán cumplir por los órganos competentes de la Administración del Estado y por las empresas ferroviarias los requisitos necesarios para que en la proyección, la construcción, la puesta en servicio, la rehabilitación, la renovación, la explotación y el mantenimiento de los elementos que integren el sistema ferroviario transeuropeo, vinculados a la Red Ferroviaria de Interés General y al material rodante que circule sobre ella, se garantice su interoperabilidad e intermodalidad. Mediante real decreto se determinarán dichos requisitos técnicos y se establecerán los medios para hacer posible la interconexión e interoperabilidad de las redes y la intermodalidad de los servicios ferroviarios.

Disposición adicional novena. *Líneas que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General.*

1. La Red Ferroviaria de Interés General se compondrá, en el momento de entrada en vigor de esta ley, de todas las infraestructuras ferroviarias que en esa fecha estén siendo administradas por RENFE o cuya administración haya sido encomendada al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias o ejerza la Autoridad Portuaria correspondiente en los Puertos de Interés General. Igualmente y con arreglo a lo previsto en la disposición transitoria sexta, la red de ancho métrico de titularidad del Estado y administrada por FEVE, integrará la Red Ferroviaria de Interés General.

El Ministerio de Fomento, con arreglo al artículo 4.2, podrá realizar la determinación concreta de las líneas ferroviarias que integran la Red Ferroviaria de Interés General.

2. Las líneas efectivamente cerradas al tráfico como consecuencia del Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 1984 no forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

Disposición transitoria primera. *Calendario de apertura del mercado para los servicios ferroviarios de transporte internacional de mercancías.*

Sin perjuicio de la aplicación al transporte nacional de mercancías, desde la entrada en vigor de esta ley, de las reglas contenidas en ella, el libre acceso a la Red Ferroviaria de Interés General por cualquier empresa ferroviaria que preste servicios de transporte internacional de mercancías, se producirá conforme al siguiente calendario:

A) Desde la entrada en vigor de esta ley, el transporte internacional de mercancías prestado sobre la denominada Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías. Por orden del Ministerio de Fomento, se determinará la composición de la Red Ferroviaria de Interés General que forme parte de la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías.

B) Antes de 1 de enero de 2006, el transporte internacional de mercancías sobre la Red Ferroviaria de Interés General habilitada para ello. La determinación concreta de la fecha de apertura del mercado para este tipo de transporte la establecerá, mediante real decreto, el Gobierno.

Disposición transitoria segunda. *Aplicación de los preceptos establecidos en esta ley a las entidades de otros Estados de la Unión Europea.*

Podrán obtener, con arreglo a esta ley, asignación de capacidad de infraestructura, los candidatos nacionales de otros países de la Unión Europea que deseen prestar servicios de transporte ferroviario en España, tan pronto como aquéllos liberalicen su prestación.

En todo caso, las previsiones de esta ley resultarán de aplicación a los referidos candidatos en la fecha en la que expire el plazo para que los Estados miembros de la Unión Europea liberalicen, con arreglo a las directivas comunitarias, cada tipo de servicio.

Las agrupaciones empresariales internacionales en que participen empresas ferroviarias establecidas en España tienen derecho al acceso a la Red Ferroviaria de Interés General para prestar servicios internacionales de transporte ferroviario entre los Estados miembros en que estén establecidas las empresas integrantes de dichas agrupaciones. Igualmente, tendrán derecho de tránsito sobre la Red Ferroviaria de Interés General y a los efectos indicados, las agrupaciones internacionales,

participen o no en ellas, empresas ferroviarias establecidas en España.

Se reconoce, asimismo, el derecho de acceso a la Red Ferroviaria de Interés General a las empresas ferroviarias que presten servicios de transporte internacional combinado de mercancías.

Disposición transitoria tercera. Gestión del transporte ferroviario de viajeros.

Los capítulos II y III del título IV de esta ley no serán de aplicación al transporte ferroviario de viajeros hasta tanto la Unión Europea no establezca un régimen de apertura del mercado para este tipo de transporte. Hasta entonces, RENFE-Operadora tendrá derecho a explotar los servicios de transporte de viajeros que se presten sobre la Red Ferroviaria de Interés General, en la forma establecida en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y en su normativa de desarrollo en cuanto no se opongan al resto del contenido de esta ley.

Una vez que se imponga el régimen de apertura del mercado de transporte ferroviario de viajeros, de conformidad con lo previsto en el párrafo anterior, RENFE-Operadora conservará el derecho a explotar la capacidad de red que entonces utilice efectivamente y podrá solicitar que se le asigne otra capacidad de red, con arreglo a lo previsto en esta ley.

Disposición transitoria cuarta. Contratos-programa entre el Estado y RENFE-Operadora.

1. Las directrices básicas de actuación de RENFE-Operadora, sus niveles de inversión y los compromisos necesarios para alcanzar sus fines y objetivos, se concretarán en un contrato-programa a celebrar entre aquélla y la Administración General del Estado. En el momento en que, con arreglo a la disposición transitoria anterior, se aplique el capítulo II del título IV de la misma, no podrán celebrarse nuevos contrato-programa.

2. Las subvenciones y compensaciones que RENFE-Operadora haya de percibir del Estado por la prestación de servicios de transporte ferroviario deficitarios se ajustarán a lo dispuesto en el contrato-programa que, entre ambos, se celebre.

3. La Intervención General de la Administración del Estado emitirá un informe de control financiero sobre el grado de ejecución de las previsiones económicas del contrato-programa, en el que se recoja su opinión técnica sobre la liquidación de las aportaciones a efectuar por el Estado.

Disposición transitoria quinta. Régimen aplicable a Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE).

De acuerdo con la disposición adicional novena, la Red de ancho métrico de titularidad del Estado y explotada por FEVE integra la Red Ferroviaria de Interés General. No obstante, le será de aplicación el contenido de los capítulos I y II, salvo su sección 2.^a, del título VI de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en tanto no se dicte, en desarrollo de esta ley, un reglamento específico que establezca su régimen jurídico. En la medida en que los referidos preceptos de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres se remitan a otros de la propia ley, la remisión deberá entenderse realizada a las normas que regulan la misma materia en esta ley.

Sin perjuicio de lo anterior, se aplicará, inmediatamente, a la citada Red y a FEVE el régimen previsto en esta ley respecto de las limitaciones a la propiedad y el régimen sancionador.

Disposición transitoria sexta. Normativa aplicable en materia de seguridad.

En tanto no se desarrollen reglamentariamente las previsiones contenidas en esta ley en lo relativo a las exigencias de seguridad en la construcción y explotación de infraestructuras y al tráfico ferroviario, regirán las disposiciones actualmente aplicables. La nueva normativa deberá, como mínimo, mantener los niveles de seguridad actualmente vigentes.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango a esta ley se opongan a lo dispuesto en ella y, en concreto, la sección 2.^a del capítulo II y los capítulos III, IV y V del título VI de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, el artículo 74 de la Ley 42/1994, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, los artículos 160 y 161 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, el artículo 104 de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

Disposición final primera. Habilitación reglamentaria.

1. Sin perjuicio de las facultades atribuidas por esta ley al Ministerio de Fomento, se habilita al Gobierno para dictar cuantas disposiciones sean precisas para el desarrollo y cumplimiento de lo dispuesto en esta ley.

2. En la elaboración de cualesquiera normas de desarrollo de esta ley serán oídas las entidades representativas del sector y los usuarios, integrados en el Consejo Nacional de Transportes Terrestres, así como serán sometidos a dictamen del Consejo Económico y Social aquellos desarrollos normativos de especial relevancia en su ámbito consultivo, sustituyendo los referidos trámites al de audiencia, al que se refiere el artículo 24.1.c de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

Disposición final segunda. Títulos competenciales que amparan la ley.

Esta ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.1.^a, 13.^a, 14.^a, 21.^a y 24.^a de la Constitución.

Disposición final tercera. Entrada en vigor de la ley.

1. La presente ley entrará en vigor a los seis meses desde su publicación en el «Boletín Oficial del Estado». Dentro de dicho plazo, el Gobierno aprobará los Estatutos de las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y RENFE-Operadora.

2. No obstante, las previsiones de la ley que contienen habilitaciones al Gobierno o al Ministerio de Fomento para dictar reglamentos o disposiciones de desarrollo, tendrán plena eficacia desde el día siguiente a la publicación de la misma.

Por tanto,

Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta ley.

Madrid, 17 de noviembre de 2003.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno en funciones,
RODRIGO DE RATO Y FIGAREDO

ANEXO

Adjudicación: otorgamiento, por el administrador de infraestructuras ferroviarias, del derecho a servirse de capacidad de infraestructura ferroviaria.

Agrupación empresarial internacional: cualquier asociación de, al menos, dos empresas ferroviarias establecidas en Estados miembros de la Unión Europea distintos, con el fin de prestar servicios de transportes internacionales entre Estados miembros.

Apartadero: infraestructura ferroviaria de titularidad pública o privada, consistente en una instalación de vías para la carga, descarga y estacionamiento de vagones con enlace a una línea mediante una o más agujas de plena vía, que sirve para complementar la Red Ferroviaria de Interés General.

Candidato: la empresa ferroviaria con licencia o una agrupación internacional de empresas ferroviarias. Asimismo, pueden ser candidatos otras personas jurídicas, que sin tener la condición de empresas ferroviarias, estén interesadas en la explotación del servicio, tales como las agencias de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado.

Capacidad de infraestructura: la capacidad para programar las franjas ferroviarias solicitadas para un segmento de la infraestructura durante un periodo determinado.

Coordinación: el procedimiento mediante el cual el organismo adjudicador y los candidatos intentan resolver situaciones de conflicto de solicitudes de capacidad de infraestructura.

Declaración sobre la red: la declaración que detalla las normas generales, plazos, procedimientos y criterios relativos a los sistemas de cánones y adjudicación de capacidad. Contiene, asimismo, cualquier otra información que pueda ser necesaria para cursar una solicitud de capacidad de infraestructura.

Empresa ferroviaria: aquella entidad cuya actividad principal consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa, en todo caso, la que aporte la tracción. Se incluyen, asimismo, en el concepto, las empresas que aportan, exclusivamente, la tracción.

Explanación: la franja de terreno en la que se ha modificado la topografía natural del suelo y sobre la que se construye la línea férrea, se disponen sus elementos funcionales y se ubican sus instalaciones.

Franja horaria: la capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos, en un momento dado.

Infraestructura congestionada: el tramo de infraestructura para el cual no puede atenderse plenamente la demanda de capacidad de infraestructura durante determinados periodos, ni siquiera tras coordinación de las distintas solicitudes de capacidad.

Licencia: una autorización concedida por un Estado a una empresa a la que se reconoce su condición de empresa ferroviaria, condición que puede estar limitada a la prestación de determinados tipos de servicios de transporte.

Línea: parte de la infraestructura ferroviaria que une dos puntos determinados y que está integrada por los siguientes elementos: plataformas de la vía, superestructuras, como carriles y contrarraíles, traviesas y material de sujeción, obras civiles, como puentes, pasos superiores y túneles, e instalaciones de seguridad, de señalización y de telecomunicación de la vía y elementos que permiten el alumbrado. No se consideran incluidos en el concepto de línea, las estaciones y terminales u otros edificios o instalaciones de atención al viajero.

Plan de aumento de capacidad: La medida o conjunto de medidas, acompañadas de un calendario de aplicación, propuestas para mitigar las limitaciones de capa-

cidad que hayan motivado la calificación de un tramo como infraestructura congestionada.

Plan de contingencias: es el elaborado por el administrador de infraestructuras ferroviarias que contiene la relación de las Administraciones, los organismos y los órganos públicos que deben ser informados en caso de incidente importante o de perturbación grave del tráfico ferroviario.

Servicio internacional de transporte de mercancías: cualquier servicio de transporte en que el tren cruce, al menos, una frontera de un Estado miembro. El tren puede componerse o dividirse, o ambas cosas, y las distintas secciones tener diferentes orígenes y destinos, siempre que todos los vagones crucen, al menos, una frontera.

Servicios adicionales: son servicios adicionales, los de acceso desde la vía a las instalaciones de mantenimiento, reparación y suministro existentes en la Red Ferroviaria de Interés General, concretamente a:

- Las de aprovisionamiento de combustible.
- Las de electrificación para la tracción, cuando esté disponible.
- Las de formación de trenes.
- Las de mantenimiento y otras instalaciones técnicas.
- Las terminales de carga.

El administrador de infraestructuras ferroviarias, únicamente, podrá rechazar las demandas de empresas ferroviarias si existen alternativas viables en condiciones de mercado.

Servicios complementarios: son servicios complementarios, aquellos que el administrador de infraestructuras ferroviarias pueda ofrecer a las empresas ferroviarias, quedando aquél obligado a prestarlos a las que lo soliciten. Tales servicios pueden comprender:

- La corriente de tracción.
- El precalentamiento de trenes de viajeros.
- El suministro de combustible, servicio de maniobras y cualquier otro suministrado en las instalaciones de los servicios de acceso.
- Los específicos para control del transporte de mercancías peligrosas y para la asistencia a la circulación de convoyes especiales.

Servicios auxiliares: son servicios auxiliares, los que las empresas ferroviarias pueden solicitar al administrador de infraestructuras ferroviarias u otros prestadores. No obstante, en este caso, el administrador de infraestructuras ferroviarias no estará obligado a prestarlos. Entre estos servicios se incluyen:

- El acceso a la red de telecomunicación.
- El suministro de información complementaria.
- La inspección técnica del material rodante.

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

20979 *RECURSO de inconstitucionalidad número 2099-2003, promovido por el Presidente del Gobierno, contra la Ley del Parlamento de Cataluña 29/2002, de 30 de diciembre, Primera Ley del Código Civil de Cataluña.*

El Tribunal Constitucional, por auto de 29 de octubre actual, ha acordado en el recurso de inconstitucionalidad número 2099-2003, promovido por el Presidente del