

2. Aquesta Llei entra en vigor tres mesos després de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat.»

Per tant,

Mano a tots els espanyols, particulars i autoritats, que compleixin aquesta Llei i que la facin complir.

Madrid, 17 de novembre de 2003.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,  
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ

**20978** LLEI 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari. («BOE» 276, de 18-11-2003.)

JUAN CARLOS I

REI D'ESPANYA

A tots els qui vegeu i entengueu aquesta Llei.

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

### EXPOSICIÓ DE MOTIUS

El ferrocarril és un mitjà de transport essencial en la societat espanyola actual, segur i amb escassa incidència sobre el medi ambient i el consum energètic. Convé, per això, potenciar-lo, afavorir el seu desenvolupament i atribuir-li una missió de més entitat en la societat i en l'activitat econòmica espanyoles.

La decidida voluntat del Govern espanyol d'impulsar el ferrocarril com a transport ràpid, modern i segur, capaç de competir amb altres mitjans de transport i de convertir-se en element vertebrador del país i en instrument per millorar la qualitat de vida dels ciutadans fa imprescindible una reforma de la legislació actual.

Tradicionalment, l'explotació del ferrocarril ha inclòs la de la infraestructura i la dels serveis de transport ferroviari. La Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, va considerar que, en els transports per ferrocarril, el conjunt camí-vehicle constituïa una unitat d'explotació, i va atribuir l'explotació unitària de les línies i dels serveis de l'anomenada Xarxa Nacional Integrada a la Xarxa Nacional dels Ferrocarrils Espanyols (RENFE).

La necessitat de convertir el ferrocarril en un mitjà de transport competitiu i d'obrir els mercats ferroviaris nacionals al transport internacional de mercaderies efectuat per les empreses ferroviàries establertes en qualsevol Estat membre de la Unió Europea va fer necessari aprovar un conjunt de directives adreçades a dinamitzar el sector ferroviari europeu. Així, la Directiva 91/440/CEE del Consell, de 29 de juliol de 1991, sobre el desenvolupament dels ferrocarrils comunitaris, modificada per la Directiva 2001/12/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 26 de febrer de 2001, estableix la necessitat de separar, almenys comptablement, l'explotació dels serveis de transport ferroviari i l'administració de la infraestructura. Aquesta Directiva exigeix als estats membres l'obertura de les seves xarxes ferroviàries a les empreses i a les agrupacions empresarials internacionals que prestin determinats serveis de transport internacional, principalment de mercaderies. Per la seva part, la Directiva 95/18/CE del Consell, de 19 de juny de 1995, sobre concessió de llicències a les empreses ferroviàries, va establir la necessitat de llicència per a les empreses que prestin els serveis a què es refereix la Directiva 91/440/CEE. Atès que determinats estats membres van ampliar els drets d'accés més enllà del que preveu la

Directiva 91/440/CEE, la Directiva 2001/13/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 26 de febrer de 2001, va modificar la Directiva 95/18/CE en el sentit de generalitzar els principis de concessió de llicències a totes les empreses actives en el sector per tal de garantir-los un tracte just, transparent i no discriminatori. La Directiva 2001/14/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 26 de febrer de 2001, relativa a l'adjudicació de capacitats d'infraestructures ferroviàries, aplicació de cànon per la seva utilització i certificació de la seguretat, pretén garantir a les empreses ferroviàries l'accés a la infraestructura en condicions objectives, transparents i no discriminatòries i garantir la seguretat en la prestació dels serveis de transport ferroviari. Finalment, la Directiva 2001/16/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 19 de març de 2001, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional, pretén fixar les condicions que s'han de complir per aconseguir, al territori comunitari, la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional. Aquestes condicions es refereixen al projecte, a la construcció, a la posada en servei, a la rehabilitació, a la renovació, a l'explotació i al manteniment dels elements del sistema esmentat que entrin en servei després de la data d'entrada en vigor de la dita Directiva (el dia de la publicació en el «Diari Oficial de les Comunitats Europees»), així com a les qualificacions professionals i a les condicions de salut i de seguretat del personal que contribueix a la seva explotació.

Els eixos sobre els quals gira la reforma són la separació de les activitats d'administració de la infraestructura i d'explotació dels serveis i la progressiva obertura del transport ferroviari a la competència. La consecució d'aquests objectius requereix una profunda modificació de les estructures i funcions dels actuals agents del sector ferroviari, així com la creació d'altres de nous que vetllin per l'aplicació adequada de la nova normativa.

La nova regulació del règim aplicable al sector ferroviari manté la vigència de les normes generals sobre transport terrestre que conté la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres. Aquesta Llei només deroga, expressament, la secció 2a del capítol II, i els capítols III, IV i V del títol VI de la Llei 16/1987 i altres normes que hi són incompatibles.

La reforma es podria haver limitat a incorporar al dret intern les normes comunitàries esmentades. Tanmateix, aquesta Llei pretén reordenar completament el sector ferroviari estatal i establir les bases que permetin la progressiva entrada de nous actors en aquest mercat. Per assolir aquests objectius, la Llei regula l'administració de les infraestructures ferroviàries i l'encomana a l'entitat pública empresarial Xarxa Nacional dels Ferrocarrils Espanyols (RENFE), que passa a anomenar-se Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i integrada, a més, l'actual Gestor d'Infraestructures Ferroviàries (GIF). L'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries pot construir, d'acord amb el que determini el Ministeri de Foment, les infraestructures ferroviàries amb càrrec als seus propis recursos o a recursos aliens. Així mateix, administra les infraestructures de la seva titularitat i aquelles l'administració de les quals se li encomani mitjançant el conveni oportú.

Així mateix, neix una nova entitat pública empresarial anomenada RENFE-Operadora, com a empresa que presta el servei de transport ferroviari la comesa de la qual és, bàsicament, oferir als ciutadans la prestació de tot tipus de serveis ferroviaris. RENFE-Operadora assumeix, en els terminis i en la forma que la Llei preveu, els mitjans i actius que RENFE ha tingut afectes a la prestació de serveis ferroviaris.

Finalment, l'eventual existència d'una multitud d'actors en el mercat ferroviari fa necessària, d'una altra ban-

da, la creació d'un Comitè de Regulació Ferroviària que resolgui els conflictes que es plantegin entre ells i que garanteixi un correcte funcionament del sistema.

Des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, s'obre a la competència la prestació del servei de transport de mercaderies per ferrocarril en l'àmbit nacional i es permet l'accés de totes les empreses ferroviàries que duguin a terme transport internacional de mercaderies a les línies de la Xarxa Ferroviària d'Interès General que formin part de l'anomenada Xarxa Transeuropea de Transport Ferroviari de Mercaderies.

A Espanya coexisteixen diverses xarxes ferroviàries de titularitat pública, tant en l'àmbit de la competència estatal com en el de l'autonòmica. La Constitució expressa, a l'article 149.1.21a i 24a, que l'Estat exerceix la competència exclusiva en matèria de ferrocarrils i transports terrestres que transcorrin pel territori de més d'una comunitat autònoma i el règim general de comunicacions així com en matèria d'obres públiques d'interès general o la realització dels quals afecti més d'una comunitat autònoma. L'Estat també té facultat per regular les condicions bàsiques que garanteixin la igualtat de tots els espanyols en l'exercici dels drets i en el compliment dels deures constitucionals (article 149.1.1a), per establir les bases i la coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica (article 149.1.13a) i per regular la hisenda general i el deute de l'Estat (article 149.1.14a). Per la seva part, l'article 148.1.5a expressa que les comunitats autònomes poden assumir competències en matèria de ferrocarrils i itinerari dels quals discorri íntegrament en el territori de la comunitat autònoma i en els mateixos termes respecte del transport que porta a terme aquest mitjà. Sobre aquesta base, la Llei construeix l'esmentat concepte de Xarxa Ferroviària d'Interès General sobre la qual l'Estat té competències plenes, de la mateixa manera que tenen competència plena les comunitats autònomes sobre les xarxes de la seva titularitat.

El títol I de la Llei estableix les disposicions generals, i determina l'objecte i les finalitats que es persegueixen amb la nova regulació.

El títol II regula la infraestructura ferroviària, concretament, la Xarxa Ferroviària d'Interès General. S'ha previst un règim flexible de planificació, projecte i construcció.

Així mateix, aquest títol estableix la regulació en matèria d'establiment de zones de servei ferroviari, desplega la incidència de la seva construcció sobre el planejament urbanístic i regula les limitacions a la propietat mitjançant la determinació d'una zona de domini públic, una altra de protecció i d'un límit d'edificació respecte de la infraestructura ferroviària.

D'altra banda, el títol esmentat dissenya el règim d'administració de les infraestructures ferroviàries. La nova configuració del sector ferroviari estatal atribueix un paper essencial a l'administrador d'infraestructures ferroviàries. A aquest li corresponen, entre altres funcions, la construcció i l'administració de línies ferroviàries, de trams de les mateixes línies o d'altres elements de la infraestructura ferroviària, que formin part de la xarxa de la qual, d'acord amb aquesta Llei, és titular i, amb el conveni oportú previ, de la de titularitat de l'Estat, l'elaboració de les declaracions sobre la xarxa i l'adjudicació de la capacitat de xarxa necessària per prestar els serveis de transport ferroviari de viatgers i de mercaderies. Finalment i dins d'aquest mateix títol, la nova Llei regula el règim aplicable a les infraestructures ferroviàries en els ports i aeroports i les infraestructures ferroviàries de titularitat privada.

El títol III de la Llei dedica el seu contingut a la regulació dels serveis addicionals, complementaris i auxiliars, i determina tant el règim que els és aplicable com els subjectes facultats per prestar-los.

En matèria de transport ferroviari, el títol IV parteix de la seva consideració com a servei d'interès general i essencial per a la comunitat que es presta en règim de lliure competència, en els termes que preveu la Llei. L'accés per una empresa al mercat del transport ferroviari, tant de viatgers com de mercaderies, s'ha de fer mitjançant l'obtenció de la llicència corresponent, i acreditar, prèviament, el compliment d'una sèrie de requisits. Una vegada l'empresa hagi obtingut la llicència corresponent, cal que l'administrador d'infraestructures ferroviàries li adjudiqui la capacitat de xarxa necessària perquè pugui prestar serveis. No obstant això, el Consell de Ministres, d'ofici o a instància de les comunitats autònomes o corporacions locals corresponents, pot declarar d'interès públic la prestació de determinats serveis de transport ferroviari sobre les línies o els trams que integren la Xarxa Ferroviària d'Interès General quan la prestació esmentada sigui deficitària o no es produeixi en les condicions de freqüència i qualitat adequades, i sigui necessària per garantir la comunicació entre diferents localitats del territori espanyol. Una vegada declarada d'interès públic la prestació d'un determinat servei de transport ferroviari, les empreses ferroviàries el poden prestar, únicament, amb l'obtenció prèvia de l'autorització corresponent, que atorga el Ministeri de Foment. Igualment, es preveu la possibilitat que el Govern, amb caràcter excepcional i transitori, pugui acordar l'assumpció, per l'Administració General de l'Estat, de la gestió de determinats serveis de transport per ferrocarril o l'explotació de determinades infraestructures ferroviàries per garantir la seguretat pública i la defensa nacional. Així mateix, es permet al Ministeri de Foment l'adopció de les mesures que siguin necessàries per a la prestació correcta dels serveis de transport de viatgers declarats d'interès públic o dels serveis addicionals, complementaris o auxiliars a aquests serveis.

Finalment, la Llei pretén aclarir el règim jurídic aplicable al transport ferroviari a fi d'aportar seguretat jurídica als usuaris. A aquests efectes, es determina el dret a accedir al servei de transport, en les condicions de qualitat i de seguretat adequades, i subjectar les empreses ferroviàries a l'obtenció del corresponent certificat de seguretat que atorga el Ministeri de Foment o l'ens que aquest determini. Particularment, es preveu la possibilitat de crear, si així ho estableix la normativa comunitària, un òrgan administratiu específic que tingui per finalitat l'atorgament dels certificats esmentats i, si s'escau, un altre que tingui per objecte la investigació d'accidents. Així mateix, es garanteix als usuaris la indemnització oportuna en cas que el servei no s'arribi a prestar o es presti inadequadament.

Per completar la regulació en matèria de transport ferroviari, el capítol IV del títol IV esmentat recull el règim del Registre especial d'empreses ferroviàries i el corresponent al personal ferroviari.

El règim econòmic i tributari de la Llei, que recull el títol V, estableix les bases perquè les entitats públiques empresarials i, en general, el sistema ferroviari espanyol, siguin viables econòmicament. A més de les taxes per l'atorgament de llicències i certificats de seguretat, per la seguretat del transport ferroviari de viatgers, per l'homologació de centres de formació de personal ferroviari i de certificació de material rodant i per l'atorgament de títols a aquest personal, la Llei preveu l'existència de dues taxes addicionals. La primera per la utilització de línies ferroviàries integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interès General que es pot exigir en ocasió de l'adjudicació de la capacitat de xarxa necessària per a la prestació dels diferents serveis ferroviaris, i la segona per la utilització d'estacions i altres instal·lacions ferroviàries. Finalment, la Llei preveu un règim de tarifes o preus privats per la prestació, per l'administrador d'in-

fraestructures ferroviàries o per tercers, de serveis addicionals, complementaris i auxiliars i per l'ús comercial de les seves instal·lacions i espais dels quals aquell sigui titular.

Per la seva banda, el títol VI regula l'administració ferroviària, i racionalitza el sistema del qual són peces clau el Govern i el Ministeri de Foment. Dins d'aquest, es crea el Comitè de Regulació Ferroviària amb competències per salvaguardar la pluralitat de l'oferta en la prestació dels serveis sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General i per resoldre els conflictes entre empreses ferroviàries, entre altres.

El règim sancionador és objecte de tractament específic en el títol VII, supera el règim de determinació de tipus infractors en blanc i especifica els incompliments normatius sancionables. A més, s'actualitza i s'adapta a la nova realitat que neix de la Llei el règim tradicional d'infraccions i sancions, i es regula detalladament el procediment sancionador i l'eventual adopció de mesures provisionals.

Tanquen el text de la Llei nou disposicions addicionals, sis de transitòries, una de derogatòria, tres de finals i l'annex de definicions. Per mitjà d'aquestes normes, es regulen els nous ens que actuen en el sector ferroviari estatal i s'estableix un règim escalonat i gradual d'obertura del mercat de transport ferroviari. A més, es preveu un règim transitori per al transport ferroviari de viatgers, i es reconeix a RENFE-Operadora el dret a explotar els serveis que es prestin, en la data d'entrada en vigor de la Llei, sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General. La Llei deroga expressament determinades normes, entre aquestes la secció 2a del capítol II i els capítols III, IV i V del títol VI de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, i queden en vigor la resta dels preceptes d'aquesta Llei. Finalment, atesa la complexitat dels canvis que cal dur a terme, s'ha previst una «vacatio legis» de sis mesos per a l'entrada en vigor de la Llei, a comptar de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat». En el termini esmentat, el Govern i el Ministeri de Foment han d'adoptar totes les mesures que siguin necessàries per al funcionament del nou model, especialment, l'aprovació dels estatuts de les entitats públiques empresarials Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i RENFE-Operadora.

## TÍTOL I

### Disposicions generals

#### Article 1. *Objecte de la Llei.*

L'objecte d'aquesta Llei és regular, en l'àmbit de la competència de l'Estat, les infraestructures ferroviàries i prestar serveis de transport ferroviari i altres d'addicionals, complementaris o auxiliars sobre aquelles.

#### Article 2. *Finalitats de la Llei.*

Són finalitats d'aquesta Llei les següents:

- Garantir un sistema comú de transport ferroviari al territori de l'Estat.
- Mantenir la unitat de mercat a tot el territori espanyol, de conformitat amb l'article 139.2 de la Constitució.
- Satisfer les necessitats de la societat amb el màxim grau d'eficàcia.
- Facilitar el desenvolupament de la política europea comuna de transport ferroviari, i afavorir la interconnexió i la interoperabilitat dels sistemes ferroviaris i la intermodalitat dels serveis.
- Determinar les pautes per coordinar les actuacions dels diferents òrgans i administracions públiques

amb competències en matèria de transport, quan puguin incidir en el sector ferroviari.

f) Separar el règim jurídic aplicable a les infraestructures ferroviàries dels dels serveis que es presten sobre aquestes.

g) Preveure un sistema d'atorgament de llicències que permetin l'accés al mercat de les empreses ferroviàries.

h) Regular, dins l'àmbit de la competència estatal, l'accés a la infraestructura ferroviària mitjançant un procediment per a l'adjudicació de capacitat basat en els principis d'objectivitat, transparència i no-discriminació.

i) Promoure les condicions de competència en la prestació de serveis ferroviaris, d'acord amb el que s'hi estableix, amb respecte als principis d'objectivitat, transparència i no-discriminació.

j) Establir els criteris perquè la prestació dels serveis ferroviaris es faci amb eficàcia, continuïtat i en condicions idònies de seguretat.

k) Promoure i regular la construcció de noves infraestructures ferroviàries i el desenvolupament de nous serveis de competència estatal i impulsar la cohesió territorial, econòmica i social.

l) Assegurar l'eficiència del sistema ferroviari estatal mitjançant una adequada utilització dels recursos disponibles.

m) Protegir els interessos dels usuaris, amb atenció especial a les persones amb discapacitat o amb mobilitat reduïda, i garantir els seus drets a l'accés als serveis de transport ferroviari en condicions de qualitat adequades i a l'elecció de l'empresa que els presti.

n) Determinar els òrgans que integren l'Administració ferroviària de l'Estat i el seu règim jurídic.

## TÍTOL II

### La infraestructura ferroviària

#### CAPÍTOL I

#### Disposicions generals

#### Article 3. *La infraestructura ferroviària.*

Als efectes d'aquesta Llei, s'entén per infraestructura ferroviària tots els elements que formin part de les vies principals i de les de servei i els ramals de desviació per a particulars, a excepció de les vies situades dins els tallers de reparació de material rodant i dels dipòsits o garatges de màquines de tracció. Entre aquests elements hi ha els terrenys, les estacions, les terminals de càrrega, les obres civils, els passos a nivell, les instal·lacions vinculades a la seguretat, a les telecomunicacions, a l'electrificació, a la senyalització de les línies, a l'enllumenat i a la transformació i el transport de l'energia elèctrica, els seus edificis annexos i qualssevol altres que reglamentàriament es determinin.

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

1. La Xarxa Ferroviària d'Interès General està integrada per les infraestructures ferroviàries que siguin essencials per garantir un sistema comú de transport ferroviari a tot el territori de l'Estat o l'administració conjunta del qual sigui necessària per al funcionament correcte d'aquest sistema comú de transport, com les vinculades als itineraris de trànsit internacional, les que enllacin les diferents comunitats autònomes i les seves connexions i accessos als principals nuclis de població i de transport o a instal·lacions essencials per a l'economia o la defensa nacional.

2. Correspon al ministre de Foment acordar, en cada moment, la inclusió, a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, de noves infraestructures ferroviàries quan raons d'interès general així ho justifiquin, amb l'informe previ de les comunitats autònomes afectades.

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

3. El ministre de Foment pot excloure, amb l'informe previ de les comunitats autònomes afectades, una determinada infraestructura ferroviària de la Xarxa Ferroviària d'Interès General sempre que hagin desaparegut els motius d'interès general que n'hi van justificar la inclusió. La infraestructura ferroviària esmentada es pot traspasar a la comunitat autònoma corresponent. L'expedient de traspàs es promou a instància de la comunitat autònoma o del Ministeri de Foment, i el resol el Consell de Ministres.

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

## CAPÍTOL II

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

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

1. Correspon al Ministeri de Foment, un cop escoltades les comunitats autònomes afectades, la planificació de les infraestructures ferroviàries integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interès General i l'establiment o la modificació de les línies ferroviàries o de trams d'aquestes línies. Així mateix, cal atènyer-se a les regles que aquell determini respecte de l'establiment o la modificació d'altres elements que hagin de formar part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

2. Per establir o modificar una línia o un tram integrant de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, cal l'aprovació, pel Ministeri de Foment, d'un estudi informatiu, d'acord amb el que preveuen aquesta Llei i la normativa reglamentària que la desplegui.

L'estudi informatiu comprèn l'anàlisi i la definició, en aspectes tant geogràfics com funcionals, de les opcions de traçat d'una actuació determinada i, si s'escau, de la selecció de l'alternativa més recomanable com a solució proposada. L'estudi informatiu inclou l'estudi d'impacte ambiental de les opcions plantejades i constitueix el document bàsic a efectes de la corresponent avaluació ambiental que preveu la legislació ambiental.

3. Per a la seva tramitació, el Ministeri de Foment ha de remetre l'estudi informatiu corresponent a les comunitats autònomes i entitats locals afectades, per tal que, durant el termini d'un mes, examinin si el traçat proposat és el més adequat per a l'interès general i per als interessos que representen. Transcorregut el termini esmentat sense que les administracions públiques informin sobre això, s'entén que estan conformes amb la solució proposada.

En el cas de noves línies ferroviàries, de trams d'aquestes línies o d'altres elements de la infraestructura ferroviària, no inclosos en el planejament urbanístic vigent dels nuclis de població que afectin, en què es manifesti disconformitat, necessàriament motivada, l'ex-

pedient s'ha d'elevat al Consell de Ministres que ha de decidir si és procedent executar el projecte i, en aquest cas, ha d'acordar la modificació o revisió del planejament afectat, que s'ha d'acomodar a les determinacions del projecte en el termini d'un any des que s'hagi aprovat.

4. Amb caràcter simultani al tràmit d'informe a què es refereix l'apartat anterior, l'estudi informatiu se sotmet, de la manera que preveu la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, a un tràmit d'informació pública durant un període de 30 dies hàbils. Les observacions efectuades en aquest tràmit han de versar sobre la concepció global del traçat. La tramitació de l'expedient d'informació pública correspon al Ministeri de Foment.

5. Una vegada conclusos els terminis d'audiència i informació pública, el Ministeri de Foment ha de remetre l'expedient complet, que inclou l'estudi informatiu i el resultat dels tràmits d'audiència i informació pública, al Ministeri de Medi Ambient als efectes que preveu la legislació ambiental.

6. Completada la tramitació que preveu l'apartat anterior, correspon al Ministeri de Foment l'acte formal d'aprovació de l'estudi informatiu que determina la inclusió de la línia o tram de la xarxa a què aquest es refereixi a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, de conformitat amb el que estableix l'article 4.2.

En ocasió de les revisions dels instruments de planejament urbanístic, o en els casos que s'aprovi un tipus d'instrument diferent del vigent anteriorment, s'hi han d'incloure les noves línies ferroviàries o trams d'aquestes línies continguts als estudis informatius aprovats anteriorment.

#### *Article 6. Projecte i construcció d'infraestructures ferroviàries integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.*

1. Els projectes bàsics i de construcció de les línies ferroviàries o de trams d'aquestes línies s'aproven i s'executen de conformitat amb el que disposi la corresponent resolució del Ministeri de Foment que en determini l'establiment o, si s'escau, la modificació. Aquesta resolució ha de determinar si l'exercici de les facultats esmentades correspon al Ministeri de Foment mateix o a l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

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

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

3. Quan correspongui a l'administrador d'infraestructures ferroviàries la construcció de les infraestructures ferroviàries, la potestat expropiatòria l'ha d'exercir l'Administració General de l'Estat i el beneficiari de l'ex-

propiació és el mateix administrador d'infraestructures ferroviàries que ha d'abonar el preu just de les expropiacions.

#### Article 7. *Incidència de les infraestructures ferroviàries sobre el planejament urbanístic. El control municipal.*

1. Els plans generals i altres instruments generals d'ordenació urbanística qualifiquen els terrenys que ocupin les infraestructures ferroviàries que formin part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General com a sistema general ferroviari o equivalent i no inclouen determinacions que impedeixin o pertorbin l'exercici de les competències atribuïdes a l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

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

3. Les obres de construcció, reparació o conservació de línies ferroviàries, de trams d'aquestes línies o d'altres elements de la infraestructura tenen la consideració d'obres d'interès general i, prèviament a la seva aprovació, els seus projectes són comunicats a l'administració urbanística competent, a efectes que comprovi la seva adequació al corresponent estudi informatiu i n'emeti l'informe oportú, que s'entén que és favorable si transcorre un mes des de la presentació de la documentació procedent sense que s'hagi remès.

Les obres esmentades no estan sotmeses al control preventiu municipal a què es refereix l'article 84.1.b) de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local.

4. L'administrador d'infraestructures ferroviàries no necessita les autoritzacions, els permisos o les llicències administratives de primera instal·lació, funcionament o obertura que preveu la normativa vigent per al desenvolupament d'activitats vinculades, directament, al trànsit ferroviari.

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

#### Article 8. *Passos a nivell.*

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

2. El Ministeri de Foment i les administracions públiques amb competència en matèria de carreteres han de procedir, segons ho permetin les disponibilitats presupostàries i conforme als convenis que, si s'escau, es puguin fer, a la supressió dels passos a nivell existents i, si s'escau, a substituir-los per encreuaments a diferent nivell, en la forma que per reglament es determini.

3. El Ministeri de Foment, directament o a través de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, i per tal de preservar i millorar la seguretat dels usuaris de les carreteres i camins i del ferrocarril, pot dur a terme la reordenació de passos a nivell, així com dels seus accessos, tant de titularitat pública com privada, que garanteixi en aquest últim cas l'accés als predis afectats.

4. L'aprovació administrativa dels projectes de construcció d'encreuaments a diferent nivell i els de les obres necessàries per a la reordenació, concentració i millora dels passos a nivell i dels seus accessos, inclosa la millora de la seva visibilitat, comporta la declaració d'utilitat pública i la urgència de l'ocupació a efectes de l'expropiació dels béns que puguin ser necessaris per a les dites actuacions. Per a l'aprovació dels projectes, no és necessària l'existència del tràmit d'informació pública quan les actuacions que s'han de dur a terme no suposin una modificació substancial en la funcionalitat de la línia afectada.

Les obres esmentades no estan sotmeses als actes de control preventiu municipal a què es refereix l'article 84.1.b) de la Llei reguladora de les bases del règim local i tenen el caràcter d'obres de conservació, manteniment i reposició d'instal·lacions ferroviàries. Això no obstant, els projectes de noves construccions s'han de sotmetre a l'informe de l'Administració urbanística competent que s'entén emès favorablement si no s'ha evacuat, de forma expressa, en el termini d'un mes des de la recepció de la documentació.

5. Els passos a nivell particulars existents, establerts per al servei de determinades finques o d'explotacions de qualsevol classe, es regeixen per les condicions que fixa l'autorització corresponent, i queda expressament prohibida la seva utilització per persones diferents o per a trànsits o finalitats diferents dels que aquella comprèn. El Ministeri de Foment, d'ofici o a proposta de les administracions públiques competents en matèria de carreteres, pot acordar la clausura dels passos a nivell establerts en camins privats quan els seus titulars no respectin les condicions de l'autorització o no atenguin degudament la seva conservació, protecció i senyalització, o quan l'encreuament de la via es pugui realitzar per altres passos propers, al mateix nivell o diferent. Es poden modificar les condicions de l'autorització atorgada per a l'establiment del pas a nivell o imposar noves exigències de seguretat o de pas quan les circumstàncies del camí o de l'encreuament hagin variat des de la data d'atorgament d'aquella.

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

a) Que l'entitat explotadora de les línies ferroviàries esmentades comparteixi amb la responsable de la carretera l'ordenació dels trànsits en els punts d'encreuament.

b) Que la preferència en aquests punts quedi fixada en cada moment d'acord amb el sistema d'ordenació dels trànsits, i que es pugui arribar a compartir la plataforma de la línia ferroviària amb el trànsit viari.

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

#### Article 9. *Zones de servei ferroviari.*

1. El Ministeri de Foment pot delimitar, especialment en àmbits vinculats a estacions o terminals de càrrega, zones de servei ferroviari que incloguin els terrenys necessaris per a l'execució d'infraestructures

ferroviàries i per a la realització de les activitats pròpies de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, els destinats a tasques complementàries d'aquelles i els espais de reserva que garanteixin el desenvolupament del servei ferroviari.

Sense perjudici de les activitats a què es refereix el paràgraf anterior, dins la zona de servei ferroviari se'n poden dur a terme altres de caràcter industrial, comercial i de serveis la localització de les quals estigui justificada per la seva relació amb aquelles, de conformitat amb el que determini el projecte de delimitació i utilització d'espais ferroviaris i el planejament urbanístic corresponent.

Dins les zones de servei ferroviari, el règim aplicable als terrenys necessaris per executar infraestructures ferroviàries i per realitzar activitats pròpies de l'administrador d'infraestructures ferroviàries s'ajusta al que disposa el projecte de delimitació i utilització d'espais ferroviaris a què es refereix l'apartat següent.

2. L'establiment de la zona de servei es fa a través d'un projecte de delimitació i utilització d'espais ferroviaris, que inclou les activitats que es preveu desenvolupar en les diverses àrees així com la seva justificació o conveniència. El projecte l'elabora l'administrador d'infraestructures ferroviàries i l'aprova el ministre de Foment. Per reglament s'han d'establir el contingut, la documentació i el procediment que s'ha de seguir per aprovar-lo, que ha de comprendre, necessàriament, l'emissió d'un informe per les administracions urbanístiques locals i autonòmiques sobre aspectes de la seva competència.

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

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

1. Els plans generals i altres instruments generals d'ordenació urbanística han de qualificar els terrenys destinats a zones de servei ferroviari com a sistema general ferroviari o equivalent i no inclouen determinacions que impedeixin o pertorbin l'exercici de les competències atribuïdes a l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

2. El sistema general ferroviari referit a les zones de servei que estableix l'oportú projecte de delimitació i utilització d'espais ferroviaris es desplega a través d'un Pla especial d'ordenació de la zona de servei ferroviari o instrument equivalent, que es tramita de la manera següent:

a) L'administrador d'infraestructures ferroviàries pot formular el projecte del Pla especial esmentat, que tramita i aprova, com a pla d'iniciativa pública, l'autoritat urbanística competent conforme a la legislació aplicable en cada cas.

b) Un cop conclusa la tramitació, amb caràcter previ a l'aprovació definitiva, l'autoritat urbanística competent ha de traslladar el projecte del Pla a l'administrador d'infraestructures ferroviàries perquè aquest emeti informe sobre les qüestions de la seva competència en el termini màxim d'un mes.

c) En cas que no es doni trasllat del projecte del Pla, en el termini de sis mesos des de la seva tramesa per l'administrador d'infraestructures ferroviàries a l'òrgan encarregat de la seva tramitació, o de desacord entre ambdues autoritats sobre el seu contingut, l'Administració urbanística no el pot aprovar definitivament, i ha d'iniciar un període de negociació amb l'administrador d'infraestructures ferroviàries per tal d'obtenir un acord

exprés en el termini de dos mesos. Transcorregut l'esmentat termini sense acord, s'ha de remetre l'expedient al Consell de Ministres que, amb caràcter vinculant, ha de resoldre sobre les qüestions objecte de discrepància.

3. Les obres que es duguin a terme a la zona de servei ferroviari s'han d'adaptar al Pla especial d'ordenació d'aquesta o a l'instrument equivalent. Per constatar aquest requisit s'ha de sol·licitar, abans que es realitzin, l'informe a l'Administració urbanística competent, que s'entén que és favorable si transcorre un mes des de la presentació de la corresponent documentació sense que s'hagi remès.

4. En cas que no s'hagi aprovat el Pla especial d'ordenació de la zona de servei ferroviari o l'instrument equivalent a què es refereix l'apartat anterior, les obres que dugui a terme l'administrador d'infraestructures ferroviàries a la zona de servei ferroviari han de ser compatibles amb el projecte de delimitació i utilització d'espais ferroviaris.

5. No és procedent que els òrgans urbanístics suspenguin l'execució de les obres que realitzi l'administrador d'infraestructures ferroviàries quan aquestes es duguin a terme en compliment dels plans i dels projectes d'obres aprovats pels òrgans competents.

#### Article 11. *Clausura de línies o trams de la infraestructura ferroviària.*

1. Quan el resultat econòmic de l'explotació d'una línia ferroviària sigui altament deficitari el Consell de Ministres, a instància del ministre de Foment, pot acordar clausurar-la. En la proposta que formuli el ministre de Foment al Consell de Ministres, s'ha d'acreditar el compliment previ del que preveu l'article 4.3.

2. Amb caràcter previ a l'adopció de l'acord de clausura de la línia o tram afectat, el Ministeri de Foment ho ha de posar en coneixement de les comunitats autònomes o entitats locals que puguin resultar afectades. Si les comunitats autònomes o entitats locals no assumeixen el finançament per a l'administració de la línia ferroviària o un tram d'aquesta, el Consell de Ministres ha d'acordar clausurar-la.

3. La clausura d'elements diferents de les línies i trams s'ha d'acordar conforme a les condicions que fixi el Ministeri de Foment i a les condicions i al procediment que preveuen els apartats precedents.

### CAPÍTOL III

#### Limitacions a la propietat

#### Article 12. *Zona de domini públic, zona de protecció i límit d'edificació.*

Als efectes d'aquesta Llei, s'estableixen a les línies ferroviàries que formin part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General una zona de domini públic, una altra de protecció i un límit d'edificació. Tant les zones esmentades com el límit d'edificació es regeixen pel que estableix aquesta Llei i les seves disposicions de desplegament.

Els òrgans de l'Administració de l'Estat, en l'exercici de les facultats que els corresponguin en relació amb les zones de domini públic i de protecció i amb el límit d'edificació, es coordinen amb els altres òrgans de la mateixa Administració o d'altres administracions públiques als quals, legalment, se'ls confereixin competències en relació amb terrenys que mereixin una salvaguarda especial.

#### Article 13. *Zona de domini públic.*

1. Comprenen la zona de domini públic els terrenys ocupats per les línies ferroviàries que formin part de

la Xarxa Ferroviària d'Interès General i una franja de terreny de vuit metres a cada costat de la plataforma, mesurada en horitzontal i perpendicularment al seu eix, des de l'aresta exterior de l'esplanació.

2. L'aresta exterior de l'esplanació és la intersecció del talús del desmunt, del terraplè o, si s'escau, dels murs de sosteniment limítrofs amb el terreny natural.

3. En els casos especials de ponts, viaductes, estructures o obres similars, es poden fixar com a arestes exteriors de l'esplanació les línies de projecció vertical de la vora de les obres sobre el terreny i, en tot cas, és de domini públic el terreny comprès entre les línies esmentades.

4. Als túnels, la determinació de la zona de domini públic s'estén a la superfície dels terrenys necessaris per assegurar la conservació i el manteniment de l'obra, d'acord amb les característiques geotècniques del terreny, la seva alçària sobre aquells i la disposició dels seus elements, tenint en compte circumstàncies com la ventilació i els accessos.

#### Article 14. Zona de protecció.

La zona de protecció de les línies ferroviàries consisteix en una franja de terreny a cada costat de les línies delimitada, interiorment, per la zona de domini públic definida a l'article anterior i, exteriorment, per dues línies paral·leles situades a 70 metres de les arestes exteriors de l'esplanació.

#### Article 15. Normes especials.

1. En les zones de domini públic i de protecció de la infraestructura ferroviària, per executar qualsevol tipus d'obres o instal·lacions fixes o provisionals, canviar la destinació d'aquestes o el tipus d'activitat que s'hi pot dur a terme i plantar o talar arbres es requereix l'autorització prèvia de l'administrador d'infraestructures ferroviàries. El que disposa aquest apartat s'entén sense perjudici de les competències d'altres administracions públiques.

Qualsevol obra que es duguin a terme a la zona de domini públic i a la zona de protecció i que tinguin per finalitat salvaguardar paisatges o construccions o limitar el soroll que provoca el trànsit per les línies ferroviàries les han de costejar els seus promotors.

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

En els casos d'ocupació de la zona de domini públic ferroviari, el qui la fa està obligat a netejar i recollir el material situat en els terrenys ocupats fins al límit de la zona de domini públic esmentada, amb el requeriment previ de l'Administració pública o de l'administrador d'infraestructures ferroviàries titular de la línia. Si no s'atén el requeriment dins el termini conferit, ha d'actuar de forma subsidiària l'Administració pública esmentada o l'administrador d'infraestructures ferroviàries titular de la línia, mitjançant la realització de les tasques necessàries de neteja i recollida del material, i l'ocupant dels terrenys queda obligat al rescabament de les despeses en què s'ha incorregut per l'actuació esmentada.

2. A la zona de protecció no es poden realitzar obres ni es permeten més usos que els que siguin compatibles amb la seguretat del trànsit ferroviari amb l'autorització prèvia, en qualsevol cas, de l'administrador d'infraestructures ferroviàries. Aquest pot utilitzar o autoritzar la uti-

lització de la zona de protecció per raons d'interès general o quan ho requereixi el millor servei de la línia ferroviària.

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

La denegació de l'autorització s'ha de fundar en les previsions dels plans o projectes d'ampliació o variació de la línia ferroviària en els deu anys posteriors a l'acord.

3. Es poden realitzar cultius agrícoles a la zona de protecció, sense necessitat d'autorització prèvia, sempre que es garanteixi l'evacuació correcta de les aigües de reg i no es causin perjudicis a l'esplanació, i hi queda prohibida la crema de rostolls.

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

5. Per reglament, es pot determinar una distància inferior a la que estableixen els articles precedents per delimitar la zona de domini públic i la de protecció, en funció de les característiques tècniques de la línia ferroviària de què es tracti i de les característiques del sòl pel qual discorre la línia esmentada.

6. En sòl classificat com a urbà consolidat pel planejament urbanístic corresponent, les distàncies establertes en els articles anteriors per a la protecció de la infraestructura ferroviària són de cinc metres per a la zona de domini públic i de vuit metres per a la de protecció, comptats en tots els casos des de les arestes exteriors de l'esplanació. Aquestes distàncies poden ser reduïdes pel Ministeri de Foment, sempre que s'acrediti la necessitat de la reducció i no s'ocasioni perjudici a la regularitat, la conservació i el lliure trànsit del ferrocarril sense que, en cap cas, la corresponent a la zona de domini públic pugui ser inferior a dos metres.

#### Article 16. Límit d'edificació.

1. A ambdós costats de les línies ferroviàries que formin part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General s'estableix la línia límit d'edificació, des de la qual fins a la línia ferroviària queda prohibit qualsevol tipus d'obra de construcció, reconstrucció o ampliació, a excepció de les que siguin imprescindibles per a la conservació i el manteniment de les edificacions existents en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta Llei. Igualment, queda prohibit l'establiment de noves línies elèctriques d'alta tensió dins la superfície afectada per la línia límit d'edificació.

2. La línia límit d'edificació se situa a 50 metres de l'aresta exterior més pròxima de la plataforma, mesurats horitzontalment a partir de l'aresta esmentada.

Per reglament, es pot determinar una distància inferior a la que preveu el paràgraf anterior per a la línia límit d'edificació, en funció de les característiques de les línies.

3. Així mateix, el Ministeri de Foment, amb l'informe previ de les comunitats autònomes i entitats locals afectades, pot fixar, per raons geogràfiques o socioeconòmiques, una línia límit d'edificació diferent del que estableix amb caràcter general, aplicable a determinades línies ferroviàries que formin part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, en zones o àrees delimitades.

4. Amb caràcter general, a les línies ferroviàries que formin part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General que

discorri per zones urbanes, el Ministeri de Foment pot establir la línia límit d'edificació a una distància inferior a la que fixa l'apartat 2, sempre que ho permeti el planejament urbanístic corresponent.

**Article 17.** *Expropiació de béns existents a la zona de protecció fins a la línia límit d'edificació.*

A la zona de protecció fins a la línia límit d'edificació, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot sol·licitar al Ministeri de Foment l'expropiació de béns que passen a tenir la consideració de domini públic, i s'entén implícita la declaració d'utilitat pública i la necessitat de la seva ocupació, sempre que es justifiqui el seu interès per a la prestació idònia dels serveis ferroviaris i per a la seguretat de la circulació.

**Article 18.** *Obres i activitats il·legals en zones de domini públic o de protecció de la infraestructura ferroviària.*

1. Els delegats de Govern, a instància del Ministeri de Foment o de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, han de disposar la paralització de les obres o instal·lacions i la suspensió d'usos prohibits, no autoritzats o que no s'ajustin a les condicions que estableixen les autoritzacions. Així mateix, es pot procedir al precintament de les obres o instal·lacions afectades.

2. El delegat del Govern ha de sol·licitar al Ministeri de Foment o l'administrador d'infraestructures ferroviàries que procedeixi a efectuar la comprovació adequada de les obres paralitzades i els usos suspesos, i que adopti, en el termini de dos mesos des que es produeixi la instància i amb l'audiència prèvia dels qui en puguin resultar afectats directament, una de les resolucions següents:

a) La demolició de les obres o instal·lacions i la prohibició definitiva dels usos prohibits, no autoritzats o que no s'ajustin a les autoritzacions atorgades.

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

3. L'adopció dels acords oportuns es fa sense perjudici de les sancions i de les responsabilitats de qualsevol mena que hi siguin procedents.

## CAPÍTOL IV

### L'administració de les infraestructures ferroviàries

**Article 19.** *Contingut i abast de l'administració de les infraestructures ferroviàries.*

1. L'administració de les infraestructures ferroviàries integrades a la Xarxa Ferroviària d'Interès General té per objecte el manteniment i l'explotació d'aquelles, així com la gestió del seu sistema de control, de circulació i de seguretat.

2. L'administració de les infraestructures ferroviàries és un servei d'interès general i essencial per a la comunitat que es presta de la manera que preveu aquesta Llei.

## CAPÍTOL V

### L'administrador d'infraestructures ferroviàries

**Article 20.** *Naturalesa jurídica de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.*

L'administració de les infraestructures ferroviàries i, si s'escau, la seva construcció corresponen, dins l'àmbit de la competència estatal, a una entitat pública empre-

arial adscrita al Ministeri de Foment que ha de tenir personalitat jurídica pròpia, plena capacitat d'obrar i patrimoni propi i es regeix pel que estableixen aquesta Llei, la Llei 6/1997, de 14 d'abril, d'organització i funcionament de l'Administració General de l'Estat, el seu propi Estatut i les altres normes que li siguin aplicables.

**Article 21.** *Competències i funcions de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.*

1. Corresponen a l'administrador d'infraestructures ferroviàries les competències següents:

a) L'aprovació dels projectes bàsics i de construcció d'infraestructures ferroviàries que hagin de formar part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General i la seva construcció, sempre que es dugui a terme amb els seus propis recursos i d'acord amb el que determini el Ministeri de Foment.

b) La construcció, amb recursos aliens, d'infraestructures ferroviàries, de conformitat amb el conveni corresponent.

c) L'administració de les infraestructures ferroviàries de la seva titularitat i de les que se li encomani mitjançant el conveni oportú.

d) El control i la inspecció de la infraestructura ferroviària que administri, de les seves zones de protecció i de la circulació ferroviària que s'hi produeixi.

e) L'explotació dels béns de la seva titularitat, dels que li siguin adscrits i d'aquells la gestió dels quals se li encomani.

f) L'elaboració i la publicació de la declaració sobre la xarxa, a què es refereix l'article 29.1.

g) L'adjudicació de la capacitat d'infraestructura a les empreses ferroviàries que ho sol·licitin i l'establiment d'acords marc amb aquelles.

h) L'emissió d'informes amb caràcter previ a l'atorgament, pel Ministeri de Foment, de les llicències d'empresa ferroviària i de les autoritzacions per prestar serveis que s'hagin declarat d'interès públic, en els casos que preveu aquesta Llei.

i) L'atorgament dels certificats de seguretat, quan així ho determini el Ministeri de Foment.

j) La prestació de serveis addicionals, complementaris i auxiliars al servei de transport ferroviari.

k) La fixació de les tarifes per la prestació de serveis addicionals, complementaris i auxiliars.

l) El cobrament dels canons per utilització de les infraestructures ferroviàries i, si s'escau, de les tarifes per la prestació de serveis addicionals, complementaris i auxiliars.

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

n) La resolució de les reclamacions de responsabilitat patrimonial que es formulin respecte de l'actuació d'aquest.

o) Qualssevol altres que li assignin aquesta Llei o les seves disposicions de desplegament.

2. L'administrador d'infraestructures ferroviàries no pot prestar serveis de transport ferroviari, llevat dels que siguin inherents a la seva pròpia activitat.

3. Per al compliment de les seves funcions, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot realitzar tota mena d'actes d'administració i disposició previstos en la legislació civil i mercantil.

4. En l'exercici de les seves funcions, l'administrador d'infraestructures ferroviàries actua amb autonomia de gestió, dins els límits que estableix el seu Estatut i tenint en compte, en tot cas, la garantia de l'interès públic,



la satisfacció de les necessitats socials, la seguretat dels usuaris i l'eficàcia global del sistema ferroviari.

**Article 22. Administració i construcció de la infraestructura ferroviària per l'administrador d'infraestructures ferroviàries.**

1. Correspon a l'administrador d'infraestructures ferroviàries l'administració de les infraestructures ferroviàries de les quals és titular.

2. A més, el Ministeri d'Hisenda i el de Foment poden encomanar l'administració de les infraestructures que siguin de titularitat de l'Estat a l'administrador d'infraestructures ferroviàries, establir les directrius bàsiques que han de presidir aquesta comanda, assenyalar els objectius i finalitats que s'hagin d'assolir, determinar els nivells d'inversió i proposar la quantia de les aportacions econòmiques de l'Estat, a efectes que s'inclougi en la corresponent llei de pressupostos generals de l'Estat. Aquests aspectes s'han de plasmar en el conveni oportú o contracte programa. Aquest ha de garantir la coherència i continuïtat de la gestió de la xarxa la titularitat de la qual pertany a l'Estat, n'ha de preveure els resultats, comprometre el suport financer corresponent i pot atribuir a l'administrador d'infraestructures ferroviàries l'exercici de les facultats a què es refereix l'apartat 2 de l'article 24, respecte dels béns de domini públic de titularitat estatal vinculats a l'activitat ferroviària.

La Intervenció General de l'Administració de l'Estat ha d'emetre un informe de control financer sobre el grau d'execució de les previsions econòmiques del contracte programa, en el qual es recull la seva opinió tècnica sobre la liquidació de les aportacions que ha d'efectuar l'Estat.

3. La construcció i l'administració de la infraestructura ferroviària per l'administrador d'infraestructures ferroviàries s'ha d'efectuar d'acord amb les regles següents:

a) El mateix administrador d'infraestructures ferroviàries pot emprendre la construcció i l'administració, inclòs el manteniment, de les línies de la seva titularitat o la de les que li encomani el Ministeri de Foment, d'acord amb el que preveu l'apartat 1, paràgrafs a) i b) de l'article precedent.

b) L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de tramitar els expedients de contractació relatius a la construcció o modificació de les infraestructures ferroviàries i és competent per seleccionar el contractista al qual s'encomani l'execució del contracte, i ha d'ajustar la seva activitat al text refós de la Llei de contractes de les administracions públiques, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2000, de 16 de juny.

c) L'activitat de contractació en relació amb l'electrificació i la senyalització, el manteniment de la infraestructura ferroviària i la gestió del sistema de control, circulació i seguretat del trànsit l'ha de dur a terme l'administrador d'infraestructures ferroviàries amb subjecció a la Llei 48/1998, de 30 de desembre, sobre els procediments de contractació en els sectors de l'aigua, l'energia, els transports i les telecomunicacions, per la qual s'incorporen a l'ordenament jurídic espanyol les directives 93/38/CEE i 92/13/CEE. En els casos en què no sigui aplicable aquesta Llei, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'ajustar la seva actuació a l'ordenament jurídic privat, amb l'observança dels principis de publicitat i concurrència, en els termes que precisi el seu Estatut.

4. Això no obstant, les funcions inherents a la gestió del sistema de control, de circulació i de seguretat no es poden encomanar a tercers.

5. L'administrador d'infraestructures ferroviàries pot realitzar la construcció o l'administració d'infraestructures

ferroviàries mitjançant l'establiment de l'oportú contracte de concessió d'obres públiques, que s'ha de regir pel que disposa el text refós de la Llei de contractes de les administracions públiques, amb les especificacions que preveu aquesta Llei. En aquest cas, l'administrador d'infraestructures ferroviàries és responsable del resultat de l'activitat que dugui a terme el concessionari.

El plec de clàusules administratives que regeixi el contracte pot preveure que el concessionari sigui retribuït per l'execució de l'obra mitjançant el preu que abonin els usuaris per la utilització de les infraestructures, pels rendiments procedents de l'explotació de les zones comercials que hi estan vinculades o per la realització d'activitats complementàries com l'aprofitament d'establiments d'hoteleria, estacions de servei, aparcaments de vehicles o establiments de lleure o esbarjo i, si s'escau, mitjançant les aportacions que pugui realitzar el mateix administrador d'infraestructures ferroviàries.

**Article 23. Recursos de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.**

Els recursos econòmics de l'administrador d'infraestructures ferroviàries poden ser qualsevol dels enumerats a l'apartat 1 de l'article 65 de la Llei d'organització i funcionament de l'Administració General de l'Estat. Entre els recursos econòmics de l'administrador d'infraestructures ferroviàries s'hi inclouen:

1r Les aportacions patrimonials de l'Estat, que constitueixen els recursos propis de l'ens.

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

3r Els ingressos, comercials o d'una altra naturalesa, que obtingui per l'execució dels convenis o contractes programa fets amb l'Estat per a la construcció i l'administració de les infraestructures ferroviàries de titularitat de l'Estat.

4t Les taxes l'import de les quals hagi de percebre per afectació, d'acord amb aquesta Llei.

5è Els fons comunitaris que li puguin ser assignats.

6è Els cànon que percebi per la utilització de les infraestructures ferroviàries.

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

8è Les aportacions de l'Estat a títol de préstec que, si s'escau, es puguin incloure en els pressupostos generals de l'Estat de cada exercici.

9è Els recursos financers procedents d'operacions d'endeutament, amb el límit anual que fixen les lleis de pressupostos generals de l'Estat de cada exercici.

10è Les donacions.

11è Els que obtingui per l'execució dels convenis que estableixi amb les comunitats autònomes, entitats locals o amb entitats privades.

12è Qualsevol altres ingressos financers o no financers i d'altres que obtingui d'acord amb el que preveuen la Llei o les normes reglamentàries que la despleguin.

**Article 24. Patrimoni de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.**

1. Per al compliment de les seves finalitats, l'administrador d'infraestructures ferroviàries té un patrimoni propi diferent del de l'Administració General de l'Estat, integrat pel conjunt de béns, drets i obligacions dels quals sigui titular.

Són de titularitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries els béns i drets que se li assignin per llei o reglament i els que adquireixi o construeixi amb els seus propis recursos.

En cap cas són del patrimoni de l'administrador d'infraestructures ferroviàries les infraestructures que, en el futur, es construeixin amb càrrec als recursos de l'Estat o d'un tercer.

2. L'administrador d'infraestructures ferroviàries pot exercir, en qualsevol moment, respecte dels béns de domini públic de la seva titularitat o d'aquells la gestió dels quals li hagi estat atribuïda per l'Estat, les facultats d'administració, defensa, policia, investigació, delimitació i recuperació possessòria que atorga a l'Administració General de l'Estat el text articulat de la Llei de patrimoni de l'Estat, aprovat pel Decret 1022/1964, de 15 d'abril.

Respecte dels esmentats béns de domini públic de la seva titularitat, també correspon a l'administrador d'infraestructures ferroviàries establir-ne el règim d'ús i atorgar les autoritzacions, i altres títols que permetin ser utilitzats eventualment per tercers.

3. Són de domini públic totes les línies, els terrenys que ocupen i les instal·lacions que es duguin a terme íntegrament a la zona de domini públic. Els béns de domini públic de titularitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries que siguin innecessaris per a la prestació dels serveis d'interès general i essencials per a la comunitat, poden ser desafectats per aquell. La desafectació es du a terme amb la declaració prèvia d'innecessarietat efectuada per l'òrgan competent de l'administrador d'infraestructures ferroviàries que estableixi el seu Estatut i determina la incorporació al seu patrimoni dels béns desafectats, que poden ser objecte d'alienació o permuta.

4. Els béns de domini públic de l'Estat la gestió dels quals correspongui a l'administrador d'infraestructures ferroviàries i que siguin innecessaris per a la prestació dels serveis d'interès general poden ser desafectats pel Ministeri de Foment amb la comunicació prèvia al Ministeri d'Hisenda. Els béns desafectats s'han d'incorporar al patrimoni de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

**Article 25. Contractació del personal laboral i règim pressupostari.**

1. El règim jurídic del personal laboral de l'administrador d'infraestructures ferroviàries i la seva contractació s'han d'ajustar al dret laboral, de conformitat amb el que preveu l'article 55.1 i 2 de la Llei 6/1997, de 14 d'abril, d'organització i funcionament de l'Administració General de l'Estat.

2. El règim pressupostari, l'economicofinancer, el de comptabilitat, el d'intervenció i el de control financer de l'administrador d'infraestructures ferroviàries els determina el seu Estatut, conforme al que estableix el text refós de la Llei general pressupostària aprovat pel Reial decret 1091/1988, de 23 de setembre.

**Article 26. Règim tributari.**

L'administrador d'infraestructures ferroviàries queda sotmès al règim tributari propi de les entitats públiques empresarials, amb les particularitats que aquesta Llei preveu.

**Article 27. Control de l'actuació de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.**

1. El control tècnic i d'eficàcia de la gestió que ha de dur a terme l'administrador d'infraestructures ferroviàries la fa el Ministeri de Foment, bàsicament, per mitjà dels procediments següents:

a) La intervenció en el procediment d'aprovació dels pressupostos d'explotació i capital i en el Programa d'actuació, inversions i finançament de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

b) Les auditories o els controls financers i de gestió que siguin necessaris i que dugui a terme el mateix Ministeri o l'entitat que aquest designi i sense perjudici de les funcions pròpies de la Intervenció General de l'Administració de l'Estat.

c) La comunicació per l'administrador d'infraestructures ferroviàries de les dades i els acords relatius a les qüestions que determini, i, en tot cas, pot requerir la documentació que estimi necessària, i dur a terme, directament, l'examen de la comptabilitat o altres aspectes de la gestió, quan ho consideri convenient.

d) Duent a terme les actuacions inspectores sobre la prestació dels serveis.

2. El control pressupostari i financer de l'administrador d'infraestructures ferroviàries es fa de conformitat amb el que estableix el text refós de la Llei general pressupostària.

**Article 28. Estatut de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.**

A iniciativa del Ministeri de Foment i a proposta conjunta dels ministeris d'Administracions Públiques i d'Hisenda, mitjançant un reial decret correspon al Consell de Ministres aprovar l'Estatut de l'administrador d'infraestructures ferroviàries. L'Estatut determina la seva estructura organitzativa bàsica, els seus òrgans de direcció, la seva composició i atribucions i el seu règim jurídic que s'ha d'ajustar, en tot cas, als criteris que estableix aquesta Llei.

## CAPÍTOL VI

### Declaració sobre la xarxa

**Article 29. Contingut, elaboració, característiques i publicació de la declaració sobre la xarxa.**

1. La declaració sobre la xarxa exposa les característiques de la infraestructura posada a disposició de les empreses ferroviàries i informa sobre la capacitat de cada tram de la xarxa i sobre les condicions d'accés a aquesta. Així mateix, detalla les normes generals, terminis, procediments i criteris que regeixin en relació amb l'adjudicació de capacitat i els cànons i principis de tarificació que s'han d'aplicar als diferents serveis que prestin les empreses ferroviàries. Finalment, conté qualsevol altra informació que pugui ser necessària per cursar una sol·licitud de capacitat d'infraestructura.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries està obligat a elaborar i publicar la declaració sobre la xarxa.

2. El Ministeri de Foment, mitjançant una ordre, determina el contingut de la declaració sobre la xarxa.

## CAPÍTOL VII

### Adjudicació de capacitat d'infraestructura

**Article 30. Concepte d'adjudicació de capacitat.**

L'adjudicació de capacitat d'infraestructura és l'assignació per part de l'administrador d'infraestructures ferroviàries de les franges horàries, definides en la declaració sobre la xarxa, als candidats corresponents a fi que un tren pugui circular, entre dos punts, durant un període de temps determinat.

**Article 31. Candidats.**

1. Les sol·licituds de capacitat d'infraestructura les poden presentar les empreses ferroviàries que, prèviament, hagin obtingut una llicència d'empresa ferroviària

i, així mateix, les agrupacions empresarials internacionals que constitueixin aquestes empreses.

2. També poden sol·licitar capacitat d'infraestructura, de la manera i complint els requisits que per reglament es prevegin, els agents de transport, els carregadors i els operadors de transport combinat que, sense tenir la consideració d'empreses ferroviàries, estiguin interessats en l'explotació d'un servei ferroviari.

**Article 32. Possibilitat d'imposar requisits als candidats.**

L'administrador d'infraestructures ferroviàries, de conformitat amb el que per reglament es disposi i a fi de protegir les seves legítimes expectatives en matèria d'ingressos i la futura utilització de la infraestructura que gestioni, pot imposar requisits als candidats, sempre que aquests siguin adequats, transparents i no discriminatòris. Aquests requisits s'han de notificar a la Comissió Europea i es refereixen, únicament, a l'aportació de garanties econòmiques atorgades a favor seu l'import de les quals és proporcional al nivell d'activitat previst i a les condicions tècniques i econòmiques dels candidats per a l'exercici de la seva activitat.

**Article 33. Procediment d'adjudicació.**

1. Per a l'adjudicació de capacitat, l'administrador d'infraestructures ferroviàries s'ha d'ajustar al procediment que es determini mitjançant una ordre del Ministeri de Foment.

2. El règim aplicable a les sol·licituds de capacitat d'infraestructura, a la seva coordinació, a la infraestructura congestionada i al pla d'augment de capacitat, és objecte de desplegament per l'ordre del Ministeri de Foment a qual es refereix l'apartat anterior.

**Article 34. Mesures especials en cas de perturbacions del trànsit ferroviari.**

1. En cas d'accident, de fallada tècnica o de qualsevol altra incidència que pertorbi el trànsit ferroviari, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'adoptar totes les mesures necessàries per restablir la situació de normalitat. Amb aquesta finalitat, ha d'elaborar un pla de contingències, sense perjudici del que estableix la Llei 2/1985, de 21 de gener, sobre protecció civil i de les competències de les comunitats autònomes en la matèria.

2. Quan, per qualsevol causa, la infraestructura hagi quedat inutilitzable temporalment, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot suspendre, sense avís previ, la prestació del servei ferroviari sobre aquestes infraestructures per dur a terme, amb caràcter urgent, les reparacions oportunes. En aquest cas, les empreses ferroviàries afectades no tenen dret a exigir cap compensació ni indemnització.

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

**Article 35. Drets d'ús de capacitat.**

1. El dret d'ús de capacitat d'infraestructura l'adjudica l'administrador d'infraestructures ferroviàries i, una vegada atribuït a un candidat, no es pot cedir a una altra empresa. No es considera cessió la utilització de capacitat per part d'una empresa ferroviària, que actui per compte d'un adjudicatari de capacitat que no sigui empresa ferroviària. En aquest cas, la utilització de capacitat s'ha de portar a terme per complir les finalitats

pròpies de l'activitat de l'adjudicatari, que ha de ser algun dels que preveu l'article 31.2.

2. En tot cas, queda prohibit qualsevol negoci jurídic sobre la capacitat d'infraestructura adjudicada. Contravenir aquest precepte determina la revocació de la llicència.

3. Els drets i les obligacions de l'administrador d'infraestructures ferroviàries i dels candidats, pel que fa a l'adjudicació de capacitat, es fixen mitjançant una ordre del Ministeri de Foment.

## CAPÍTOL VIII

### Infraestructures ferroviàries en els ports i aeroports

**Article 36. Règim aplicable.**

1. Les infraestructures ferroviàries que, en cada moment, hi hagi en l'àmbit dels ports d'interès general i estiguin connectades amb la Xarxa Ferroviària d'Interès General, formen part d'aquesta des que així s'estableixi mitjançant una ordre del Ministeri de Foment.

2. L'autoritat portuària de cada port d'interès general exerceix respecte de les infraestructures ferroviàries que hi ha en els ports d'interès general les funcions que atribueixen a l'administrador d'infraestructures ferroviàries els paràgrafs a), b), c), d), e), i), k), l) i o) de l'apartat 1 de l'article 21.

3. La connexió de les infraestructures ferroviàries a què es refereix l'apartat anterior amb la Xarxa Ferroviària d'Interès General està regulada per un conveni en què s'estableixen les obligacions i els drets de cada una de les parts, d'acord amb els principis següents:

a) L'administrador d'infraestructures ferroviàries estableix, d'acord amb les directrius que estableixi el Ministeri de Foment, les regles per a la connexió física de les infraestructures ferroviàries administrades per aquell i les administrades per l'autoritat portuària corresponent, així com per a la gestió de les operacions de circulació de les infraestructures.

b) L'autoritat portuària de què es tracta ha d'establir, amb l'informe previ favorable de Ports de l'Estat respecte dels ports d'interès general, les regles per al disseny i l'explotació de la xarxa existent en cada port, quan no pertorbi el funcionament adequat de la Xarxa Ferroviària d'Interès General administrada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

El conveni a què es refereix aquest apartat, que afecti els ports d'interès general, el subscriu, conjuntament, l'autoritat portuària corresponent i l'administrador d'infraestructures ferroviàries, amb l'autorització prèvia del ministre de Foment. En aquest conveni es recullen qualssevol aspectes operatius de la xarxa i les regles que ha de respectar l'administrador d'infraestructures ferroviàries per a l'adjudicació de la capacitat de les infraestructures ferroviàries que hi ha en l'àmbit dels ports d'interès general.

4. Les infraestructures ferroviàries que hi hagi en els ports que no tinguin la consideració d'interès general són propietat del seu titular i, en cas que estiguin connectades o es pretenguin connectar amb la Xarxa Ferroviària d'Interès General, s'hi han d'aplicar les regles que estableixi el conveni oportú.

El conveni el proposa, conjuntament, l'entitat titular del port i l'administrador d'infraestructures ferroviàries i l'aprova el Ministeri de Foment. S'hi recullen qualssevol aspectes operatius de la xarxa.

5. Les infraestructures ferroviàries que, en cada moment, hi hagi a les zones de servei dels aeroports d'interès general i que estiguin connectades amb la

Xarxa Ferroviària d'Interès General formen part d'aquesta i es regeixen per les normes generals que conté aquesta Llei, sense perjudici del conveni oportú que, per coordinar les seves respectives competències, se subscrigui entre l'entitat pública que gestioni els aeroports i l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

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

## CAPÍTOL IX

### Infraestructures ferroviàries de titularitat privada

**Article 37.** *Règim aplicable a les línies ferroviàries de titularitat privada.*

1. Són infraestructures de titularitat privada les que pertanyen a particulars, individualment o col·lectivament.

2. Per establir o explotar una infraestructura ferroviària de titularitat privada que discorri pel territori de més d'una comunitat autònoma, cal obtenir, prèviament, l'autorització administrativa corresponent que habiliti per fer-ho. Abans que el Ministeri de Foment n'atorgui l'autorització, el sol·licitant ha de presentar un projecte d'establiment o d'explotació de la línia que ha d'incloure, com a mínim, una memòria explicativa de les finalitats que es persegueixen mitjançant l'establiment o l'explotació de la infraestructura, amb els plànols generals i parcials, així com els pressupostos corresponents, les activitats que s'hagin de presentar sobre aquella, la descripció de les obres i les seves circumstàncies tècniques de realització, que s'han d'ajustar a les normes que, en matèria de seguretat i interoperabilitat, estableixi reglamentàriament el Ministeri de Foment. El Ministeri de Foment ha de sotmetre el projecte d'establiment o explotació de la línia a l'informe dels òrgans competents de les comunitats autònomes pel territori dels quals hagi de discórrer la infraestructura, abans de la seva autorització. L'informe s'ha d'emetre en el termini d'un mes comptat des que sigui sol·licitat; s'entén que és favorable si no es remet en aquest termini.

3. Sobre la dita infraestructura ferroviària de titularitat privada, es pot dur a terme transport ferroviari, exclusivament, per compte propi, com a complement d'altres activitats principals realitzades pel seu titular.

4. Quan l'establiment d'una línia ferroviària de titularitat privada sigui, d'acord amb la legislació expropiatòria, d'utilitat pública o interès social, el Ministeri de Foment pot habilitar el seu titular per ocupar els terrenys de domini públic que calguin i, si s'escau, per adquirir els de propietat privada per mitjà del procediment d'expropiació forçosa en què aquell té la condició de beneficiari.

**Article 38.** *Elements de titularitat privada que complementin la Xarxa Ferroviària d'Interès General.*

La connexió de les infraestructures ferroviàries de titularitat privada, especialment dels apartadors, amb la Xarxa Ferroviària d'Interès General solament es pot fer quan l'administrador d'infraestructures ferroviàries ho autoritzi expressament. El titular de la infraestructura ferroviària de titularitat privada ha de facilitar la connexió en els termes que determini el document formalitzador de l'autorització. Per reglament, s'han de determinar les condicions en què s'ha d'efectuar la connexió de les infraestructures ferroviàries de titularitat privada amb la Xarxa Ferroviària d'Interès General i el règim de construcció i explotació dels elements de titularitat privada que complementin les infraestructures ferroviàries de titularitat de l'Estat.

## TÍTOL III

### Prestació de serveis ferroviaris addicionals, complementaris i auxiliars

**Article 39.** *Concepte.*

Són serveis ferroviaris addicionals, complementaris i auxiliars els definits així a l'annex d'aquesta Llei, que tendeixen a facilitar el funcionament del sistema ferroviari.

**Article 40.** *Prestació dels serveis addicionals, complementaris i auxiliars.*

1. La prestació dels serveis ferroviaris addicionals, complementaris i auxiliars a les línies de la Xarxa Ferroviària d'Interès General i les seves zones de servei la pot dur a terme, o bé directament l'administrador d'infraestructures ferroviàries, o bé altres persones o entitats que, necessàriament, requereixin l'obtenció d'un títol habilitador atorgat per aquell.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries està obligat a prestar serveis addicionals a les empreses ferroviàries si no hi ha alternatives viables i en les condicions de mercat per a la seva prestació. En tot cas, pot prestar els serveis complementaris, els quals està obligat a prestar a les empreses ferroviàries que ho requereixin. Tanmateix, aquesta obligació no s'estén als serveis auxiliars.

2. Els contractes que subscrigui l'administrador d'infraestructures ferroviàries per a la prestació dels serveis addicionals, complementaris i auxiliars, es regeixen pel que preveu la Llei 48/1998, de 30 de desembre, sobre procediments de contractació en els sectors de l'aigua, l'energia, els transports i les telecomunicacions, per la qual s'incorporen a l'ordenament jurídic espanyol les directives 93/38/CEE i 92/12/CEE. En els casos en què no sigui aplicable aquesta Llei, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'ajustar la seva actuació a l'ordenament jurídic privat, amb l'observança dels principis de publicitat i concurrència, en els termes que precisi el seu Estatut.

**Article 41.** *Règim aplicable.*

Per reglament, s'ha de determinar el règim jurídic i les condicions de prestació dels serveis addicionals, complementaris i auxiliars i s'ha de desplegar el que estableix aquest títol.

## TÍTOL IV

### El transport ferroviari

#### CAPÍTOL I

#### Disposicions generals

**Article 42.** *El transport ferroviari.*

1. S'entén per transport ferroviari, als efectes d'aquesta Llei, el que duen a terme empreses ferroviàries fent servir vehicles adequats que circulin per la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

2. El transport ferroviari és un servei d'interès general i essencial per a la comunitat i pot ser de viatgers i de mercaderies. Aquest servei es presta en règim de lliure competència, d'acord amb el que preveu aquesta Llei.

3. A efectes del que disposa aquesta Llei, s'entén per transport de viatgers el de persones, i per transport de mercaderies, el de qualsevol classe de béns.

## CAPÍTOL II

## Empreses ferroviàries

Article 43. *Empreses ferroviàries.*

Són empreses ferroviàries les entitats, titulars d'una llicència d'empresa ferroviària, l'activitat principal de les quals consisteix a prestar serveis de transport de viatgers o de mercaderies per ferrocarril, en els termes que estableix aquesta Llei. Les empreses ferroviàries, en tot cas, han d'aportar la tracció. Així mateix, es consideren empreses ferroviàries les que aportin exclusivament la tracció.

Article 44. *Llicència d'empresa ferroviària.*

1. La prestació del servei de transport ferroviari de viatgers i de mercaderies no es pot fer sense obtenir, prèviament, la corresponent llicència d'empresa ferroviària. L'entitat que la sollicita ha de formular, en tot cas, la declaració d'activitat, que ha de comprendre els tipus de serveis que pretengui prestar. Correspon al ministre de Foment, amb l'informe previ de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, dictar, de forma motivada, la resolució d'atorgament de la llicència que habilita per prestar els serveis de transport ferroviari de viatgers o de mercaderies que es determinin en aquella. La resolució corresponent s'ha de produir dins els tres mesos següents a la presentació o en el moment en què es completi la documentació exigible.

2. La llicència d'empresa ferroviària és única per a tota la Xarxa Ferroviària d'Interès General, a fi d'ordenar eficientment, coordinar i racionalitzar l'explotació del servei ferroviari sobre la Xarxa.

3. Les llicències d'empresa ferroviària atorgades pels altres estats de la Unió Europea produeixen tots els seus efectes a Espanya sense perjudici del que estableix la disposició transitòria segona.

4. Les empreses ferroviàries no poden dur a terme activitats que no estiguin expressament emparades per la llicència, sense perjudici que sollicitin, si s'escau, l'ampliació o la modificació del seu contingut.

5. La llicència d'empresa ferroviària és intransmissible.

6. Les empreses ferroviàries poden accedir a la infraestructura ferroviària en els termes i les condicions que estableix la Llei.

Article 45. *Requisits per a l'obtenció de la llicència.*

1. Les llicències s'atorguen amb l'acreditació prèvia del sol·licitant del compliment dels requisits següents:

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

b) Tenir capacitat financera per afrontar les obligacions presents i futures.

c) Garantir la competència professional del seu personal directiu i tècnic i la seguretat en els serveis que vulgui prestar.

d) Tenir cobertes les responsabilitats civils que se li puguin exigir.

2. Les entitats que vulguin prestar serveis de transport ferroviari han de tenir per objecte principal la realització de l'activitat esmentada.

3. No poden ser titulars d'una llicència les entitats següents:

a) Aquelles els administradors de les quals o membres del seu personal directiu pateixin o hagin patit, a Espanya o a fora, pena privativa de llibertat fins que transcorrin cinc anys des del compliment íntegre de la pena, els declarats en situació concursal o els inhabilitats o suspesos per exercir càrrecs d'administració en societats o els sancionats o condemnats mitjançant una resolució o sentència ferma per les infraccions a què es refereixen els paràgrafs b), c) i e) següents.

b) Les sancionades per infraccions administratives molt greus previstes en la legislació mercantil, de defensa de la competència o d'ordenació del transport, en el termini de cinc anys des de la imposició de la sanció.

c) Les que estiguin sotmeses a un procediment concursal.

d) Les sancionades o condemnades, mitjançant resolució o sentència fermes, per infraccions molt greus comeses en l'àmbit de la legislació específica de transports o per infraccions greus o reiterades de les obligacions derivades de les normes socials o laborals, en particular de la legislació sobre seguretat i salut en el treball, en el termini de cinc anys des de la resolució sancionadora.

e) Les que, en la prestació de serveis de transport transfronterer de mercaderies subjectes a tràmits duaners, hagin estat sancionades per incomplir les normes que regulen el règim duaner, en el termini de cinc anys des de la resolució sancionadora.

Article 46. *Capacitat financera de les sol·licitants.*

1. S'entén complert el requisit de capacitat financera, quan l'empresa sol·licitant acrediti que pot afrontar les seves obligacions reals i potencials, durant un període de 12 mesos a comptar de la sol·licitud de la llicència.

2. S'avalua la capacitat financera d'acord amb els comptes anuals auditats de l'empresa. Per a aquesta avaluació són determinants els elements següents:

a) Els recursos financers disponibles, inclosos els dipòsits en bancs, avançaments consignats en comptes corrents i préstecs.

b) Els fons i elements de l'actiu susceptibles de ser aportats en garantia.

c) El capital d'explotació.

d) Les inversions realitzades, incloses les dutes a terme per a l'adquisició de vehicles, terrenys, edificis, instal·lacions i material rodant.

e) Les càrregues sobre el patrimoni de l'empresa.

3. Es pot acreditar la capacitat financera mitjançant la presentació d'un informe pericial i dels documents adequats expedits per entitats de crèdit o auditors de comptes. Els esmentats documents han d'incloure dades sobre els elements esmentats a l'apartat anterior.

4. Respecte de les societats de nova creació, la seva capacitat financera s'avalua en funció de la seva xifra de capital social i de les garanties que prestin els seus accionistes per assegurar el compliment de les obligacions d'aquelles.

5. En tot cas, es considera que l'entitat sol·licitant no disposa de la suficient capacitat financera quan, a causa de la seva activitat, no estigui al corrent en el pagament dels seus deutes tributaris o amb la Seguretat Social.

Article 47. *Competència professional del sol·licitant de la llicència.*

1. Es compleix el requisit de competència professional quan l'entitat sol·licitant disposi o es comprometi

a) disposar, en el moment d'inici de les seves activitats, dels mitjans personals i materials següents:

a) Òrgans directius amb els coneixements i l'experiència necessaris per exercir una supervisió i un control operatiu segurs i fiables del tipus d'activitats per a les quals habilita la llicència.

b) Personal responsable de la seguretat en el transport ferroviari, plenament capacitat per exercir la seva activitat.

c) Personal, material rodant i organització aptes per garantir un grau de seguretat suficient en els serveis prestats.

2. Als efectes que indica l'apartat anterior, qualsevol sol·licitud de llicència ha d'anar acompanyada de la documentació que s'especifiqui, mitjançant una ordre del Ministeri de Foment.

#### Article 48. Cobertura de responsabilitat civil.

1. L'entitat sol·licitant d'una llicència ha de tenir suficientment garantida la responsabilitat civil en la qual pugui incórrer, en particular, la derivada dels danys causats als viatgers, a la càrrega, a l'equipatge, al correu i a tercers. Igualment, aquella garantia cobreix la responsabilitat derivada de danys a les infraestructures ferroviàries.

2. Per reglament, s'estableixen l'import i les condicions de cobertura de responsabilitat civil, en funció de la naturalesa dels serveis que s'hagin de prestar.

#### Article 49. Conservació de l'eficàcia de la llicència.

La llicència conserva l'eficàcia mentre l'empresa ferroviària compleixi els requisits que preveu aquesta Llei per al seu atorgament. Correspon al Ministeri de Foment, d'acord amb el procediment que aquest determini, verificar el compliment per l'empresa ferroviària dels requisits indicats. La verificació té lloc:

a) Almenys, cada cinc anys des de l'atorgament de la llicència o des de l'acabament del procediment de verificació anterior.

b) Quan el Ministeri de Foment tingui indicis del possible incompliment per una empresa ferroviària dels requisits exigits.

c) Quan l'empresa ferroviària sigui objecte d'una modificació del seu règim jurídic, en particular, en el cas de transformació, fusió o adquisició d'una part significativa dels títols representatius del seu capital o de segregació d'una branca d'activitat.

Aquestes circumstàncies han de ser notificades per l'empresa ferroviària al Ministeri de Foment, en el termini d'un mes des que es produeixin. L'obligació de comunicació esmentada s'imposa, expressament, als titulars de les llicències o d'altres títols habilitadors.

#### Article 50. Suspensió de la llicència.

1. El ministre de Foment pot suspendre, amb caràcter total o parcial, els efectes de la llicència concedida a una empresa ferroviària. Quan la suspensió sigui parcial, ha de tenir expressament l'abast que es determini.

2. La suspensió de la llicència és procedent quan es dona algun dels casos següents:

a) Obertura d'un expedient sancionador per infracció molt greu. L'acord de suspensió es produeix seguint el procediment previst per a l'adopció de mesures provisionals.

b) Com a sanció, segons el que preveu el títol VII.

c) Quan l'empresa ferroviària hagi interromput les seves operacions durant un període superior a sis mesos,

llevat que el Ministeri de Foment acordi la revocació de la llicència.

3. La suspensió només es pot acordar quan, si es dona una de les causes assenyalades anteriorment, la mesura és convenient per garantir la seguretat i l'eficàcia prestació del servei del transport ferroviari. La suspensió es pot acordar per un termini màxim de 12 mesos.

4. Per reglament, s'ha de desplegar el règim aplicable a la suspensió de les llicències.

#### Article 51. Revocació de la llicència.

1. La llicència concedida a una empresa ferroviària es pot revocar en els casos següents:

a) Per incompliment sobrevingut per l'empresa ferroviària dels requisits que estableix aquesta Llei per atorgar-la. Això no obstant, quan la llicència sigui revocada per incompliment del requisit de capacitat financera, el Ministeri de Foment, per raons d'interès general, pot concedir a l'empresa ferroviària una llicència temporal, sempre que no es comprometi la seguretat del servei de transport ferroviari. Aquesta llicència temporal només té validesa durant un període màxim de sis mesos a partir de la data d'atorgament.

b) Per la declaració en estat concursal, llevat que el Ministeri de Foment constati la viabilitat financera de l'empresa, en un termini de dos mesos des que aquella es produeixi.

c) Per l'obtenció de la llicència en virtut de declaracions falses o per un altre mitjà irregular.

d) Perquè s'esdevé alguna de les causes de dissolució forçosa de l'empresa ferroviària que preveu l'article 260 del text refós de la Llei de societats anònimes, aprovat pel Reial decret legislatiu 1564/1989, de 22 de desembre.

e) Per la sanció imposada, segons el que preveu l'apartat tercer de l'article 91 d'aquesta Llei.

f) Per no haver començat la prestació del servei dins els sis mesos següents a la data de la notificació de l'atorgament de la llicència, per causa imputable a l'empresa ferroviària. Això no obstant, aquesta pot sol·licitar que s'estableixi un termini més llarg per a l'inici de les seves activitats, el qual es pot concedir en funció de l'especificitat dels serveis que s'hagin de prestar i no pot superar, en cap cas, els 18 mesos.

g) Per la revocació d'una autorització per prestar serveis de transport ferroviari d'interès públic per incompliment de les obligacions inherents a la mateixa autorització.

h) Per la interrupció de les operacions durant un període superior a sis mesos, llevat que el Ministeri de Foment acordi la suspensió de la llicència.

2. L'adopció de l'acord d'iniciació de l'expedient de revocació de la llicència i la seva instrucció corresponen a l'òrgan del Ministeri de Foment al qual, per reglament, s'atribueixin aquestes competències. La resolució de l'expedient correspon al ministre de Foment. Si s'acorda la revocació de la llicència, la resolució ha de ser immediatament executiva. En el que no preveu aquesta Llei, la revocació de la llicència s'ajusta al procediment que estableix el títol VI de la Llei de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú i altra legislació aplicable.

3. Mitjançant una ordre del Ministeri de Foment, s'ha de desplegar el procediment de revocació de les llicències.

#### Article 52. Comunicacions a altres estats membres de la Unió Europea.

1. Quan el Ministeri de Foment tingui indicis del possible incompliment dels requisits legals i exigibles

reglamentàriament per una empresa ferroviària a la qual hagi atorgat la llicència una autoritat d'un altre Estat membre, n'ha d'informar, sense demora, l'autoritat esmentada.

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

3. Sempre que el Ministeri de Foment hagi concedit, modificat suspès o revocat una llicència, n'ha d'informar immediatament la Comissió Europea.

### CAPÍTOL III

#### **Intervenció administrativa en la prestació de serveis de transport ferroviari i en l'explotació d'infraestructures**

*Article 53. Serveis de transport ferroviari d'interès públic.*

1. El Consell de Ministres, d'ofici o a instància de les comunitats autònomes o de les corporacions locals interessades, pot declarar d'interès públic la prestació de determinats serveis de transport ferroviari sobre les línies o els trams que integren la Xarxa Ferroviària d'Interès General quan aquella sigui deficitària o no es produeixi en les adequades condicions de freqüència i qualitat, i sigui necessària per garantir la comunicació entre diferents localitats del territori espanyol. Un cop declarada d'interès públic la prestació d'un determinat servei de transport ferroviari, les empreses ferroviàries únicament el poden prestar amb l'obtenció prèvia de l'autorització corresponent.

En cas que la declaració d'interès públic es faci a instància de les comunitats autònomes o de les corporacions locals, aquestes han de ser responsables del seu finançament.

2. Les autoritzacions per prestar serveis de transport ferroviari d'interès públic en les esmentades línies o trams les atorga el Ministeri de Foment mitjançant el procediment de licitació pública corresponent que s'ajusta al que es preveu per reglament i, en tot cas, als principis de transparència i no-discriminació. Això no obstant, quan el cost anual de prestació del servei no passi d'1.000.000 d'euros, l'autorització pot ser objecte d'adjudicació directa.

A efectes de finançar el cost del servei, el Ministeri de Foment pot subscriure els convenis oportuns amb les comunitats autònomes i les entitats locals. En aquests convenis es pot recordar el següent:

- Els serveis que, d'acord amb aquest, se subvencionen.
- Les característiques de la seva prestació.
- L'Administració o administracions públiques que lliurin l'import de les subvencions.

3. Les autoritzacions s'atorguen amb caràcter exclusiu i han de preveure el règim de drets i obligacions aplicable a les empreses ferroviàries i, en particular, els ajuts públics que aquestes tenen dret a percebre per compensar el seu dèficit en l'explotació dels serveis. Entre les obligacions esmentades figuren les que garanteixin la continuïtat en la prestació del servei declarat d'interès públic.

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

5. Mitjançant una ordre del Ministeri de Foment, s'estableix el règim de les autoritzacions per prestar serveis de transport ferroviari d'interès públic.

*Article 54. Intervenció de l'Administració.*

1. El Govern, amb caràcter excepcional i transitori, pot acordar l'assumpció, per l'Administració General de l'Estat, de la gestió de determinats serveis de transport per ferrocarril o l'explotació de determinades infraestructures ferroviàries per garantir la seguretat pública i la defensa nacional.

2. Quan el procediment de licitació per a l'atorgament de la corresponent autorització per a la prestació de serveis d'interès públic sigui declarat desert, el Ministeri de Foment pot imposar, com a obligació de servei públic, a l'empresa ferroviària que disposi dels mitjans adequats i suficients i exploti altres serveis ferroviaris en l'àrea geogràfica en la qual aquella s'hagi de complir, la de prestar els serveis declarats d'interès públic. L'empresa esmentada ha de ser rescabada, si s'escau, de la manera que es determini mitjançant una ordre del Ministeri de Foment.

3. Si una empresa ferroviària deixa de prestar serveis de transport de viatgers declarats d'interès públic o serveis complementaris o auxiliars a aquests, o els presta en condicions que no garanteixen la seguretat de les persones, el Ministeri de Foment ha d'adoptar totes les mesures necessàries per garantir-ne la prestació correcta.

### CAPÍTOL IV

#### **Registre especial d'empreses ferroviàries**

*Article 55. Règim aplicable.*

1. Es crea en el Ministeri de Foment el Registre especial d'empreses ferroviàries.

2. Aquest Registre és de caràcter públic i la seva regulació s'ha de fer per un Reial decret. S'hi han d'inscriure, d'ofici, les dades relatives a les empreses ferroviàries, de la manera que es determini reglamentàriament. A la inscripció corresponent, també hi han de figurar les condicions imposades a les empreses ferroviàries per a l'exercici de la seva activitat pròpia i les seves modificacions.

### CAPÍTOL V

#### **Règim de seguretat en el transport ferroviari**

*Article 56. Compliment de les normes de seguretat.*

1. La realització de les activitats ferroviàries està subjecta a les normes de seguretat que preveuen aquesta Llei i les seves disposicions de desplegament.

2. Les administracions públiques han de vetllar perquè es garanteixi sempre el dret dels ciutadans a rebre el servei de transport ferroviari en les condicions de seguretat adequades.

*Article 57. Certificats de seguretat.*

1. Amb caràcter previ a la prestació del servei ferroviari sobre una determinada línia, les empreses ferroviàries han d'obtenir el certificat de seguretat corresponent.

2. El certificat de seguretat estableix les condicions que han de complir les empreses ferroviàries que prestin

un servei de transport ferroviari, en matèria de gestió de la seguretat, de personal de conducció i acompanyament i de material rodant, així com en qualssevol altres matèries que es determinin per reglament.

Les empreses ferroviàries han de respectar sempre les condicions establertes. L'incompliment per les empreses ferroviàries de les condicions que preveu el certificat de seguretat determina la revocació d'aquest.

3. Per a l'atorgament del certificat de seguretat s'exigeix a qui el solliciti que acrediti, de manera suficient, que el servei corresponent el presta adequadament, sense riscos per a les persones o per als béns.

4. El certificat de seguretat, que permet prestar serveis sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General, és un document que emet el Ministeri de Foment o, si s'escau, l'administrador d'infraestructures ferroviàries o un altre ens facultat per aquell. Particularment, en la mesura que així ho estableixi la normativa comunitària, es pot preveure, per reglament, que l'atorgament del certificat de seguretat es dugui a terme per un ens o òrgan administratiu habilitat a l'efecte.

5. Per reglament, es determina el contingut del certificat de seguretat que s'ha de referir, com a mínim, al sistema de control, de circulació i de seguretat ferroviària, als coneixements i requisits exigits al personal de conducció, a les característiques tècniques del material rodant i al seu manteniment, i al procediment per a l'atorgament d'aquell, que s'ha d'ajustar als principis de protecció dels viatgers i les mercaderies, transparència i no-discriminació. De la mateixa manera, es determina el règim per a la seva renovació i revisió.

#### Article 58. *Homologació del material rodant.*

El Ministeri de Foment ha d'establir, mitjançant una ordre, les condicions i els requisits per a l'homologació i el registre del material rodant que circuli per les línies ferroviàries de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, així com el règim d'autorització i funcionament dels centres d'homologació d'aquest material.

### CAPÍTOL VI

#### Drets dels usuaris

#### Article 59. *Drets dels usuaris.*

1. Els usuaris dels serveis de transport ferroviari tenen dret a l'ús d'aquests serveis en els termes que estableix la normativa vigent i, si s'escau, als contractes que subscriuguin amb les empreses ferroviàries. Aquestes han de respectar els nivells de qualitat que es determinin mitjançant una ordre del Ministeri de Foment.

Les tarifes exigibles per les empreses ferroviàries als seus clients en concepte de retribució pels serveis ferroviaris prestats estan subjectes al dret privat, sense perjudici de l'aplicació del que preveu l'article 53 respecte dels serveis de transport ferroviari declarats d'interès públic.

El Ministeri de Foment autoritza les condicions generals de contractació tant del transport de viatgers com del de mercaderies, sense perjudici de les competències de les comunitats autònomes sobre la matèria.

2. Concretament, els usuaris dels serveis de transport ferroviari de viatgers gaudeixen dels drets següents:

a) Accedir a la publicació per l'empresa ferroviària, amb la suficient antelació, de l'horari dels serveis i de les tarifes corresponents a aquests.

b) Contractar la prestació del servei ferroviari des de qualsevol de les estacions o fins a qualsevol de les estacions en què es recullin viatgers o hi baixin. A aquests efectes, les empreses ferroviàries poden prestar els seus

serveis entre qualssevol estacions del trajecte que cobreixin.

c) Rebre el servei i, si s'escau, satisfer els preus d'acord amb les tarifes corresponents.

d) Subscriure amb l'empresa ferroviària un contracte de transport que s'ajusti al que disposa la Llei 26/1984, de 19 de juliol, de defensa dels consumidors i usuaris. Els contractes tipus de transport que afectin els usuaris del servei han de ser aprovats prèviament pel Ministeri de Foment.

e) Ser indemnitzats per l'empresa ferroviària, en cas que aquesta incompleixi les obligacions que li imposin aquesta Llei i les disposicions que la despleguen o les assumides en el contracte que hi té subscrit.

f) Ser informats dels procediments establerts per resoldre les controvèrsies que puguin sorgir en relació amb el compliment del contracte de transport ferroviari.

g) Qualsevol altres que els reconeixin les normes vigents.

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

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

### CAPÍTOL VII

#### El personal ferroviari

#### Article 60. *Règim aplicable.*

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

2. Mitjançant una ordre del Ministeri de Foment i amb l'audiència prèvia dels sindicats més representatius del sector, s'han d'establir les condicions i els requisits per a l'obtenció dels títols i les habilitacions necessaris per exercir les funcions pròpies del personal ferroviari, així com el règim d'autorització i funcionament dels centres de formació del personal esmentat.

### TÍTOL V

#### Règim econòmic i tributari

### CAPÍTOL I

#### Taxes ferroviàries

#### SECCIÓ I. TAXES PER LLICÈNCIES I CERTIFICATS DE SEGURETAT

#### Article 61. *Règim jurídic.*

1. Constitueix el fet imposable de la taxa per atorgament de la llicència d'empresa ferroviària l'expedició d'aquesta, la seva ampliació o la seva renovació.

2. Constitueix el fet imposable de la taxa per atorgament de certificats de seguretat, l'expedició, l'ampliació, la renovació i la revisió d'aquests, de la manera que preveu aquesta Llei.

3. És subjecte passiu de les taxes l'empresa ferroviària en favor de la qual s'atorgui, s'ampliï, es renovi



o es revisi la corresponent llicència o el certificat de seguretat.

4. La quantia que s'ha de satisfer en concepte de cada una de les taxes és la següent:

a) Expedició de llicència o de certificat de seguretat: 10.000 euros.

b) Ampliació, renovació o revisió de llicència o de certificat de seguretat: 5.000 euros.

#### Article 62. *Meritació.*

1. Les taxes es meriten en el moment de l'expedició, l'ampliació o la renovació de les llicències o en el de l'expedició, l'ampliació o la revisió dels certificats de seguretat, amb independència de l'activitat que du a terme el subjecte passiu.

2. La taxa per renovació del certificat de seguretat es merita amb periodicitat quinquennal, en terminis comptats de data a data, a partir de l'atorgament del certificat.

3. La suspensió o revocació de la llicència o la del certificat de seguretat no dóna dret a la devolució de l'import de la taxa.

#### Article 63. *Gestió i afectació.*

1. La gestió, la liquidació i la recaptació de les taxes per l'atorgament de les llicències corresponen, de conformitat amb el que estableix aquesta Llei, al Ministeri de Foment.

2. La gestió, la liquidació i la recaptació de les taxes per l'expedició, l'ampliació i la renovació de certificats de seguretat corresponen a l'òrgan administratiu o entitat competent per a l'atorgament d'aquests.

3. L'import de la recaptació de les taxes esmentades s'ha d'ingressar en el patrimoni de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, tret que per llei s'estableixi una afectació diferent respecte de les taxes relatives a certificats de seguretat.

#### Article 64. *Actualització.*

La quantia de les taxes a què es refereix aquesta secció pot ser modificada per mitjà de les lleis de pressupostos generals de l'Estat o, si s'escau, mitjançant una ordre ministerial.

### SECCIÓ II. TAXA PER SEGURETAT EN EL TRANSPORT FERROVIARI DE VIATGERS

#### Article 65. *Règim jurídic.*

1. Constitueix el fet imposable de la taxa la prestació del servei de vigilància i el control de l'accés, tant de viatgers com d'equipatges, a les estacions i altres recintes ferroviaris, tant de titularitat estatal com de titularitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

2. Són subjectes passius de la taxa els viatgers, de conformitat amb el que estableix aquesta Llei.

3. Tenen la consideració de subjectes passius substituïts el particular, l'organisme o l'empresa ferroviària amb què el viatger hagi contractat el servei de transport.

4. El subjecte passiu substituït està obligat a liquidar a l'administrador d'infraestructures ferroviàries l'import de la taxa.

5. La quantia d'aquesta taxa és la següent:

a) De 0,02 euros per persona i viatge, en serveis que cobreixin distàncies que no ultrapassin els 150 quilòmetres, i està inclosa en el preu del transport.

b) De 0,15 euros per persona i viatge, en serveis que cobreixin distàncies que superin els 150 quilòmetres i no ultrapassin els 300 quilòmetres, i està inclosa en el preu del transport.

c) De 0,30 euros per persona i viatge, en serveis internacionals o que cobreixin distàncies que superin els 300 quilòmetres, i està inclosa en el preu del transport.

d) En els contractes de transport que facultin per fer un nombre indeterminat de viatges, la quantia de la taxa és el producte de multiplicar 0,03 euros pel nombre de dies de validesa del títol.

e) En els contractes de transport habilitadors per fer un nombre indeterminat de viatges en dos o més mitjans, la quantia de la taxa és el producte de multiplicar 0,20 euros pel nombre de mesos o fracció de mes de validesa del títol.

#### Article 66. *Meritació.*

1. La taxa es merita en el moment en què s'iniciï la prestació del servei que constitueix el fet imposable, sense perjudici del que preveu l'apartat següent.

2. De manera simultània a la realització del contracte de transport, s'ha de constituir un dipòsit previ equivalent a l'import d'aquesta taxa per part del subjecte passiu.

#### Article 67. *Afectació.*

El que recapti aquesta taxa s'ha d'ingressar en el patrimoni de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

#### Article 68. *Actualització.*

La quantia de les taxes a què es refereix aquesta secció pot ser modificada per mitjà de les lleis de pressupostos generals de l'Estat o, si s'escau, mitjançant una ordre ministerial.

### SECCIÓ III. TAXES PER HOMOLOGACIÓ DE CENTRES DE FORMACIÓ DEL PERSONAL FERROVIARI I DE MANTENIMENT DEL MATERIAL RODANT, PER L'ATORGAMENT DE TÍTOLS A AQUEST PERSONAL I PER CERTIFICACIÓ DEL MATERIAL ESMENTAT

#### Article 69. *Règim jurídic.*

1. La gestió necessària per a l'homologació de centres de formació del personal ferroviari i de manteniment del material rodant, per a l'atorgament de títols a aquest personal i per a la certificació del material esmentat dóna dret a l'exacció de les taxes compensatòries del cost dels tràmits i actuacions necessàries, d'acord amb el que disposa aquest capítol.

2. Constitueix el fet imposable de les taxes la prestació per l'Administració dels serveis necessaris per a l'atorgament de les homologacions, dels títols i de les certificacions corresponents.

3. Són subjectes passius de les taxes, segons els casos, la persona natural o jurídica que sol·liciti l'homologació o el títol corresponent.

4. La quantia de les taxes és de:

a) Per l'homologació de centres, 5.000 euros.

b) Per l'expedició de títols, 100 euros.

c) Per la certificació de material rodant, la que determini la corresponent ordre ministerial que l'ha de fixar, respecte de cada tipus de material, en funció de les seves condicions tècniques o del seu valor econòmic.

5. Estan exempts de l'abonament de la taxa a què es refereix el paràgraf b) de l'apartat precedent les persones que han obtingut, abans de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, un títol que habiliti per a la realització de la mateixa activitat per a la qual facultat el nou que se sol·licita.

**Article 70. Meritació.**

Les taxes es meriten en el moment de la sol·licitud corresponent.

**Article 71. Gestió i afectació.**

La gestió i afectació de les taxes es regeix pel que disposa l'article 63, respecte de les taxes per a l'atorgament de llicències.

**Article 72. Actualització.**

La quantia de les taxes a què es refereix aquesta secció pot ser modificada per mitjà de les lleis de pressupostos generals de l'Estat o, si s'escau, mitjançant una ordre ministerial.

**SECCIÓ IV. CÀNON PER UTILITZACIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES****Article 73. Principis generals.**

1. L'administrador d'infraestructures ferroviàries percep de les empreses ferroviàries que facin servir les infraestructures ferroviàries de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, així com les estacions, i altres instal·lacions ferroviàries, l'abonament de les taxes que regula aquesta secció, que reben el nom de cànons ferroviaris.

2. En tot cas, queden afectes al patrimoni de l'administrador d'infraestructures ferroviàries els ingressos obtinguts pel cobrament dels cànons esmentats, amb independència de les tarifes o els preus privats que pugui percebre de les empreses ferroviàries i de tercers.

3. Els cànons es fixen d'acord amb els principis generals de viabilitat econòmica de les infraestructures, explotació eficaç d'aquestes, situació del mercat i equilibri financer en la prestació dels serveis, i d'acord amb criteris d'igualtat, transparència i no-discriminació entre prestadors de serveis de transport ferroviari.

4. Amb la finalitat de fomentar l'ús eficaç de les xarxes, per fixar els cànons per la utilització de les infraestructures ferroviàries es consideren els costos mediamambientals, d'accidents i de la infraestructura que no gravin els mitjans de transport diferents del ferroviari, a fi de reduir-ne la quantia.

5. Així mateix, d'acord amb l'explotació eficaç de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, es poden tenir en compte per establir la quantia dels cànons ferroviaris consideracions que reflecteixin el grau de congestió de la infraestructura, el foment de nous serveis de transport ferroviari, així com la necessitat d'incentivar l'ús de línies infrautilitzades, amb la garantia, en tot cas, d'una competència òptima entre les empreses ferroviàries.

**Article 74. Cànon per utilització de les línies ferroviàries integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.**

1. La utilització de les línies ferroviàries integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interès General constitueix el fet imposable del cànon, així com la prestació de serveis inherents a aquesta utilització, en les modalitats següents:

1a Cànon d'accés (modalitat A): pel dret d'utilització amb caràcter general de la Xarxa Ferroviària d'Interès General o d'una part.

2a Cànon per reserva de capacitat (modalitat B): per la disponibilitat del trajecte sol·licitat.

3a Cànon de circulació (modalitat C): per la utilització efectiva de la capacitat reservada.

4a Cànon per trànsit (modalitat D): pel trànsit produït sobre la infraestructura ferroviària.

2. Són subjectes passius del cànon les empreses ferroviàries que utilitzin la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

També tenen la consideració de subjectes passius del cànon d'accés i de reserva de capacitat els agents de transport, els carregadors i els operadors de transport combinat que, sense tenir la consideració d'empreses ferroviàries, obtinguin adjudicació de capacitat.

3. Només es poden modificar mitjançant una llei el nombre o la identitat dels elements i criteris de quantificació sobre els quals es determinin les quotes exigibles per cada modalitat.

4. Als efectes del que preveu l'apartat anterior, es consideren elements i criteris de quantificació per a cada una de les modalitats esmentades els següents:

a) Cànon d'accés: en funció dels trams de xarxa en què es pretengui prestar els serveis i de la declaració d'activitat efectuada per l'empresa ferroviària, que es paga, en una sola vegada, a l'inici de cada període pel qual s'hagi produït l'adjudicació de capacitat.

L'import d'aquest cànon repercuteix en els costos que suposin, per a l'administrador d'infraestructures ferroviàries, els processos de gestió administrativa vinculats a la relació d'aquest amb els operadors ferroviaris, com són el manteniment dels mitjans personals i materials per a la seva administració general, la publicació de la declaració de xarxa, així com l'elaboració dels plans d'explotació, assignació de capacitat i supervisió de la circulació de trens.

b) Cànon per reserva de capacitat: en funció dels quilòmetres de longitud del tram de xarxa reservat per l'empresa ferroviària, distingint per tipus de línia i hora del dia en què es reserva, i per tipus de servei de transport ferroviari i tipus de tren que el presta.

Aquest cànon repercuteix en els costos fixos de manteniment, explotació i gestió de la infraestructura ferroviària.

c) Cànon de circulació: en funció dels quilòmetres de longitud del tram de xarxa efectivament utilitzat per l'empresa ferroviària, distingint per tipus de línia i hora del dia en què s'utilitza, i per tipus de servei de transport ferroviari i tipus de tren que el presta.

Aquest cànon repercuteix en els costos variables de manteniment, explotació i gestió de la infraestructura ferroviària.

d) Cànon per trànsit: en funció del valor econòmic del servei de transport ferroviari que es presta, mesurat en termes de la capacitat oferta (places-km, tm-km, TEU-km), distingint per hora del dia i tipus de línia sobre la qual aquesta s'ofereix.

Aquest cànon repercuteix en els costos de caràcter financer, d'amortització de l'immobilitzat i, si s'escau, en els necessaris per garantir el desplegament raonable de les infraestructures ferroviàries.

5. Sobre les quanties que siguin exigibles s'han d'aplicar els impostos indirectes que gravin la prestació dels serveis objecte de gravamen, en els termes que estableix la legislació vigent.

6. La meritació del cànon es produeix en el moment de l'adjudicació del dret a l'ús de la infraestructura en el cas de les modalitats A) i B) i, quan es faci la utilització efectiva de la infraestructura en les modalitats C) i D).

**Article 75. Cànon per utilització de les estacions i altres instal·lacions ferroviàries.**

1. Constitueix el fet imposable del cànon la utilització de les estacions i altres instal·lacions ferroviàries

integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, així com la prestació de serveis inherents a aquesta utilització, en les modalitats següents:

1a Cànon per la utilització d'estacions per part dels viatgers (modalitat A).

2a Cànon per l'estacionament i la utilització d'andanes a les estacions (modalitat B).

3a Cànon de pas per intercanviadors d'ample (modalitat C).

4a Cànon per la utilització de vies d'apartador (modalitat D).

5a Cànon per la prestació de serveis que necessitin autorització per a la utilització del domini públic ferroviari (modalitat E).

2. Són subjectes passius del cànon les persones físiques o jurídiques que utilitzin l'explotació de les estacions ferroviàries, instal·lacions i dependències a què es refereix el primer apartat d'aquest article o se'n beneficiïn.

3. Només es poden modificar mitjançant una llei el nombre o la identitat dels elements i criteris de quantificació sobre els quals es determinin les quotes exigibles per cada modalitat.

4. Als efectes del que preveu l'apartat anterior, es consideren elements i criteris de quantificació per a cada una de les modalitats esmentades els següents:

a) Cànon per la utilització d'estacions per part dels viatgers: la durada del recorregut del transport i la categoria de l'estació.

A efectes d'aquesta tarifa es consideren viatgers totes les persones que no puguin ser considerades com a integrants del personal de supervisió de les empreses ferroviàries.

Aquest cànon l'ha d'incloure en el preu del transport l'empresa ferroviària.

b) Cànon per l'estacionament i la utilització d'andanes a les estacions: el temps d'estacionament del tren, la realització d'operacions de canvi de via a sol·licitud de l'operador i la categoria de l'estació.

c) Cànon de pas per intercanviadors d'ample: els passos de tren per intercanviador d'ample.

d) Cànon per la utilització de vies d'apartador: el temps d'ocupació de la via, tipus de tren i tipus de línia.

e) Cànon per la prestació de serveis que necessitin autorització per a la utilització del domini públic ferroviari: la intensitat en l'ús del domini públic ferroviari.

5. Necessita l'autorització de l'administrador d'infraestructures ferroviàries el desenvolupament de qualsevol activitat que es faci en l'àmbit del domini públic ferroviari, quan per fer-se normalment sigui necessari per ocupar-lo.

6. Les modalitats que indica l'apartat 4 no inclouen el consum d'energia elèctrica, ni la utilització de serveis de telèfon, o de neteja, i van a càrrec de l'explotador les despeses per consums o subministraments que faciliti l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

7. Sobre les quanties que siguin exigibles s'apliquen els impostos indirectes que gravin la prestació dels serveis objecte de gravamen, en els termes que estableix la legislació vigent.

8. El cànon es merita en el moment en què es produeixi el fet imposable amb l'excepció de la modalitat e), en la qual la meritació es fa en el moment de l'atorgament inicial de la concessió, autorització o adjudicació de la seva renovació anual.

#### Article 76. *Gestió, recaptació i afectació.*

1. La gestió dels cànon per utilització de les infraestructures ferroviàries correspon a l'administrador d'infraestructures ferroviàries, el qual pot exigir respecte del

cànon per utilització d'estacions i altres instal·lacions ferroviàries la presentació de qualsevol document que sigui necessari per a la pràctica de les liquidacions procedents.

2. Les modalitats poden ser objecte de liquidació de manera individualitzada o conjunta, en els termes que prevegi l'ordre ministerial que aprovi els models de liquidació i reguli els terminis i mitjans per fer efectiu l'ingrés de les quanties exigibles.

3. L'import del que recaptin aquests cànon forma part del pressupost d'ingressos de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

En el cas d'infraestructures de titularitat estatal, l'import total dels cànon percebuts per la utilització d'aquestes es té en compte a efectes d'establir el preu que l'Estat fixi per a la seva retribució en el conveni o en el contracte programa a què es refereix l'article 22.2.

#### Article 77. *Actualització.*

1. L'establiment de les quanties resultants de l'aplicació dels elements i criteris a què es refereixen els articles 74 i 75 es fa mitjançant una ordre ministerial. La modificació d'aquestes es pot fer a través de les lleis de pressupostos generals de l'Estat o, si s'escau, mitjançant una ordre ministerial.

2. Les ordres ministerials que, de conformitat amb el que fixa l'apartat anterior, estableixin o modifiquin les quanties del cànon han d'anar acompanyades d'una memòria economicofinancera sobre el cost o valor del recurs o activitat de què es tracti i la justificació de la quantia proposada, la qual s'ha d'ajustar al que estableix l'article 20.1 de la Llei 8/1989, de 13 d'abril, de taxes i preus públics. La falta d'aquest requisit determina la nul·litat de ple dret de la disposició.

## CAPÍTOL VI

### Tarifes

#### Article 78. *Règim general.*

1. La prestació per l'administrador d'infraestructures ferroviàries de serveis addicionals, complementaris i auxiliars a tercers, en règim de concurrència i de dret privat, així com l'ús comercial de les seves instal·lacions i espais disponibles, estan subjectes al pagament de les tarifes corresponents en benefici del primer i a càrrec de les persones beneficiàries dels serveis i usos esmentats.

2. La prestació per tercers, amb habilitació atorgada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries, de serveis addicionals, complementaris i auxiliars, està subjecta al pagament de les corresponents tarifes en benefici d'aquest i a càrrec de les entitats prestadores dels serveis esmentats.

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

#### Article 79. *Fixació, quantia i exigibilitat.*

1. Les tarifes, que tenen el caràcter de preus privats, són aprovades anualment per l'administrador d'infraestructures ferroviàries i remeses al Ministeri de Foment.

El Ministeri de Foment pot establir, per motius d'interès general, exempcions o bonificacions a les tarifes, i compensar l'administrador d'infraestructures ferroviàries per la disminució d'ingressos que derivi de l'aplicació d'aquelles.

2. L'import de les tarifes es fixa atenent el tipus d'activitat, el seu interès ferroviari i la seva rellevància

econòmica, així com el cost que suposi la prestació dels serveis.

3. Les tarifes són exigibles des que se sol·liciti la prestació del servei, la realització de l'activitat o la utilització de què es tracti, i s'han de fer efectives en les condicions que s'estableixin en el moment que es fixin o s'actualitzin.

4. Els certificats acreditatius de l'impagament de les factures girades per l'administrador d'infraestructures ferroviàries, que han de ser notificats a l'obligat al pagament, tenen la consideració de títols executius, conforme al que disposa l'article 517 de la Llei 1/2000, de 7 de gener, d'enjudiciament civil.

5. L'acció per exigir el pagament de les tarifes per serveis prestats directament per l'administrador d'infraestructures ferroviàries prescriu al cap de cinc anys des de la prestació del servei.

6. L'administrador d'infraestructures ferroviàries pot suspendre la prestació del servei en el cas d'impagament de les tarifes corresponents, amb la comunicació prèvia expressa dirigida a l'obligat al pagament. La suspensió del servei es manté mentre no s'efectuï el pagament o no es garanteixi prou el deute.

7. L'administrador d'infraestructures ferroviàries també pot sol·licitar dipòsits, avals, pagaments a compte o qualsevol altra garantia suficient per al cobrament de l'import de les tarifes pels serveis que presti.

8. Correspon a la jurisdicció ordinària la resolució de totes les controvèrsies que se suscitin en relació amb la determinació o el pagament de les tarifes a què es refereix aquest capítol.

## TÍTOL VI

### L'administració ferroviària

#### Article 80. *Competències de l'Administració General de l'Estat.*

L'Administració General de l'Estat exerceix les seves competències en matèria ferroviària d'acord amb el que preveuen aquesta Llei i els seus reglaments de desplegament.

#### Article 81. *Competències del Ministeri de Foment.*

1. El Ministeri de Foment exerceix les competències següents:

a) La planificació estratègica del sector ferroviari i el seu desenvolupament, en col·laboració, en els termes que preveu aquesta Llei, amb les comunitats autònomes afectades i el suport a la presa de decisions per al desplegament, a mitjà i llarg termini, de les infraestructures i els serveis ferroviaris de competència estatal.

b) L'ordenació general i la regulació del sistema, que inclou l'establiment de les regles bàsiques del mercat ferroviari i l'elaboració de la normativa que calgui per al seu correcte desplegament.

c) La definició de les funcions a exercir per les entitats públiques empresarials que regula aquesta Llei.

d) L'establiment del règim d'aportacions de l'Estat per al finançament de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

e) L'atorgament de llicències a les empreses ferroviàries, amb l'informe previ de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, de la manera que estableixen la Llei i la seva normativa de desplegament.

f) L'atorgament de les autoritzacions per a la prestació de serveis ferroviaris declarats d'interès públic, i l'establiment del règim d'ajuts a les empreses ferroviàries adjudicatàries.

g) L'atorgament dels certificats de seguretat, llevat que se li atribueixi a l'administrador d'infraestructures ferroviàries o a un altre ens diferent.

h) L'atorgament dels certificats d'obertura de línies, trams i terminals de la infraestructura ferroviària al trànsit públic, amb caràcter previ a l'inici de l'explotació d'aquesta. Respecte de l'obertura al trànsit ferroviari de la resta dels elements que integren la infraestructura, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de complir les regles que determini el Ministeri de Foment.

i) La definició del règim tarifari, que regula el capítol VI del títol V, i la seva supervisió.

j) L'establiment, o si s'escau, la modificació de la quantia dels cànon per la utilització de les infraestructures ferroviàries, d'acord amb els elements o paràmetres que fixa aquesta Llei.

k) La defensa del domini públic ferroviari, sense perjudici de les competències que corresponen a l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

l) L'aplicació del règim sancionador.

m) L'homologació de centres habilitats per certificar la idoneïtat del material rodant i la formació del personal, sense perjudici de la possibilitat de delegar-la en l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

n) La investigació d'accidents en què hi hagi víctimes mortals.

o) Les altres que li confereixi aquesta Llei o les normes que la despleguin.

2. En particular, correspon al Ministeri de Foment establir les condicions tècniques sobre la projecció, construcció i administració de les infraestructures i respecte del material rodant que hi circuli per sobre.

3. Tot i el que disposa el paràgraf n) de l'apartat 1 i en la mesura que així ho estableixi la normativa comunitària, es pot preveure, per reglament, que la investigació dels accidents ferroviaris la dugui a terme un ens o òrgan administratiu habilitat a l'efecte.

4. El Ministeri de Foment, en coordinació amb el Ministeri d'Afers Exteriors, proposa al Govern, per aprovar-les, les directrius aplicables a la participació de l'Estat espanyol en les organitzacions internacionals ferroviàries i la política que s'hagi de seguir en les relacions amb aquestes i amb els organismes i entitats nacionals en matèria ferroviària internacional.

#### Article 82. *El Comitè de Regulació Ferroviària.*

1. Es crea el Comitè de Regulació Ferroviària com a òrgan col·legiat integrat en el Ministeri de Foment, que es regeix pels preceptes que contenen els articles 22 a 27 de la Llei de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

2. El Comitè de Regulació Ferroviària està compost per un president, quatre vocals i un secretari. El president i els vocals són designats pel ministre de Foment, entre funcionaris del Ministeri que pertanyin als cossos superiors de l'Administració General de l'Estat.

El secretari ha de ser llicenciat en dret i l'ha de designar, en cada moment, el Comitè de Regulació Ferroviària.

#### Article 83. *Funcions del Comitè de Regulació Ferroviària i eficàcia dels seus actes.*

1. Són funcions del Comitè de Regulació Ferroviària les següents:

a) Salvaguardar la pluralitat de l'oferta en la prestació dels serveis sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General i vetllar perquè aquests siguin prestats en condicions objectives, transparents i no discriminatòries.

b) Garantir la igualtat entre empreses públiques i privades en les condicions d'accés al mercat dels serveis esmentats.

c) Vetllar perquè els cànons ferroviaris compleixin el que disposa aquesta Llei i no siguin discriminatoris.

d) Resoldre els conflictes que es puguin plantejar entre l'administrador d'infraestructures ferroviàries i les empreses ferroviàries en relació amb:

L'atorgament i l'ús del certificat de seguretat i el compliment de les obligacions que aquest comporti.

L'aplicació dels criteris continguts en les declaracions sobre la xarxa.

Els procediments d'adjudicació de capacitat.

La quantia, l'estructura o l'aplicació de les tarifes que se'ls exigeixin o se'ls puguin exigir.

e) Informar l'Administració de l'Estat i les comunitats autònomes que ho requereixin en matèria ferroviària i, en particular, respecte del contingut de qualsevol projecte de norma o resolució que l'afecti.

f) Qualsevol altres que se li atribueixin per la llei o per reglament.

2. El Comitè de Regulació Ferroviària pot sol·licitar la intervenció del Ministeri de Foment per a la inspecció tècnica dels serveis, instal·lacions i actuacions de les empreses del sector ferroviari.

Així mateix, pot requerir a les entitats que actuïn en el sector ferroviari qualsevol informació que sigui necessària per a l'exercici de la seva activitat.

3. Les entitats que es considerin perjudicades per qualsevol actuació que entenguin contrària a dret poden acudir al Comitè de Regulació Ferroviària en el termini màxim d'un mes des que es produeixi la decisió o resolució corresponents.

4. El Comitè de Regulació Ferroviària actua d'ofici o a instància de la part interessada. Una vegada iniciat el procediment, en qualsevol moment pot adoptar les mesures provisionals que consideri oportunes per assegurar l'eficàcia de la resolució que es pugui dictar, si hi ha elements de judici suficients per fer-ho.

5. En l'exercici de les seves funcions, el Comitè de Regulació Ferroviària pot dictar resolucions que són vinculants per a les entitats que actuïn en l'àmbit ferroviari. Aquestes resolucions tenen eficàcia executiva i poden ser objecte de recurs, en alçada, davant el ministre de Foment.

6. L'incompliment de les resolucions dictades pel Comitè de Regulació Ferroviària se sanciona d'acord amb el que determina el títol VII.

#### Article 84. *Adscripció del Comitè de Regulació Ferroviària.*

Per a l'exercici de les seves funcions, el Comitè de Regulació Ferroviària pot disposar dels serveis dels altres òrgans del Ministeri de Foment i hi ha d'estar integrat, a efectes pressupostaris i organitzatius.

## TÍTOL VII

### Règim sancionador i d'inspecció

#### Article 85. *Abast del règim sancionador en matèria ferroviària.*

1. La responsabilitat administrativa derivada de les infraccions tipificades en aquest títol s'exigeix a les persones físiques o jurídiques que duen a terme les activitats ferroviàries que preveu aquesta Llei o que resulten afectades pel seu contingut i, si s'escau, als usuaris dels serveis de transport ferroviari o als qui amb la seva conducta pertorbin la prestació normal d'aquests serveis o la integritat dels béns afectes a aquesta.

2. La responsabilitat administrativa que estableix aquesta Llei s'entén sense perjudici de la civil, penal o d'un altre ordre, en què puguin incórrer les persones físiques o jurídiques a les quals s'imputin els comportaments infractors. El Ministeri de Foment i l'administrador d'infraestructures ferroviàries han de prestar la col·laboració que els sigui requerida per l'autoritat judicial o pel ministeri fiscal amb vista a l'aclariment dels fets relacionats amb el transport ferroviari que puguin tenir caràcter delictiu.

3. Quan s'estigui tramitant un procés penal pels mateixos fets que constitueixen una infracció administrativa, d'acord amb el que preveu aquesta Llei, o per altres que, d'acord amb aquesta Llei, no es puguin separar dels sancionables, el procediment queda suspès respecte d'aquests fins que es dicti el pronunciament ferm de l'autoritat judicial. Un cop reprès el procediment, si s'escau, la resolució que es dicti ha de respectar l'apreciació dels fets que contingui el pronunciament judicial esmentat.

4. Si un mateix comportament infractor és susceptible de ser qualificat d'acord amb dos tipus infractors o més, s'imposa la sanció que correspongui al més greu.

#### Article 86. *Inspecció de les activitats ferroviàries i defensa de les infraestructures.*

1. Correspon al Ministeri de Foment, en l'àmbit de la competència estatal, la inspecció de les empreses ferroviàries, la del transport ferroviari i la de la forma de prestació dels serveis addicionals, auxiliars i complementaris.

2. Les empreses habilitades per prestar serveis de transport ferroviari o per realitzar les activitats a què es refereix aquesta Llei estan obligades a facilitar l'accés a les seves instal·lacions al personal de la inspecció en l'exercici de les seves funcions. També han de permetre a aquest personal dur a terme el control dels elements afectes a la prestació dels serveis.

3. El Ministeri de Foment pot demanar a les persones físiques i jurídiques a què es refereix l'apartat 1 de l'article 85 totes les informacions que consideri necessàries sobre les matèries objecte d'aquesta Llei.

4. Correspon a l'administrador d'infraestructures ferroviàries l'exercici de la potestat de policia en relació amb la circulació ferroviària, l'ús i la defensa de la infraestructura, amb la finalitat de garantir la seguretat en el trànsit, la conservació de la infraestructura i les instal·lacions de qualsevol classe, necessàries per a la seva explotació. A més, ha de controlar el compliment de les obligacions que tendeixin a evitar qualsevol tipus de dany, deteriorament de les vies, risc o perill per a les persones, i el respecte de les limitacions imposades en relació amb els terrenys immediats al ferrocarril a què es refereix el capítol III del títol II d'aquesta Llei.

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

6. L'administrador d'infraestructures ferroviàries, en l'exercici de la potestat que assenyala l'apartat anterior, pot requerir a les persones a les quals es refereix l'apartat 1 de l'article 85 totes les informacions que consideri necessàries en l'exercici de la seva potestat de policia en relació amb les matèries que regula aquesta Llei i, si s'escau, ha de denunciar davant la Inspecció de Ferrocarrils del Ministeri de Foment o davant les delegacions

de Govern en les comunitats autònomes les conductes i actuacions que contravinguin a les disposicions que estableixen la Llei i les seves normes de desplegament. En els procediments sancionadors que s'iniciïn com a resultat de les denúncies formulades per l'administrador d'infraestructures ferroviàries, el Ministeri de Foment, amb caràcter previ a la resolució de l'expedient sancionador, l'ha de sotmetre a l'informe d'aquella entitat.

7. Els funcionaris del Ministeri de Foment i el personal de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, en l'exercici de les funcions a què es refereix aquest article, poden sol·licitar, a través de l'autoritat governativa corresponent, el suport necessari dels cossos i forces de seguretat.

8. Les actes que estenguin els funcionaris i el personal esmentats han de documentar els resultats de les seves actuacions i hi han de consignar:

a) El nom i els cognoms de la persona a la qual s'estén i el caràcter o la representació amb què compareix.

b) La descripció dels fets als quals afecti.

c) La conformitat o disconformitat del subjecte inspeccionat amb els fets que se li imputin.

Les actes i diligències esteses tenen naturalesa de documents públics i són prova, llevat que s'acrediti el contrari, dels fets que motivin la seva formalització.

Els fets consignats a les diligències o actes i manifestats o acceptats pels interessats es presumeix que són certs i només es poden rectificar per aquests mitjançant la prova que van incórrer en error de fet.

9. En l'exercici de la seva funció, el personal del Ministeri de Foment o el de l'administrador d'infraestructures ferroviàries està autoritzat per:

a) Efectuar materialment les actuacions inspectores necessàries en qualsevol lloc en què es duguin a terme activitats afectades per la legislació del transport ferroviari. No obstant això, quan es requereixi l'accés al domicili de persones físiques i jurídiques, és necessària l'obtenció prèvia de l'oportú manament judicial.

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

c) Si els òrgans responsables de la inspecció, en vista de les greus circumstàncies existents que comprometen la seguretat dels transports, decideixen la paralització de serveis o activitats ferroviàries ho han de comunicar, immediatament, al delegat de Govern en la comunitat autònoma corresponent, a efectes que s'instrueixi el procediment corresponent.

#### Article 87. *Classificació de les infraccions.*

Les infraccions de les normes reguladores del sector ferroviari es classifiquen en molt greus, greus i lleus.

#### Article 88. *Infraccions molt greus.*

Es consideren infraccions molt greus:

a) La realització d'activitats o la prestació de serveis que regula aquesta Llei sense disposar de la llicència administrativa necessària o de qualsevol altre títol habilitador que faculti per fer-ho o sense estar expressament emparat per aquests.

b) L'incompliment de les condicions imposades als titulars de les llicències administratives o altres títols habilitadors, o el de les resolucions dictades pel Comitè de Regulació Ferroviària, quan es posi en perill la seguretat de les persones, dels béns o del trànsit ferroviari.

c) La prestació dels serveis sense disposar del certificat de seguretat preceptiu o en condicions tals que pugui afectar la seguretat de les persones o els béns, amb greu incompliment de les normes o prescripcions tècniques.

d) La prestació de serveis de transport ferroviari sense haver obtingut la preceptiva adjudicació de capacitat d'infraestructura.

e) L'obtenció de la llicència d'empresa ferroviària i l'accés a la capacitat d'infraestructura mitjançant declaracions falses o per qualsevol altre procediment irregular.

f) La realització d'activitats que afectin mercaderies perilloses o peribles, objecte de transport, en condicions diferents de les fixades per reglament, quan es posi en perill la seguretat de les persones, dels béns, del trànsit ferroviari o pugui afectar la salut pública.

g) L'incompliment, per les empreses ferroviàries i altres obligats, de les normes establertes per l'administrador d'infraestructures ferroviàries, de manera que produeixin perturbacions en el trànsit ferroviari.

h) La negativa o l'obstrucció a l'actuació dels serveis d'inspecció dels transports ferroviaris, que impedeixi l'exercici per aquests de les funcions que, legalment o per reglament, tinguin atribuïdes.

i) La cessió del dret d'ús de capacitat d'infraestructura o l'establiment de qualsevol altre negoci jurídic sobre la capacitat d'infraestructura adjudicada.

j) La realització d'obres o activitats no permeses a la zona de domini públic o a les zones de protecció de les infraestructures ferroviàries, sense disposar de l'autorització preceptiva, quan afectin la seguretat del trànsit ferroviari.

k) El deteriorament o la destrucció de qualsevol obra o instal·lació, la sostracció de qualsevol element de la infraestructura ferroviària que afecti la via fèrria o estigui directament relacionat amb la seguretat del trànsit ferroviari o la modificació intencionada de les seves característiques.

l) La falta de vigència o la inexistència dels contractes d'assegurança obligatoris conforme al que estableix aquesta Llei, o la cobertura insuficient per garantir les responsabilitats derivades d'activitats que dugui a terme l'empresa ferroviària.

m) La comissió, en el termini d'un any, de dues o més infraccions greus sancionades mitjançant una resolució administrativa ferma.

#### Article 89. *Infraccions greus.*

Es consideren infraccions greus:

a) L'incompliment de les condicions imposades als titulars de les llicències o d'altres títols habilitadors o de les resolucions dictades pel Comitè de Regulació Ferroviària, quan no constitueixin infracció molt greu.

b) La interrupció injustificada del servei per a la prestació de la qual estigui habilitat el titular de la llicència.

c) La no-utilització de capacitat adjudicada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries en cas d'infraestructura congestionada, per causes imputables a l'empresa ferroviària.

d) L'incompliment de les condicions de qualitat i regularitat en què s'han de prestar els serveis o activitats permeses per la llicència o un altre títol habilitador, el dels requisits establerts en adjudicar-se la capacitat o el de les instruccions operatives i de prestació del servei emanades de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, quan el dit incompliment no constitueixi infracció molt greu.

e) La negativa a facilitar a l'òrgan administratiu competent la informació que reclami d'acord amb aquesta Llei.

f) La negativa o obstrucció a l'actuació dels serveis d'inspecció quan no es donin les circumstàncies que

determinen la consideració d'aquest comportament com a infracció molt greu.

g) La utilització de màquines, material rodant i altres elements de transport sense complir les normes i els requisits tècnics que per raons de seguretat hagin de tenir, quan aquest comportament no sigui constitutiu d'infracció molt greu.

h) L'incompliment de totes les obligacions formals que s'imposin als qui duguin a terme les activitats que regula aquesta Llei en garantia dels drets dels consumidors i usuaris.

i) La realització d'activitats que afectin mercaderies perilloses o peribles, objecte de transport, sense respectar la normativa específica reguladora d'aquell i l'incompliment de les normes reglamentàries que garanteixin la sanitat de les persones o la incompatibilitat de productes transportables amb la salvaguarda de la seguretat del transport, llevat que s'hagi de considerar com a infracció molt greu.

j) La manca o inhabilitat dels instruments o mitjans de control d'instal·lació obligada a les màquines i altre material rodant.

k) La realització d'obres o activitats no permeses a les zones de protecció o de seguretat de les infraestructures ferroviàries, sense disposar de l'autorització preceptiva quan aquests comportaments no constitueixin infracció molt greu.

l) El deteriorament de qualsevol element de la infraestructura ferroviària directament relacionada amb l'ordenació, l'orientació i la seguretat de la circulació o la modificació intencionada de les seves característiques o situació, quan aquests comportaments no constitueixin infracció molt greu.

m) La destrucció, el deteriorament, l'alteració o la modificació de qualsevol obra o instal·lació de la via fèrria o dels elements funcionals d'aquesta, quan aquests comportaments no constitueixin infracció molt greu.

n) El llançament o el dipòsit d'objectes en qualsevol punt de la via i els seus voltants i instal·lacions annexes o al pas dels trens i, en general, qualsevol acte que pugui representar un perill greu per a la seguretat del transport, els seus usuaris, els mitjans o les instal·lacions de tot tipus.

o) La comissió, en el termini d'un any, de dues o més infraccions lleus.

p) Les conductes que recull l'article anterior quan les circumstàncies que es donin en la seva comissió no pertorbin la seguretat de les persones, dels béns o del trànsit ferroviari.

#### Article 90. *Infraccions lleus.*

1. Constitueixen infraccions lleus qualssevol violacions de les normes que conté aquesta Llei que, tot i no estar tipificades com a infraccions molt greus o greus, afectin el règim d'obligacions de les entitats que duguin a terme activitats ferroviàries o dels usuaris, de la manera que es determini per reglament.

2. En tot cas, es consideren constitutives d'infracció lleu les conductes dels usuaris del transport ferroviari següents:

a) Accedir al tren o abandonar-lo fora de les parades establertes o quan aquest està en moviment.

b) Obstaculitzar o forçar els mecanismes d'obertura o de tancament de les portes dels cotxes del tren o de les que siguin d'ús exclusiu del personal de l'empresa ferroviària.

c) Fer ús, sense causa justificada, de qualsevol dels mecanismes d'aturada dels trens, de seguretat o de socors.

d) Entrar a les cabines de conducció dels trens, locomotores o altres llocs en què es trobi el material de

tracció, o accedir a instal·lacions reservades per a l'ús exclusiu de les persones autoritzades.

e) Viatjar a llocs diferents dels habilitats per als usuaris.

f) Fumar en llocs diferents dels habilitats amb aquesta finalitat, en els cotxes i locals.

g) Dur a terme accions que impliquin perill per a la integritat física dels altres usuaris o que suposin el deteriorament del material dels vehicles o de les estacions.

h) Les conductes que recullen els paràgrafs a) a o) de l'article anterior, quan les circumstàncies que es donin en la seva comissió no pertorbin la seguretat de les persones, dels béns o del trànsit ferroviari.

#### Article 91. *Sancions.*

1. Les infraccions tipificades als articles anteriors són sancionades:

a) Les molt greus amb una multa de 30.001 fins a 300.000 euros.

b) Les greus amb multa de 6.001 fins a 30.000 euros.

c) Les lleus amb multa de fins a 6.000 euros.

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

3. La comissió d'una infracció molt greu pot comportar la revocació o suspensió de la llicència administrativa i la conseqüent inhabilitació temporal per a l'exercici de l'activitat per un període màxim d'un any, així com, si s'escau, el precintament de la maquinària i del material rodant amb què s'hagi fet l'activitat infractora. La imposició, per resolució definitiva, d'una nova sanció per la comissió d'una infracció molt greu en els dotze mesos següents a la de la inicial, comporta la revocació de la llicència d'empresa ferroviària. En el còmput del termini esmentat no es tenen en compte els períodes en què no hagi estat possible efectuar l'activitat per haver estat retirada temporalment la llicència corresponent.

4. La imposició de sancions s'ha de fer constar en el corresponent Registre especial d'empreses ferroviàries a càrrec del Ministeri de Foment. Una vegada transcorreguts cinc anys des del compliment de la sanció, es cancel·la, d'ofici, la inscripció esmentada.

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

#### Article 92. *Infraccions i sancions específiques en matèria de circulació i conducció.*

1. L'incompliment, pel personal de circulació o de conducció, de la normativa reglamentària sobre qualificació professional i seguretat en el trànsit té el caràcter d'infracció administrativa.

2. Tenen la consideració de molt greus les infraccions a què es refereix l'apartat següent, quan es donin circumstàncies de perill per a la seguretat del trànsit ferroviari o posin en risc les persones o les mercaderies. A més, és una infracció molt greu conduir màquines sense tenir la titulació reglamentàriament exigible a l'efecte.

3. Es consideren infraccions greus la conducció de màquines de manera negligent o temerària, la ingestió de begudes alcohòliques, amb taxes superiors al que reglamentàriament s'estableixi o d'estupefaents, psicò-

trops o qualsevol altra substància d'efectes anàlegs, que pertorbin o disminueixin les facultats psicofísiques del personal de circulació o conducció, l'omissió de socors en cas de necessitat o d'accident i la conducció i circulació de màquines que incompleixin les condicions tècniques i de seguretat que estableixen la Llei i les normes de desplegament o excedeixin els temps màxims de conducció que es fixin reglamentàriament.

4. Tenen la consideració d'infraccions lleus les que no es qualifiquin expressament de molt greus o greus.

5. Les infraccions molt greus són sancionades amb multes de fins a 15.000 euros. Les greus, amb multes de fins a 6.000 euros i les lleus, amb multes de fins a 3.000 euros. En el cas d'infraccions molt greus o greus, a més, es pot imposar com a sanció la revocació de la llicència o del permís per a la conducció de vehicles de transport ferroviari.

6. Del pagament de les multes ha de respondre, solidàriament, l'empresa ferroviària en la qual presti els seus serveis el personal sancionat, sense perjudici de la possibilitat de repetir contra aquest.

#### Article 93. *Graduació de les sancions.*

La quantia de les sancions que s'imposin es gradua d'acord amb els factors següents:

a) La repercussió social de la infracció i el perill per a la vida i salut de les persones, la seguretat de les coses i el medi ambient.

b) La importància del dany o deteriorament causat, si s'escau.

c) La intencionalitat en la comissió de la infracció.

d) El grau de participació del sancionat i el benefici que obté.

e) La comissió, en el període dels dotze mesos anteriors al fet infractor, d'una altra infracció de la mateixa naturalesa, quan així hagi estat declarat per una resolució ferma en via administrativa.

f) La circumstància d'haver procedit l'infractor, per iniciativa pròpia, a remeiar els efectes perniciosos de la infracció.

#### Article 94. *Multes coercitives.*

Amb independència de les sancions que corresponguin, l'autoritat competent pot imposar multes coercitives quan prossegueixi la conducta infractora i no s'atengui el requeriment de cessació d'aquesta conducta, i reiterar-lo cada lapse de temps que sigui suficient per complir l'ordenat. Cada una de les multes coercitives no pot excedir el 10 per cent de la sanció fixada per a la infracció comesa.

#### Article 95. *Competència per a la imposició de sancions.*

Correspon la imposició de les sancions per infraccions lleus als delegats del Govern a les comunitats autònomes i per infraccions greus al secretari d'Estat d'Infraestructures del Ministeri de Foment. Les sancions per infraccions molt greus les imposa el ministre de Foment.

#### Article 96. *Procediment sancionador i mesures provisionals.*

1. Sense perjudici del que disposen la Llei de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú i la seva normativa de desplegament, el procediment sancionador l'iniciï sempre d'ofici les delegacions de Govern a les comunitats autònomes, o bé per pròpia iniciativa o com a conseqüència d'una ordre superior, una petició raonada d'altres òrgans o una denúncia.

La denúncia ha d'expressar la identitat de la persona o persones que les presentin, el relat dels fets que puguin constituir infracció i la data que es va cometre i, quan sigui possible, la identificació dels presumptes infractors.

2. Abans de la iniciació del procediment sancionador, es poden fer actuacions prèvies per tal de determinar si es donen circumstàncies que justifiquin aquesta iniciació. En especial, aquestes actuacions s'orienten a fixar, amb la màxima precisió possible, els fets susceptibles de motivar la incoació del procediment, la persona o persones que puguin ser-ne responsables i les circumstàncies rellevants que es donin en els uns i els altres.

3. Una vegada acordada la iniciació del procediment sancionador es notifica a l'infractor o infractors presumptes que disposen d'un termini de 15 dies, des de la data de la notificació, per aportar totes les alegacions, documents o informacions que considerin convenients i, si s'escau, proposin una prova que concreti els mitjans de què es pretenen valer. Un cop rebudes les alegacions o transcorregut el termini per fer-ho, la Delegació de Govern a la comunitat autònoma pot acordar l'obertura d'un període probatori.

4. La proposta de resolució es notifica als interessats, i se'ls concedeix un termini de quinze dies, des que es notifiqui, per formular-hi alegacions i presentar els documents i les informacions que considerin pertinents davant el delegat de Govern a la comunitat autònoma que, un cop vistos, ha de resoldre o, si s'escau, remetre, el que s'ha actuat, d'acord amb el que disposa l'article 95, a l'òrgan competent per a la imposició de la sanció que correspongui, junt amb tots els documents, les alegacions i informacions que constin a les actuacions.

5. Abans de dictar resolució, l'òrgan competent per resoldre pot decidir, mitjançant un acord motivat, la realització de les actuacions complementàries indispensables per resoldre el procediment, que, en tot cas, han de tenir lloc en un termini no superior a 15 dies. El termini per resoldre el procediment queda suspès fins a l'acabament d'aquestes.

6. En el termini de 10 dies des de la recepció de la proposta de resolució i els documents, alegacions i informacions que actuen en el procediment, l'òrgan competent per resoldre ha de dictar una resolució motivada, que s'ha de notificar als interessats.

Si transcorreguts sis mesos des de la iniciació del procediment sancionador no s'ha notificat als interessats la resolució que l'exhaureix, es produeix la seva caducitat. En aquest cas, a sol·licitud de l'interessat, l'òrgan competent per resoldre ha d'emetre una certificació en què consti que ha caducat el procediment i que s'ha procedit a l'arxivament de les actuacions.

Les resolucions que posin fi a la via administrativa són executives immediatament.

7. Abans de la iniciació del procediment sancionador, l'òrgan competent, d'ofici o a instància de part, pot adoptar les mesures que corresponguin, en els casos d'urgència i per a la protecció provisional dels interessos implicats. Aquestes s'han de confirmar, modificar o deixar sense efecte mitjançant l'acord d'iniciació del procediment esmentat, que s'ha d'efectuar dins els 15 dies següents a la seva adopció i que pot ser objecte del recurs que sigui procedent.

8. Així mateix, un cop iniciat el procediment sancionador, l'òrgan competent per imposar la sanció corresponent pot adoptar, d'ofici o a instància de part, les mesures provisionals que consideri oportunes per assegurar l'eficàcia de la resolució que es pugui dictar i el bon fi del procediment, evitar el manteniment dels efectes de la infracció i garantir les exigències dels interessos generals.

Això no obstant, quan així s'exigeixi per raons d'urgència inajornable, la competència per a l'adopció de



les mesures provisionals que siguin necessàries correspon als delegats de Govern a les comunitats autònomes.

9. En tot cas, les mesures provisionals queden sense efecte si no s'inicia el procediment en el termini assenyalat o quan l'acord d'iniciació no contingui un pronunciament exprés sobre aquestes.

10. Les mesures de caràcter provisional, que han de ser proporcionals quant a la seva intensitat i condicions als objectius que es pretenen garantir, poden consistir en la suspensió temporal d'activitats i la prestació de fiances, en la clausura temporal de les infraestructures afectades, en la retirada de material rodant o en la suspensió temporal de serveis per raons de sanitat, higiene o seguretat.

En cap cas no es poden adoptar mesures provisionals que puguin causar perjudici de reparació difícil o impossible als interessats o que impliquin una violació de drets que empara aquesta Llei.

11. Les mesures provisionals es poden deixar sense efecte o modificar-se durant la tramitació del procediment sancionador, d'ofici o a instància de part, en virtut de circumstàncies sobrevingudes o que no es van poder tenir en compte en el moment en què es van adoptar.

En tot cas, s'han d'extingir amb l'eficàcia de la resolució que exhaureixi el procediment sancionador.

#### Article 97. *Prescripció.*

1. Les infraccions que regula aquesta Llei prescriuen: les molt greus al cap de tres anys, les greus, al cap de dos anys, i les lleus, al cap de sis mesos.

El termini de prescripció de les infraccions comença a computar-se des del dia en què s'hagin comès. Interromp la prescripció la iniciació, amb coneixement de l'interessat, del procediment sancionador. El termini de prescripció torna a córrer si l'expedient sancionador està paralitzat durant més d'un mes, per causa no imputable al presumpte responsable.

2. Les sancions imposades per faltes molt greus prescriuen al cap de tres anys, les imposades per faltes greus, al cap de dos anys, i les imposades per faltes lleus, de l'any.

El termini de prescripció de les sancions es comença a computar des de l'endemà del dia en què adquireixi fermesa la resolució per la qual s'imposa la sanció. Interromp la prescripció la iniciació, amb coneixement de l'interessat, del procediment d'execució, i el termini torna córrer si aquell està paralitzat durant més d'un mes per causa no imputable a l'infractor.

#### Disposició addicional primera. *Assumpció de la funció d'administració de les infraestructures ferroviàries.*

1. L'entitat pública empresarial RENFE passa a anomenar-se Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i assumeix les funcions assignades a l'administrador d'infraestructures ferroviàries en aquesta Llei.

2. El personal que, en el moment d'entrada en vigor d'aquesta Llei, presti els seus serveis en l'entitat pública empresarial RENFE es manté en la plantilla de l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, tret que estigui vinculat a la prestació del servei de transport ferroviari i el que sigui necessari per a la posada en marxa i funcionament de l'entitat pública empresarial RENFE-Operadora a què es refereix la disposició addicional tercera, que s'hi integra d'acord amb el que es determini, mitjançant una ordre del ministre de Foment i amb l'audiència prèvia dels representants dels treballadors de la primera.

D'acord amb el que preveu l'article 44 del text refós de l'Estatut dels treballadors, aprovat pel Reial decret legislatiu 1/1995, de 24 de març, s'entén que hi ha

successió d'empreses entre l'entitat pública empresarial Gestor d'Infraestructures Ferroviàries i l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries. A aquest efecte, els treballadors de l'entitat pública empresarial Gestor d'Infraestructures Ferroviàries s'integra a l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.

3. El Ministeri de Foment vetlla, especialment, pel compliment adequat del que preveu l'apartat anterior, i promou la interlocució entre les entitats i col·lectius afectats per aplicar-ho. Així mateix, tutela el respecte de les condicions laborals del personal de l'entitat mentre aquestes no siguin substituïdes mitjançant la negociació col·lectiva corresponent.

4. Mitjançant una ordre del ministre de Foment, es determina quins béns mobles i immobles dels que fins a la data d'entrada en vigor d'aquesta Llei han pertangut o han estat adscrits a l'entitat pública empresarial RENFE són necessaris per prestar el servei de transport ferroviari. Els béns esmentats pertanyen a l'entitat pública empresarial RENFE-Operadora. Els restants es mantenen en el patrimoni de l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.

Es consideren, en tot cas, de titularitat de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries:

a) Els béns i drets que, en la data d'entrada en vigor d'aquesta Llei, siguin de la titularitat de l'entitat pública empresarial Gestor d'Infraestructures Ferroviàries o que hi estiguin adscrits.

b) Els béns i drets que, en la data d'entrada en vigor d'aquesta Llei, siguin patrimonials de RENFE llevat dels que el Ministeri de Foment, mitjançant una ordre, determini com a necessaris per prestar el servei de transport ferroviari.

c) Els béns i drets patrimonials de titularitat estatal que, en la data d'entrada en vigor d'aquesta Llei, estiguin adscrits a RENFE llevat dels que el Ministeri de Foment, mitjançant una ordre, determini com a necessaris per prestar el servei de transport ferroviari.

d) Tots els béns de domini públic o patrimonials que configuren l'anomenada línia d'alta velocitat Madrid-Sevilla.

e) Totes les estacions, terminals i altres béns immobles que siguin necessaris permanentment per prestar els serveis que constitueixen la seva activitat.

No obstant l'anterior, les línies que, fins a la data d'entrada en vigor d'aquesta Llei, estiguin sent administrades per l'entitat pública empresarial Xarxa Nacional dels Ferrocarrils Espanyols deixen de pertànyer a aquesta o d'estar-hi adscrites i s'integren en el patrimoni de l'Estat, amb l'excepció de l'anomenada línia d'alta velocitat Madrid-Sevilla, que passa a ser de titularitat de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.

#### Disposició addicional segona. *Extinció de l'entitat pública empresarial Gestor d'Infraestructures Ferroviàries.*

1. Queda extingida l'entitat pública empresarial Gestor d'Infraestructures Ferroviàries. L'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries se subroga en tots els drets i les obligacions d'aquella i és titular de tots els béns de domini públic o patrimonials que en la data d'entrada en vigor d'aquesta Llei tingui adscrits o pertanyin a l'entitat pública empresarial Gestor d'Infraestructures Ferroviàries.

2. Els funcionaris adscrits a l'entitat pública empresarial Gestor d'Infraestructures Ferroviàries que estiguin afectats per l'extinció d'aquesta entitat poden optar, durant el termini que per reglament es determini, per integrar-se en la plantilla del personal laboral de l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, amb el reconeixement de l'antiguitat que

els correspongui i quedar-se en els cossos o escales d'origen en la situació d'excedència voluntària que preveu l'article 29.3.a) de la Llei 30/1984, de 2 d'agost, de mesures per a la reforma de la funció pública, o per accedir als llocs que els puguin correspondre, de conformitat amb la normativa reguladora de la funció pública.

**Disposició addicional tercera. Creació de l'entitat pública empresarial RENFE-Operadora.**

1. Es crea l'entitat pública empresarial RENFE-Operadora, com a organisme públic dels que preveu l'article 43.1.b) de la Llei 6/1997, de 14 d'abril, d'organització i funcionament de l'Administració General de l'Estat. RENFE-Operadora té personalitat jurídica pròpia, plena capacitat d'actuar i patrimoni propi, i està adscrita al Ministeri de Foment. El Consell de Ministres, mitjançant un reial decret, a iniciativa del Ministeri de Foment i a proposta conjunta dels ministeris d'Administracions Públiques i d'Hisenda, aprova l'Estatut de l'entitat pública empresarial RENFE-Operadora.

2. L'objecte de l'entitat RENFE-Operadora és la prestació de serveis de transport ferroviari tant de mercaderies com de viatgers, que inclou el manteniment del material rodant. A més, RENFE-Operadora pot desenvolupar totes les actuacions mercantils que siguin necessàries o convenientes per a la millor realització de les seves funcions, i pot dur a terme tota classe d'actes d'administració o disposició que siguin necessaris per al compliment d'aquestes, fins i tot mitjançant la participació en negocis, societats o empreses, nacionals o estrangers, amb subjecció, en tot cas, al que disposa la legislació vigent.

3. L'entitat pública empresarial RENFE-Operadora està habilitada per prestar el servei de transport ferroviari de mercaderies, sense perjudici del que preveu l'apartat següent.

RENFE-Operadora, des de l'entrada en vigor de la Llei, té assignada tota la capacitat d'infraestructura necessària per dur a terme els serveis de transport de mercaderies que estigui prestant, en el moment esmentat, l'entitat pública empresarial RENFE. A més, pot obtenir directament l'assignació de la capacitat necessària per a la prestació de nous serveis.

El que disposa el paràgraf anterior és aplicable fins al moment en què, degudament aprovada la declaració sobre la xarxa, d'acord amb l'article 29, RENFE-Operadora pugui sol·licitar la capacitat necessària per prestar els seus serveis.

Així mateix, gestiona el servei de transport ferroviari de viatgers en els termes que s'assenyalen en la disposició transitòria tercera.

4. En el termini de sis mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, l'entitat pública empresarial RENFE-Operadora ha de complir les exigències que estableix l'article 45 d'aquesta Llei, llevat del que estableix el punt 1.a de l'article esmentat quant a tenir la forma de societat anònima, i sol·licitar la llicència corresponent.

5. RENFE-Operadora té, per al compliment de les seves finalitats, un patrimoni propi, diferent del de l'Administració General de l'Estat, integrat pel conjunt de béns, drets i obligacions dels quals sigui titular.

6. S'incorporen al patrimoni de RENFE-Operadora tots els béns mobles i immobles de RENFE que siguin necessaris per prestar el servei de transport ferroviari o que es considerin convenientes per garantir el seu equilibri financer.

7. Els recursos de RENFE-Operadora estan integrats per:

a) Els ingressos ordinaris i extraordinaris obtinguts amb l'exercici de la seva activitat.

b) Els recursos financers procedents d'operacions d'endeutament, el límit anual del qual el fixen les respectives lleis de pressupostos generals de l'Estat.

c) Les subvencions que, si s'escau, es puguin incloure en els pressupostos generals de l'Estat.

d) Les subvencions, aportacions i donacions que es concedeixin a favor seu, procedents de fons específics de la Unió Europea, d'altres administracions públiques, d'ens públics i de particulars.

e) Els productes, rendes i increments del seu patrimoni.

f) Els productes i rendes derivats de la seva participació en altres entitats.

g) Qualsevol altre recurs que li pugui correspondre per llei o li sigui atribuït per conveni o per qualsevol altre procediment legalment establert.

8. El règim de contractació, d'adquisició i d'alienació de l'entitat s'acomoda a les normes establertes en el dret privat, sense perjudici del que determina la Llei 48/1998, de 30 de desembre, sobre procediments de contractació en els sectors de l'aigua, l'energia, els transports i les telecomunicacions.

9. L'estructura organitzativa bàsica de RENFE-Operadora, els seus òrgans superiors de direcció i les seves funcions són objecte de regulació en l'estatut corresponent. El personal de RENFE-Operadora es regeix per les normes de dret laboral que li siguin aplicables.

10. L'entitat RENFE-Operadora pot crear, al seu si, societats anònimes l'objecte social de les quals coincideixi, totalment o parcialment, amb les funcions pròpies de les seves unitats de negoci o àrees corporatives. En aquest cas, desapareix o es modifica, en consonància, la unitat de negoci o l'àrea operativa corresponent.

11. El règim sobre personal de RENFE-Operadora s'ajusta al règim propi de les societats mercantils estatals.

12. L'entitat pública empresarial RENFE-Operadora assumeix el deute que l'entitat pública empresarial Xarxa Nacional dels Ferrocarrils Espanyols hagi contret en ocasió de l'adquisició, el manteniment i el funcionament del material rodant i de qualssevol altres serveis relacionats amb aquest.

L'import i el detall del deute a què es refereix el paràgraf anterior el quantifica el Ministeri de Foment i se sotmet a l'informe de control financer de la Intervenció General de l'Administració de l'Estat, prèviament que es determini mitjançant una ordre del dit Ministeri.

13. El règim pressupostari, l'economicofinancer, el de comptabilitat, el d'intervenció i el de control financer de l'entitat pública empresarial RENFE-Operadora són determinats en el seu Estatut de conformitat amb el que estableix el text refós de la Llei general pressupostària, aprovat pel Reial decret legislatiu 1091/1988, de 23 de setembre.

14. A efectes del que preveu l'article 44 del text refós de l'Estatut dels treballadors, aprovat pel Reial decret legislatiu 1/1995, de 24 de març, s'entén que hi ha una successió d'empreses entre l'entitat pública empresarial Xarxa Nacional dels Ferrocarrils Espanyols i l'entitat pública empresarial RENFE-Operadora. Els treballadors de l'entitat pública empresarial Xarxa Nacional dels Ferrocarrils Espanyols s'integren a l'entitat pública empresarial RENFE-Operadora en funció de les activitats i els serveis que prestin en aquella corresponents a l'entitat pública empresarial RENFE-Operadora, d'acord amb el que estableix aquesta Llei.

15. El Ministeri de Foment vetlla, especialment, per l'adequat compliment del que preveu l'apartat anterior, i promou la interlocució entre les entitats i col·lectius afectats per la seva aplicació. Així mateix, tutela el respecte de les condicions laborals del personal de l'entitat mentre aquestes no siguin substituïdes mitjançant la corresponent negociació col·lectiva.

**Disposició addicional quarta. Exempcions fiscals.**

1. Als actes de mutació patrimonial, afectació, adscripció i atribució d'administració, així com els relatius al sanejament financer de RENFE, objecte d'aquesta Llei, els és aplicable el règim fiscal que preveuen els articles 98 a 109, ambdós inclusivament, del capítol VIII del títol VIII de la Llei 43/1995, de 27 de desembre, de l'impost de societats.

2. El règim aplicable a l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries respecte de l'impost sobre transmissions patrimonials i actes jurídics documentats, quant a totes les seves modalitats, és el que preveu l'article 45.I.A.a) del text refós de la Llei de l'impost de transmissions patrimonials i actes jurídics documentats, aprovat pel Reial decret legislatiu 1/1993, de 24 de setembre.

3. Es redueixen en un 95 per cent els aranzels que els notaris i registradors hagin de percebre en ocasió de la seva intervenció en totes les operacions de reordenació patrimonial que sigui necessari escometre per donar execució al que preveu aquesta Llei.

**Disposició addicional cinquena. Exclusions.**

No són objecte de regulació per aquesta Llei els mitjans de transport que facin servir cable o cables, tractors i portadors i que no tinguin camí de rodolament fix. Aquests mitjans de transport es regeixen per la seva normativa específica.

**Disposició addicional sisena. Habilitació del personal i homologació del material rodant de RENFE-Operadora.**

S'entén que el personal ferroviari qualificat que, a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, exerceixi les seves funcions en RENFE-Operadora està habilitat per complir-les i que el material rodant de què disposi l'entitat esmentada està homologat.

Això no obstant, en el termini de dos anys computat des de la mateixa data, aquest personal ha d'estar habilitat i l'esmentat material rodant homologat, de la manera que estableixen les ordres que dicti el Ministeri de Foment, d'acord amb el que preveuen els articles 58 i 60 d'aquesta Llei.

**Disposició addicional setena. Destinació dels béns immobles de titularitat estatal corresponents a les línies de ferrocarril tancades i de construcció abandonada.**

Queden integrats, com a béns patrimonials, al patrimoni de l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries tots els béns immobles de titularitat estatal corresponents a les línies de ferrocarril tancades o abandonades. L'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries se subroga en tots els drets i les obligacions que corresponguin al Ministeri de Foment, d'acord amb el que estableix l'article 24 d'aquesta Llei.

**Disposició addicional vuitena. Interconnexió i interoperabilitat de les xarxes i intermodalitat dels serveis.**

Els òrgans competents de l'Administració de l'Estat i les empreses ferroviàries han de complir els requisits necessaris perquè a la projecció, la construcció, la posada en servei, la rehabilitació, la renovació, l'explotació i el manteniment dels elements que integren el sistema ferroviari transeuropeu, vinculats a la Xarxa Ferroviària d'Interès General i al material rodant que hi circuli per sobre, es garanteixi la seva interoperabilitat i intermodalitat. Mitjançant un reial decret es determinen els requi-

sits tècnics esmentats i s'estableixen els mitjans per fer possible la interconnexió i interoperabilitat de les xarxes i la intermodalitat dels serveis ferroviaris.

**Disposició addicional novena. Línies que formen part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.**

1. La Xarxa Ferroviària d'Interès General es compon, en el moment d'entrada en vigor d'aquesta Llei, de totes les infraestructures ferroviàries que en aquella data estiguin sent administrades per RENFE o l'administració de les quals hagi estat encomanada al Gestor d'Infraestructures Ferroviàries o exerceixi l'autoritat portuària corresponent en els Ports d'Interès General. Igualment i d'acord amb el que preveu la disposició transitòria sisena, la xarxa d'ample mètric de titularitat de l'Estat i administrada per FEVE ha d'integrar la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

El Ministeri de Foment, d'acord amb l'article 4.2, pot realitzar la determinació concreta de les línies ferroviàries que integren la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

2. Les línies efectivament tancades al trànsit com a conseqüència de l'Acord del Consell de Ministres de 30 de setembre de 1984 no formen part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

**Disposició transitòria primera. Calendari d'obertura del mercat per als serveis ferroviaris de transport internacional de mercaderies.**

Sense perjudici de l'aplicació al transport nacional de mercaderies, des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, de les regles que conté, el lliure accés a la Xarxa Ferroviària d'Interès General per qualsevol empresa ferroviària que presti serveis de transport internacional de mercaderies es produeix de conformitat amb el calendari següent:

A) Des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el transport internacional de mercaderies prestat sobre l'anomenada Xarxa Transeuropea de Transport Ferroviari de Mercaderies. Per ordre del Ministeri de Foment, es determina la composició de la Xarxa Ferroviària d'Interès General que formi part de la Xarxa Transeuropea de Transport Ferroviari de Mercaderies.

B) Abans de l'1 de gener de 2006, el transport internacional de mercaderies sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General habilitada per fer-ho. La determinació concreta de la data d'obertura del mercat per a aquest tipus de transport l'estableix el Govern, mitjançant un reial decret.

**Disposició transitòria segona. Aplicació dels preceptes que estableix aquesta Llei a les entitats d'altres estats de la Unió Europea.**

D'acord amb aquesta Llei, poden obtenir assignació de capacitat d'infraestructura els candidats nacionals d'altres països de la Unió Europea que vulguin prestar serveis de transport ferroviari a Espanya, tan aviat com aquells liberalitzin la prestació d'aquests serveis.

En tot cas, les previsions d'aquesta Llei són aplicables als referits candidats en la data en què expiri el termini perquè els estats membres de la Unió Europea liberalitzin, d'acord amb les directives comunitàries, cada tipus de servei.

Les agrupacions empresarials internacionals en les quals participin empreses ferroviàries establertes a Espanya tenen dret a l'accés a la Xarxa Ferroviària d'Interès General per prestar serveis internacionals de transport ferroviari entre els estats membres en els quals estiguin establertes les empreses integrants de les agrupacions esmentades. També tenen dret de trànsit sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General i als efectes indicats les

agrupacions internacionals, hi participin o no empreses ferroviàries establertes a Espanya.

Es reconeix, així mateix, el dret d'accés a la Xarxa Ferroviària d'Interès General a les empreses ferroviàries que prestin serveis de transport internacional combinat de mercaderies.

**Disposició transitòria tercera. *Gestió del transport ferroviari de viatgers.***

Els capítols II i III del títol IV d'aquesta Llei no són aplicables al transport ferroviari de viatgers mentre la Unió Europea no estableixi un règim d'obertura del mercat per a aquest tipus de transport. Fins llavors, RENFE-Operadora té dret a explotar els serveis de transport de viatgers que es prestin sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General, de la manera que estableix la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, i la seva normativa de desplegament quan no s'oposin a la resta del que conté aquesta Llei.

Una vegada que s'imposi el règim d'obertura del mercat de transport ferroviari de viatgers, de conformitat amb el que preveu el paràgraf anterior, RENFE-Operadora conserva el dret a explotar la capacitat de xarxa que llavors utilitzi efectivament i pot sol·licitar que se li assigni una altra capacitat de xarxa, d'acord amb el que preveu aquesta Llei.

**Disposició transitòria quarta. *Contractes programa entre l'Estat i RENFE-Operadora.***

1. Les directrius bàsiques d'actuació de RENFE-Operadora, els seus nivells d'inversió i els compromisos necessaris per assolir les seves finalitats i objectius es concreten en un contracte programa que s'ha de subscriure entre aquella i l'Administració General de l'Estat. En el moment en què, d'acord amb la disposició transitòria anterior, s'apliqui el capítol II del títol IV d'aquesta, no es poden fer nous contractes programa.

2. Les subvencions i compensacions que RENFE-Operadora hagi de percebre de l'Estat per la prestació de serveis de transport ferroviari deficitaris s'ajusten al que disposa el contracte programa que es faci entre tots dos.

3. La Intervenció General de l'Administració de l'Estat emet un informe de control financer sobre el grau d'execució de les previsions econòmiques del contracte programa, en el qual es reculli la seva opinió tècnica sobre la liquidació de les aportacions que ha d'efectuar l'Estat.

**Disposició transitòria cinquena. *Règim aplicable a Ferrocarrils Espanyols de Via Estreta (FEVE).***

D'acord amb la disposició addicional novena, la xarxa d'ample mètric de titularitat de l'Estat i explotada per FEVE integra la Xarxa Ferroviària d'Interès General. Això no obstant, li és aplicable el contingut dels capítols I i II, tret de la secció 2a, del títol VI de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres mentre no es dicti, en desplegament d'aquesta Llei, un reglament específic que estableixi el seu règim jurídic. En la mesura que els esmentats preceptes de la Llei d'ordenació dels transports terrestres es remetin a altres de la mateixa Llei, la remissió s'ha d'entendre feta a les normes que regulen la mateixa matèria en aquesta Llei.

Sense perjudici del que s'ha exposat abans, immediatament s'ha d'aplicar a la xarxa esmentada i a FEVE el règim que preveu aquesta Llei respecte de les limitacions a la propietat i el règim sancionador.

**Disposició transitòria sisena. *Normativa aplicable en matèria de seguretat.***

Mentre no es despleguin per reglament les previsions que conté aquesta Llei pel que fa a les exigències de seguretat en la construcció i l'explotació d'infraestructures i en el trànsit ferroviari, regeixen les disposicions actualment aplicables. La nova normativa, com a mínim, ha de mantenir els nivells de seguretat actualment vigents.

**Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.***

Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que disposa aquesta Llei i, en concret, la secció 2a del capítol II i els capítols III, IV i V del títol VI de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, l'article 74 de la Llei 42/1994, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i d'ordre social, els articles 160 i 161 de la Llei 13/1996, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, l'article 104 de la Llei 66/1997, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social.

**Disposició final primera. *Habilitació reglamentària.***

1. Sense perjudici de les facultats atribuïdes per aquesta Llei al Ministeri de Foment, s'habilita el Govern per dictar totes les disposicions que siguin necessàries per al desplegament i el compliment del que disposa aquesta Llei.

2. En l'elaboració de qualssevol normes de desplegament d'aquesta Llei s'han d'escoltar les entitats representatives del sector i els usuaris, integrats en el Consell Nacional de Transports Terrestres, i també s'han de sotmetre al dictamen del Consell Econòmic i Social els desplegaments normatius de rellevància especial en el seu àmbit consultiu, i substitueixen els tràmits esmentats al d'audiència, a què es refereix l'article 24.1.c de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern.

**Disposició final segona. *Títols competencials que emparen la Llei.***

Aquesta Llei es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.1a, 13a, 14a, 21a i 24a de la Constitució.

**Disposició final tercera. *Entrada en vigor de la Llei.***

1. Aquesta Llei entra en vigor al cap de sis mesos de la publicació en el "Butlletí Oficial de l'Estat". Dins el termini esmentat, el Govern ha d'aprovar els estatuts de les entitats públiques empresarials Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i RENFE-Operadora.

2. Això no obstant, les previsions de la Llei que contenen habilitacions al Govern o al Ministeri de Foment per dictar reglaments o disposicions de desplegament tenen plena eficàcia des de l'endemà de la publicació de la mateixa Llei.

Per tant,

Mano a tots els espanyols, particulars i autoritats, que compleixin aquesta Llei i la facin complir.

Madrid, 17 de novembre de 2003.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern en funcions,  
RODRIGO DE RATO Y FIGAREDO

## ANNEX

**Adjudicació:** atorgament, per l'administrador d'infraestructures ferroviàries, del dret a servir-se de capacitat d'infraestructura ferroviària.

**Agrupació empresarial internacional:** qualsevol associació, com a mínim, de dues empreses ferroviàries establertes en estats membres de la Unió Europea diferents, a fi de prestar serveis de transports internacionals entre estats membres.

**Apartador:** infraestructura ferroviària de titularitat pública o privada, consistent en una instal·lació de vies per a la càrrega, descàrrega i estacionament de vagons amb enllaç a una línia mitjançant una o més agulles de plena via, que serveix per complementar la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

**Candidat:** l'empresa ferroviària amb llicència o una agrupació internacional d'empreses ferroviàries. Així mateix, poden ser candidates altres persones jurídiques que, sense tenir la condició d'empreses ferroviàries, estiguin interessades en l'explotació del servei, com ara les agències de transport, els carregadors i els operadors de transport combinat.

**Capacitat d'infraestructura:** la capacitat per programar les franges ferroviàries sol·licitades per a un segment de la infraestructura durant un període determinat.

**Coordinació:** el procediment mitjançant el qual l'organisme adjudicador i els candidats intenten resoldre situacions de conflicte de sol·licituds de capacitat d'infraestructura.

**Declaració sobre la xarxa:** la declaració que detalla les normes generals, terminis, procediments i criteris relatius als sistemes de cànon i adjudicació de capacitat. Conté, així mateix, qualsevol altra informació que pugui ser necessària per cursar una sol·licitud de capacitat d'infraestructura.

**Empresa ferroviària:** l'entitat l'activitat principal de la qual consisteix a prestar serveis de transport de mercaderies o viatgers per ferrocarril, la qual, en tot cas, ha de ser la que aporti la tracció. Així mateix, s'inclouen en el concepte les empreses que exclusivament aporten la tracció.

**Esplanació:** la franja de terreny en la qual s'ha modificat la topografia natural del sòl i sobre la qual es construeix la línia fèrria, s'hi disposen els elements funcionals i s'hi ubiquen les instal·lacions.

**Franja horària:** la capacitat d'infraestructura necessària perquè un tren circuli entre dos punts, en un moment donat.

**Infraestructura congestionada:** el tram d'infraestructura per al qual no es pot atendre plenament la demanda de capacitat d'infraestructura durant determinats períodes, ni tan sols després de la coordinació de les diferents sol·licituds de capacitat.

**Llicència:** una autorització concedida per un Estat a una empresa a la qual es reconeix la seva condició d'empresa ferroviària, condició que pot estar limitada a la prestació de determinats tipus de serveis de transport.

**Línia:** parteix de la infraestructura ferroviària que uneix dos punts determinats i que està integrada pels elements següents: plataformes de la via, superestructures, com carrils i contrarails, travesses i material de subjecció, obres civils, com ponts, passos superiors i túnels, i instal·lacions de seguretat, de senyalització i de telecomunicació de la via i elements que permeten l'enllumenat. No es consideren inclosos en el concepte de línia les estacions i terminals o altres edificis o instal·lacions d'atenció al viatger.

**Pla d'augment de capacitat:** la mesura o conjunt de mesures, acompanyades d'un calendari d'aplicació, proposades per mitigar les limitacions de capacitat que hagin motivat la qualificació d'un tram com a infraestructura congestionada.

**Pla de contingències:** és el que elabora l'administrador d'infraestructures ferroviàries que conté la relació de les administracions, els organismes i els òrgans públics que han d'estar informats en cas d'incident important o de perturbació greu del trànsit ferroviari.

**Servei internacional de transport de mercaderies:** qualsevol servei de transport en el qual el tren travessi, almenys, una frontera d'un Estat membre. El tren es pot compondre o dividir, o ambdues coses, i les diferents seccions poden tenir diferents orígens i destinacions, sempre que tots els vagons travessin, almenys, una frontera.

**Serveis addicionals:** són serveis addicionals els d'accés des de la via a les instal·lacions de manteniment, reparació i subministrament existents a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, concretament a:

- Les d'aprovisionament de combustible.
- Les d'electrificació per a la tracció, quan estigui disponible.
- Les de formació de trens.
- Les de manteniment i altres instal·lacions tècniques.
- Les terminals de càrrega.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries única-ment pot rebutjar les demandes d'empreses ferroviàries si hi ha alternatives viables en condicions de mercat.

**Serveis complementaris:** són serveis complementaris els que l'administrador d'infraestructures ferroviàries pugui oferir a les empreses ferroviàries, i aquell està obligat a prestar-los a les que ho sol·licitin. Aquests serveis poden comprendre:

- El corrent de tracció.
- El preescalfament de trens de viatgers.
- El subministrament de combustible, servei de maniobres i qualsevol altre de subministrat a les instal·lacions dels serveis d'accés.
- Els específics per a control del transport de mercaderies perilloses i per a l'assistència a la circulació de combois especials.

**Serveis auxiliars:** són serveis auxiliars els que les empreses ferroviàries poden sol·licitar a l'administrador d'infraestructures ferroviàries o altres prestadors. No obstant això, en aquest cas, l'administrador d'infraestructures ferroviàries no està obligat a prestar-los. Entre aquests serveis s'inclouen:

- L'accés a la xarxa de telecomunicació.
- El subministrament d'informació complementària.
- La inspecció tècnica del material rodant.

**21052 LLEI 40/2003, de 18 de novembre, de protecció a les famílies nombroses.** («BOE» 277, de 19-11-2003.)

JUAN CARLOS I

REI D'ESPANYA

A tots els qui vegeu i entengueu aquesta Llei.  
Sapigueu: Que les Corts Generals han aprovat la Llei següent i jo la sanciono.

### EXPOSICIÓ DE MOTIUS

La família, com a nucli fonamental de la societat, exerceix múltiples funcions socials, que la fan mereixedora