

## ESTIPULACIONES

Primera.—La entidad de crédito suscribe el presente Convenio con el objeto de precisar los requisitos que deben reunir los préstamos y créditos susceptibles de cesión al Fondo de Titulización de Activos que se constituya como consecuencia de los Convenios celebrados al amparo de la Orden PRE/.../..., de... de..., sobre los Convenios de Promoción de Fondos de Titulación de Activos para favorecer la financiación empresarial.

Segunda.—Los requisitos que deberán reunir los citados préstamos o créditos concedidos por la entidad que suscribe el presente Convenio serán los siguientes:

1. Serán préstamos o créditos concedidos a todo tipo de empresas no financieras domiciliadas en España.

No obstante, al menos, el 80 por 100 del saldo vivo de los préstamos y créditos cedidos deberá corresponder a pequeñas y medianas empresas, entendiéndose por tales las definidas según la Comisión Europea (Recomendación de 6 de mayo de 2003 o norma que la sustituya).

2. Los préstamos y créditos deberán tener un plazo de amortización inicial no inferior a un año.

Tercera.—La entidad que ceda los préstamos y créditos mencionados en las estipulaciones anteriores se obliga a reinvertir la liquidez obtenida como consecuencia del proceso de titulización. Dicha inversión deberá respetar los criterios de la estipulación segunda anterior, en los plazos siguientes a contar desde la efectiva disposición de la liquidez:

- a) Al menos el 50% en el plazo de seis meses.
- b) El resto en el plazo de un año.

A los efectos anteriores se entenderá por liquidez obtenida el importe de los activos que la entidad cede al Fondo de Titulización.

La entidad que suscribe el presente Convenio informará a la Dirección General de Política de la Pequeña y Mediana Empresa sobre el cumplimiento de lo previsto en esta estipulación al término de los plazos previstos en los apartados a) y, en su caso, b) anteriores.

Cuarta.—El incumplimiento de lo dispuesto en las estipulaciones anteriores conllevará, salvo supuestos de fuerza mayor u otros debidamente justificados a juicio de la Comisión a la que se refiere el artículo segundo de la Orden PRE/.../..., de... de..., sobre los Convenios de Promoción de Fondos de Titulación de Activos para favorecer la financiación empresarial, la imposibilidad de efectuar por parte de la entidad ninguna otra cesión de préstamos y créditos a los Fondos de Titulación de Activos previstos en este Convenio.

Quinta.—Con ocasión de la cesión, la entidad de crédito cedente enviará la información que acredite el cumplimiento de los requisitos establecidos en este Convenio para los créditos y préstamos a la Dirección General de

## COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ANDALUCÍA

**665** LEY 9/2006, de 26 de diciembre, de Servicios Ferroviarios de Andalucía.

El Presidente de la Junta de Andalucía a todos los que la presente vieren, sabed:

Que el Parlamento de Andalucía ha aprobado y yo, en nombre del Rey y por la autoridad que me confieren la Constitución y el Estatuto de Autonomía, promulgo y ordeno la publicación de la siguiente

## Ley de Servicios Ferroviarios de Andalucía

## PREÁMBULO

## I

El ferrocarril tiene especial importancia en el marco de la definición de nuevas estrategias y objetivos de movilidad sostenible, esto es, en el desarrollo de los medios de transporte favorables al medio ambiente. Constituye el eje de un sistema de transporte de calidad.

De acuerdo con esta importancia estratégica, el ferrocarril ha sido especialmente considerado en el conjunto de las nuevas medidas normativas, de planificación y programación de la Unión Europea, destacando en este sentido el Libro Blanco «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad», los denominados paquetes ferroviarios como conjunto de medidas normativas para su desarrollo y la nueva ordenación del sector ferroviario que resulta de las disposiciones comunitarias que los han implementado. Entre las normas comunitarias destacan la Directiva 1991/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, de desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, modificada por la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero, y por la Directiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril; la Directiva 2001/14/CE, de 26 de febrero, relativa a la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización, modificada por la Directiva 2004/49/CE; Directiva 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, modificada por la Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, y por la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril.

Uno de los principios en los que se asienta esta nueva ordenación, instrumento de impulso y mejora del ferrocarril como modo de transporte, es la separación, desde el punto de vista del régimen jurídico y económico, actividades y funciones, entre las infraestructuras ferroviarias y los servicios de transporte ferroviario. Sobre este presupuesto se pretende garantizar la apertura al mercado de las actividades de prestación de los servicios de transporte ferroviario, sin dejar de preservar el interés público mediante la intervención de las autoridades en cada caso competentes.

## II

Este contexto europeo y el objetivo estratégico que ha definido son plenamente válidos y aplicables a las circunstancias económicas y territoriales de Andalucía, caracterizada por las amplias distancias que separan sus principales núcleos de población, concentrando en ellos una mayoría de sus ciudadanos y hasta dos terceras partes de su actividad económica.

Atendiendo a estas circunstancias, y para lograr un eficaz sistema de transporte ferroviario, la Junta de Andalucía ha estimado necesario dotar a la Comunidad Autónoma de normas propias de rango legal que permitan la consecución de los fines que se pretenden. Se cumple con ello, además, uno de los objetivos básicos previstos en el artículo 12 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, aprobado mediante Ley Orgánica 6/1981, de 30 de diciembre, el de la realización de un eficaz sistema de comunicaciones que potencie los intercambios humanos, culturales y económicos.

## III

La Comunidad Autónoma de Andalucía tiene, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13, apartados 9 y 10, del Estatuto de Autonomía para Andalucía, compe-

tencia exclusiva, y por tanto normativa, sobre los servicios de transporte mediante ferrocarril cuyo itinerario se desarrolle íntegra y exclusivamente sobre territorio andaluz. Esta competencia alcanza a los servicios de transporte, en los términos indicados, cualquiera que sea la titularidad de la infraestructura sobre la que se desarrolle, incluida la estatal, como sucede en el transporte por carretera, y ello precisamente tras la nueva ordenación del transporte ferroviario de la que resulta la separación de la infraestructura y los servicios desde el punto de vista del ejercicio de las actividades, funciones y potestades sobre las mismas.

Por otra parte, la Comunidad Autónoma de Andalucía también tiene, de acuerdo con el mismo precepto, competencia exclusiva en materia de ferrocarriles entendidos como infraestructura u obra pública, cuyo itinerario se desarrolle íntegramente sobre el territorio andaluz y no tenga la consideración legal de interés general del Estado.

Esta competencia normativa en materia de transporte ferroviario y ferrocarriles se complementa con la competencia en materia de ordenación territorial y urbanismo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13, apartado 8, del Estatuto de Autonomía para Andalucía, no sólo por el carácter autonómico de las infraestructuras a que se refiere sino porque los ferrocarriles y el transporte mediante ferrocarril constituyen un fundamental instrumento para la vertebración territorial de Andalucía.

#### IV

La Ley se ha estructurado en siete títulos, en cuya regulación destacan los servicios ferroviarios de Andalucía, los derechos y obligaciones de las usuarias y usuarios, las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía, y el régimen sancionador.

En el Título I, Disposiciones Generales, además del objeto y ámbito de aplicación de la ley, se establece como finalidad de la misma la promoción del transporte público en el marco de un desarrollo sostenible.

De acuerdo con este principio se pretende seguir avanzando en la consecución en Andalucía de un modelo de transporte rápido, seguro y sostenible que, en línea con lo propuesto en el Libro Blanco del Transporte, contribuya al bienestar económico y social sin perjudicar la salud humana ni el medio ambiente.

El modelo así definido persigue facilitar el uso del transporte público, especialmente por las personas con menos recursos para acceder al transporte privado, disminuir las barreras que impiden el acceso a las personas con movilidad reducida, así como mejorar el medio ambiente y favorecer el cumplimiento de los compromisos internacionales en su protección.

Especial importancia tiene el Título II referido a los Servicios Ferroviarios de Andalucía, considerando como tales los de transporte ferroviario de personas y mercancías que discurren íntegra y exclusivamente por el territorio andaluz. Esta previsión alcanza a los que se desarrollan sobre infraestructura de titularidad de la Comunidad Autónoma, sobre infraestructura de titularidad estatal o de otra Administración Pública, si bien respetando las normas que resulten de aplicación al uso de la citada infraestructura.

En todo caso, los Servicios Ferroviarios de Andalucía son servicios de interés general y esencial para la comunidad. Destacan entre ellos los Servicios de Alta Velocidad Interior de Andalucía, que expresamente se declaran de interés público a los efectos previstos en las normas europeas relativas a este tipo de servicios, garantizando así su prestación. Esta declaración se justifica en su importancia desde el punto de vista de la ordenación territorial y de la vertebración económica de nuestro territorio, al posibilitar una comunicación rápida, de calidad y sostenible entre todas las capitales de Andalucía y los principales

núcleos de población. No se impide en cualquier caso la misma declaración de interés público, con los mismos efectos, respecto del resto de los servicios.

Se garantiza, en todo caso, el pleno cumplimiento de los principios de publicidad, concurrencia, igualdad y no discriminación y el respeto a las normas comunitarias que, para estos casos, resulten de aplicación a la prestación de servicios de interés público.

El Título III, relativo a los derechos de las personas consumidoras y usuarias, contiene un expreso compromiso de calidad bajo la tutela de la Administración de la Junta de Andalucía, estableciendo los instrumentos necesarios para hacer efectivos tales derechos e intereses de las usuarias y los usuarios de acuerdo con los fines generales de la presente ley.

El Título IV se refiere a la Infraestructura Ferroviaria de Andalucía y está integrado por seis capítulos que regulan el establecimiento, proyecto y construcción de las infraestructuras ferroviarias de Andalucía así como su relación con el planeamiento urbanístico municipal, las limitaciones a la propiedad, la administración de las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía, las infraestructuras ferroviarias en centros intermodales de transportes de mercancías, normas especiales en materia de sistemas ferroviario en entornos urbanos y metropolitanos, así como una referencia a las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada.

La administración de las infraestructuras ferroviarias se considera un servicio de interés general y esencial para la comunidad, que se prestará de acuerdo con las normas de desarrollo de la presente Ley, con pleno respeto a las disposiciones de Derecho Comunitario, previéndose su atribución a Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, creado mediante la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Andalucía.

Los Títulos V, VI y VII se refieren a la prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares; a la seguridad ferroviaria, que constituirá el elemento prioritario de funcionamiento de los servicios ferroviarios andaluces, conteniendo previsiones relativas a la habilitación del personal ferroviario, homologación del material móvil y puesta en servicio de los sistemas ferroviarios, y la regulación del régimen sancionador y la inspección en el ámbito de las competencias de la Junta de Andalucía.

Además la Ley tiene dos disposiciones adicionales, entre las que destaca la primera, sobre el organismo regulador a que se refiere la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización, modificada por la Directiva 2004/49/CE; una disposición transitoria; una disposición derogatoria y dos disposiciones finales. Por último, se incluye un Anexo comprensivo de definiciones.

## TÍTULO I

### Disposiciones generales

#### Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. El objeto de esta Ley es la regulación, en el ámbito de las competencias de la Comunidad Autónoma de Andalucía, de la prestación de los servicios de transporte público mediante ferrocarril, de la construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias, así como de la prestación de los servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares.

2. Los servicios de transporte ferroviario regulados por la Ley 2/2003, de 12 de mayo, así como los tranvías y modos de transporte similares de titularidad autonómica, tendrán la consideración de Servicios Ferroviarios de Andalucía y se regirán por lo previsto en dicha norma

para los ferrocarriles metropolitanos, aplicándose la presente Ley con carácter supletorio.

3. Las infraestructuras ferroviarias de titularidad autonómica reguladas por la Ley 2/2003, así como las que constituyen el soporte de sistemas tranviarios y análogos también autonómicos, se consideran integradas en Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía, y se registrarán por las previsiones de dicha norma para los ferrocarriles metropolitanos, aplicándose la presente Ley con carácter supletorio.

4. Los Servicios Ferroviarios de Andalucía se clasifican en: Servicios Ferroviarios Convencionales de Andalucía y Servicios de Alta Velocidad Interior de Andalucía.

#### Artículo 2. *Fines y principios.*

Las Administraciones Públicas, dentro del marco de sus competencias, promoverán la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte mediante ferrocarril en condiciones idóneas de rapidez, calidad, comodidad, eficacia, alta capacidad, intermodalidad, con protección de los derechos e intereses de las personas usuarias, sostenibilidad y respeto al medio ambiente. De la misma manera se eliminarán las barreras que supongan limitación de acceso al ferrocarril para las personas con discapacidad o movilidad reducida en los términos que prevén las normas de desarrollo de la presente Ley.

De acuerdo con lo anterior, la seguridad ferroviaria constituirá un elemento prioritario de funcionamiento de los servicios ferroviarios andaluces.

## TÍTULO II

### Servicios Ferroviarios de Andalucía

#### Artículo 3. *Concepto y régimen jurídico general.*

1. Son Servicios Ferroviarios de Andalucía, a los efectos de esta Ley, los servicios de transporte ferroviario de viajeros y mercancías que discurren íntegra y exclusivamente por el territorio andaluz, así como aquellos que tengan su origen y destino en la Comunidad Autónoma.

Estos servicios se podrán desarrollar sobre infraestructura de titularidad de la Comunidad Autónoma, sobre infraestructura de titularidad estatal o de otra Administración Pública, o de sus respectivas entidades dependientes, con cumplimiento de las normas que resulten de aplicación al uso de la citada infraestructura.

2. Los Servicios Ferroviarios de Andalucía son servicios de interés general y esencial para la comunidad.

Estos servicios, como instrumento de ordenación y equilibrio territorial, y su cohesión social, constituirán un sistema de transporte integrado bajo criterios de intermodalidad que favorecerá la movilidad en el territorio de la Comunidad Autónoma.

3. Para la prestación de los Servicios Ferroviarios de Andalucía, las empresas ferroviarias deberán estar en posesión de licencia de empresa ferroviaria otorgada de conformidad con la Directiva 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, modificada por la Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, y por la Directiva 2004/49/CE.

4. La declaración de interés público de Servicios Ferroviarios de Andalucía de conformidad con los artículos siguientes supondrá la declaración de utilidad pública e interés social, la necesidad de ocupación y la declaración de urgencia de la misma, a efectos de la expropiación forzosa de todos los bienes y derechos que sean necesarios para garantizar su prestación, de acuerdo con lo previsto en la legislación expropiatoria.

5. La Consejería competente en materia de transportes podrá establecer requisitos y condiciones de calidad que han de regir en la prestación de los Servicios Ferroviarios de Andalucía, así como los procedimientos necesarios para verificar su cumplimiento, todo ello sin perjuicio de las funciones y potestades de la entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias.

#### Artículo 4. *Servicios Ferroviarios Convencionales de Andalucía.*

1. Son Servicios Ferroviarios Convencionales de Andalucía los de transporte ferroviario comprendidos en este sistema de transporte de conformidad con las normas de Derecho Comunitario, y los de transporte mediante ferrocarril que se desarrollan en ámbitos metropolitanos y de cercanías, excepto los servicios regionales incluidos en el artículo 5.

2. Constituye el objetivo fundamental de los Servicios Ferroviarios Convencionales de Andalucía la conexión de sus poblaciones y de sus centros productivos, así como del sistema portuario y aeroportuario andaluz, en el ámbito de las competencias de la Junta de Andalucía, para garantizar su cohesión, desarrollo territorial y proximidad, posibilitando el servicio en el futuro al mayor número de personas y empresas.

El establecimiento y la explotación de estos Servicios Ferroviarios Convencionales de Andalucía se registrarán por las disposiciones de desarrollo de la presente Ley, con pleno respeto a las disposiciones de Derecho Comunitario que resulten de aplicación y, si se desarrollasen sobre infraestructura estatal, con cumplimiento de las normas establecidas para el uso de la misma.

3. El Consejo de Gobierno podrá declarar de interés público determinados Servicios Ferroviarios Convencionales cuando sea preciso para garantizar su prestación de acuerdo con sus características sociales, medioambientales o de ordenación del territorio.

En estos casos, dichos servicios se prestarán por la Junta de Andalucía de forma indirecta mediante concesión, o de forma directa, en su caso a través de entidades y empresas de la Junta de Andalucía, con cumplimiento de las normas comunitarias que resulten de aplicación.

El otorgamiento de las concesiones administrativas para la prestación de los Servicios Ferroviarios Convencionales declarados de interés público se realizará con pleno cumplimiento de los principios de publicidad, concurrencia, igualdad y no discriminación, de acuerdo con las normas comunitarias que, para estos casos, resulten de aplicación a la prestación de servicios de interés público.

La Consejería competente en materia de transportes, o la entidad pública competente, solicitará, cuando fuera necesario, la capacidad de infraestructura estatal precisa para la prestación de los servicios declarados de interés público. En todo caso dispondrán de la capacidad sobre la infraestructura de titularidad autonómica. Lo previsto en este párrafo deberá entenderse sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 3.

#### Artículo 5. *Servicios de Alta Velocidad Interior de Andalucía.*

1. Los Servicios de Alta Velocidad Interior de Andalucía son aquellos que, con cumplimiento de las condiciones establecidas en las normas comunitarias reguladoras de este sistema de transporte, se establezcan por el Consejo de Gobierno para su prestación sobre las infraestructuras de alta velocidad y de altas prestaciones, ya sean titularidad de la Administración General del Estado o de la Administración de la Junta de Andalucía, incluyendo en ambos casos sus entidades dependientes.

Constituyen el objetivo fundamental de estos servicios la conexión mediante servicios de esta clase de todas las capitales de Andalucía y los principales núcleos de población complementando el objetivo de movilidad de los Servicios Ferroviarios Convencionales de Andalucía.

2. Los Servicios de Alta Velocidad Interior de Andalucía son servicios de interés público y se prestarán por la Junta de Andalucía de forma indirecta mediante concesión o de forma directa, en su caso a través de entidades y empresas de la Junta de Andalucía, con cumplimiento de las normas comunitarias que resulten de aplicación.

El otorgamiento de las concesiones administrativas para la prestación de dichos Servicios se realizará con pleno cumplimiento de los principios de publicidad, concurrencia, igualdad y no discriminación, de acuerdo con las normas comunitarias que, para estos casos, resulten de aplicación a la prestación de servicios de interés público.

La Consejería competente en materia de transportes, o la entidad pública competente, solicitará, cuando fuera necesario, la capacidad de infraestructura estatal precisa para la prestación de los Servicios de Alta Velocidad Interior de Andalucía. En todo caso dispondrán de la capacidad sobre la infraestructura de titularidad autonómica. Lo previsto en este párrafo deberá entenderse sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 3.

3. La Consejería competente en materia de transportes podrá celebrar convenios de colaboración con la Administración General del Estado, o con las entidades públicas estatales en cada caso competentes, para compensar el importe de las inversiones realizadas por la Comunidad Autónoma sobre infraestructura estatal con las cantidades que hubieren de abonarse por el uso de las infraestructuras estatales para la prestación de los Servicios de Alta Velocidad Interior de Andalucía.

### TÍTULO III

#### Derechos de los consumidores y usuarios

##### Artículo 6. *Contenido.*

1. Las personas usuarias de los servicios de transporte ferroviario tendrán derecho al uso de los mismos en los términos que se establezcan en la normativa vigente y, en su caso, en los contratos que celebren con las empresas ferroviarias. Estas respetarán los niveles de calidad que determine la Consejería competente en materia de transportes, quien autorizará, además, las condiciones generales de contratación y la adaptación de los servicios a las necesidades de las mujeres y los hombres en coherencia con el logro de igualdad real entre ambos sexos.

2. Concretamente, las personas usuarias de los servicios de transporte ferroviario de personas gozarán de los siguientes derechos:

a) Ser informado por la empresa ferroviaria, con la suficiente antelación, del horario de los servicios y de las tarifas correspondientes a éstos, así como de las alteraciones que puedan sufrir las mismas.

b) A disponer de puntos de información, cancelación automática de billetes y venta tradicional dotados con medios de pago no monetarios, así como a tener información clara sobre el horario y funcionamiento de estos servicios, todo ello en los términos en que se prevea reglamentariamente.

c) Contratar, en su caso por vía telemática, la prestación del servicio ferroviario desde o hasta cualquiera de las estaciones en las que se recojan y se apeen las personas usuarias. A estos efectos, las empresas ferroviarias

podrán prestar sus servicios entre cualesquiera estaciones del trayecto que cubran.

d) Recibir los equipajes y mercancías en el mismo estado en el que se entregan para la realización del transporte.

e) Recibir el servicio satisfaciendo los precios de acuerdo con las tarifas correspondientes.

f) Celebrar con la empresa ferroviaria un contrato de transporte ajustado a las normas de defensa y protección, actividad, desenvolvimiento y calidad de las personas consumidoras y usuarias. Los contratos tipo de transporte que afecten a las personas usuarias del servicio deberán ser previamente aprobados por la Consejería competente en materia de transportes, previo informe de la Consejería competente en materia de consumo.

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

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

i) A exigir que el personal dedicado a la prestación de los servicios ferroviarios tenga la cualificación exigida para que la prestación se desarrolle con las debidas garantías de seguridad y eficiencia.

j) A exigir que las empresas prestatarias de los servicios de transportes cuenten con equipamiento y material sanitario adecuado, así como que el personal esté preparado para atender situaciones de emergencia sanitaria en los términos previstos reglamentariamente

k) Cualesquiera otros que les reconozcan las normas vigentes y, en particular, las normas reguladoras de los derechos de las personas consumidoras y usuarias, así como disposiciones de Derecho Comunitario.

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

4. Las empresas ferroviarias deberán tener a disposición de las personas usuarias de los servicios un libro de quejas y reclamaciones, editado con arreglo al modelo establecido por las normas aplicables en materia de consumo.

### TÍTULO IV

#### Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía

##### CAPÍTULO I

##### Disposiciones generales

##### Artículo 7. *Concepto de infraestructura ferroviaria.*

A los efectos de esta Ley, se entenderá por infraestructura ferroviaria la totalidad de los elementos que formen parte de las vías principales y de las de servicio y los ramales de desviación para particulares o apartaderos, con excepción de las vías situadas dentro de los talleres de reparación de material rodante y de los depósitos o garajes de máquinas de tracción.

Entre dichos elementos se incluirán los terrenos, las estaciones, las terminales de carga, las obras civiles, los pasos a nivel, las instalaciones vinculadas a la seguridad, a las telecomunicaciones, a la electrificación, a la señaliza-

ción de las líneas, al alumbrado y a la transformación y el transporte de la energía eléctrica, sus edificios anexos y cualesquiera otros que reglamentariamente se determinen.

#### Artículo 8. *Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía.*

1. Forman parte de Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía las infraestructuras ferroviarias titularidad de la Comunidad Autónoma, que se desarrollen íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía estén o no conectadas a infraestructuras de titularidad estatal.

La integración de nuevas infraestructuras ferroviarias en Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía se producirá mediante la aprobación del correspondiente estudio informativo en los términos previstos en la presente Ley.

La integración en Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía de infraestructuras ferroviarias ya construidas de titularidad de otra Administración Pública se realizará mediante convenio suscrito al efecto.

2. La Administración de la Junta de Andalucía cooperará con la del Estado para la conexión de Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía con la infraestructura ferroviaria de titularidad estatal, fomentando su interoperabilidad.

3. Corresponde a la Administración de la Junta de Andalucía, a través de la Consejería competente en materia de transportes, la planificación de los Servicios Ferroviarios de Andalucía y de las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía.

## CAPÍTULO II

### **Establecimiento, proyecto y construcción de las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía**

#### Artículo 9. *Establecimiento.*

1. Corresponde a la Consejería competente en materia de transportes decidir el establecimiento o la modificación de las líneas ferroviarias, o sus tramos, y demás elementos a que se refiere el artículo 7 de las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía mediante la aprobación de un estudio informativo conforme a esta Ley y, en su caso, su desarrollo reglamentario.

2. El estudio informativo a que se refiere el apartado anterior comprenderá el análisis y la definición, en aspectos tanto geográficos como funcionales, de las opciones de trazado de una actuación determinada y, en su caso, de la selección de la alternativa más recomendable como solución propuesta. El estudio informativo constituirá el documento básico a efectos de la correspondiente tramitación ambiental e incluirá la documentación que prevea la legislación ambiental.

El estudio informativo, cuya tramitación corresponde a la Consejería competente en materia de transportes, se remitirá a las Administraciones Públicas afectadas, con objeto de que, durante el plazo de un mes, examinen si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses que representan. Transcurrido dicho plazo sin que dichas Administraciones Públicas informen al respecto, se entenderá que están conformes con la solución propuesta.

En el caso de nuevas líneas ferroviarias, de tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura ferroviaria, no incluidos en el planeamiento urbanístico vigente de los núcleos de población a los que afecten y en que se manifestara disconformidad por las Entidades Locales afectadas, necesariamente motivada, el expediente, una vez concluida la tramitación prevista en el presente artículo, será elevado al Consejo de Gobierno que decidirá si procede ejecutar la actuación y, en este caso, acordará la

modificación o revisión del planeamiento afectado, que deberá acomodarse a las determinaciones del estudio informativo en el plazo de un año desde su aprobación.

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

4. Concluidos los plazos de audiencia e información pública, la Consejería competente en materia de transportes remitirá el expediente completo, que incluirá el estudio informativo y el resultado de los trámites de audiencia e información pública, a la Consejería competente en materia de medio ambiente por el plazo y tramitación previstos en la normativa ambiental.

5. Completada la tramitación prevista en el apartado anterior y garantizada de esta forma su viabilidad medioambiental, la Consejería competente en materia de transportes dictará resolución aprobando en su caso el estudio informativo, que determinará la inclusión de la línea o tramo a que este se refiera en las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía.

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

6. En aquellos casos en que se redacte directamente el proyecto de construcción, sin previa redacción de estudio informativo, se aplicará el procedimiento previsto en este artículo, si bien todas las referencias relativas al estudio informativo deberán entenderse realizadas a dicho proyecto constructivo. En este supuesto, la aprobación del proyecto de construcción corresponderá a la Consejería competente en materia de transportes.

#### Artículo 10. *Proyecto y construcción.*

1. Los proyectos básicos y de construcción de las líneas ferroviarias o de tramos de las mismas, y demás elementos a que se refiere el artículo 7, se aprobarán y ejecutarán conforme disponga la resolución de la Consejería que determine su establecimiento o modificación. La aprobación de los proyectos corresponde a la Consejería competente en materia de transportes o, en su caso, a Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, cuando tenga atribuida dicha competencia, salvo en el supuesto previsto en el apartado 6 del artículo 9.

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

2. La aprobación del correspondiente proyecto básico o el de construcción de líneas ferroviarias, tramos de las mismas u otros elementos de la infraestructura ferroviaria o de modificación de las preexistentes, supondrá la declaración de utilidad pública o interés social, la necesidad de ocupación y la declaración de urgencia de la misma, a efectos de la expropiación forzosa de los bienes y derechos que requiera la actuación.

3. La construcción se realizará por la Consejería competente en materia de transportes, de conformidad con las previsiones de la legislación que rige la contrata-

ción de las Administraciones Públicas para el contrato de obras, de concesión de obras públicas o, en su caso, de gestión de servicios públicos.

El Consejo de Gobierno podrá atribuir la competencia sobre la construcción a Ferrocarriles de la Junta de Andalucía,

Igualmente, la Consejería competente en materia de transportes y Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, podrán encargar a una sociedad mercantil de capital íntegramente público de las previstas en el artículo 6.1 a) de la Ley General de la Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma la construcción y explotación de las obras ferroviarias. En la Resolución de encargo, entre otras determinaciones, se definirá su objeto, el régimen de control y recepción de las obras, las aportaciones económicas y la compensación por los gastos incurridos en la ejecución del encargo.

4. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, podrán celebrarse convenios de colaboración con la Administración General del Estado o las entidades públicas de ella dependientes para la construcción y administración de las infraestructuras que formen parte de Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía.

#### Artículo 11. *Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía y urbanismo.*

1. Los Planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía como sistema general ferroviario o equivalente y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias en materia de ferrocarriles por la Administración de la Junta de Andalucía o por las entidades públicas de ella dependientes.

2. Asimismo, en los casos en que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a líneas ferroviarias, a tramos de las mismas, a otros elementos de la infraestructura ferroviaria o a las zonas de servicio, el órgano con facultades para acordar su aprobación inicial podrá, con anterioridad a esta, solicitar información previa a la Consejería competente en materia de transportes y de la entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias, quienes deberán emitirla en el plazo de un mes. En todo caso, tendrán carácter vinculante para el órgano con facultades para acordar la aprobación inicial citada, a los efectos previstos en el presente apartado, las determinaciones y previsiones contenidas en los planes de ordenación territorial.

Aprobado inicialmente el instrumento de planeamiento urbanístico, este se someterá a informe vinculante de la Consejería competente en materia de transportes y de la entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias, que deberán emitirlo en el plazo de un mes. Si transcurrido dicho plazo no se hubiera evacuado el informe citado, se entenderá su conformidad con el proyecto.

3. Las obras de construcción, reparación o conservación de líneas ferroviarias, de tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura que se regulan en la presente Ley, tienen el carácter de obras públicas de interés para la Comunidad Autónoma y no están sometidas a licencia urbanística ni a otros actos de control preventivo que establezca la legislación de régimen local, sin perjuicio de los recursos que quepa interponer y del deber de informar al municipio afectado, previamente al inicio de las obras.

4. La Administración de la Junta de Andalucía, o Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, no precisará las autorizaciones, permisos o licencias administrativas de

primera instalación, funcionamiento o apertura previstas en la normativa vigente para el desarrollo de actividades vinculadas directamente al tráfico ferroviario.

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

#### Artículo 12. *Zonas de servicio ferroviario.*

1. La Consejería competente en materia de transportes podrá delimitar, especialmente en ámbitos vinculados a estaciones o terminales de carga, zonas de servicio ferroviario que incluirán los terrenos necesarios para la ejecución de infraestructuras ferroviarias y para la realización de las actividades propias de la entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias, los destinados a tareas complementarias de aquellas y los espacios de reserva que garanticen el desarrollo del servicio ferroviario.

Sin perjuicio de las actividades a que se refiere el párrafo anterior, dentro de la zona de servicio ferroviario podrán realizarse otras de carácter industrial, comercial y de servicios cuya localización esté justificada por su relación con aquellas, de conformidad con lo que determine el Proyecto de Delimitación y Utilización de Espacios Ferroviarios y el planeamiento urbanístico correspondiente.

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

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

3. Los Planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos destinados a zonas de servicio ferroviario como sistema general ferroviario o equivalente y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias autonómicas en materia de ferrocarriles y transporte ferroviario.

4. El sistema general ferroviario referido a las zonas de servicio establecido en el oportuno Proyecto de Delimitación y Utilización de Espacios Ferroviarios se desarrollará a través de un Plan Especial de ordenación de la zona de servicio ferroviario que, por su carácter supramunicipal, se tramitará y aprobará por la Administración de la Junta de Andalucía de conformidad con la legislación urbanística. En todo caso se someterá a informe del municipio o municipios afectados.

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

Hasta la aprobación del Plan Especial de ordenación de la zona de servicio ferroviario a que se refiere el apartado anterior, las obras que se realicen en la zona de servicio ferroviario de conformidad con lo previsto en el artículo 10 deberán ser compatibles con el Proyecto de Delimitación y Utilización de Espacios Ferroviarios.

6. No procederá la suspensión de la ejecución, por los órganos urbanísticos, de las actuaciones y obras ferro-

viarias que regula la presente Ley cuando éstas se lleven a cabo en cumplimiento de los planes y de los proyectos de obras aprobados por los órganos competentes. Esta disposición sólo es aplicable a las obras a que se refiere el párrafo primero del apartado 1 del presente artículo.

### CAPÍTULO III

#### Limitaciones a la propiedad

##### Artículo 13. *Alcance.*

A los efectos de esta Ley, se establecen en las líneas ferroviarias que formen parte de las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación. Tanto las referidas zonas como el límite de edificación se regirán por lo establecido en esta Ley y en sus disposiciones de desarrollo.

##### Artículo 14. *Zona de dominio público.*

1. La zona de dominio público comprende los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

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

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

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

##### Artículo 15. *Zona de protección.*

La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de las mismas delimitada, interiormente, por la zona de dominio público definida en el artículo 14 y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a 70 metros de las aristas exteriores de la explanación.

##### Artículo 16. *Reducción de distancias.*

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

2. En suelo clasificado como urbano consolidado por el correspondiente planeamiento urbanístico, las distancias establecidas en los artículos anteriores para la protección de la infraestructura ferroviaria serán de cinco metros para la zona de dominio público y de ocho metros para la de protección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación. Dichas distancias podrán ser reducidas por la Consejería competente en

materia de transportes, siempre que se acredite la necesidad de la reducción, la inexistencia de afección negativa a la seguridad de las personas, los bienes o el medio ambiente, y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril. En ningún caso, la distancia correspondiente a la zona de dominio público puede ser inferior a dos metros garantizando en todo caso la seguridad.

##### Artículo 17. *Normas especiales en las zonas de dominio público y de protección.*

1. Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público, previa autorización de la entidad administradora de la infraestructura ferroviaria, cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario o bien cuando la prestación de un servicio de interés general así lo requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.

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

2. Para ejecutar en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización de la entidad administradora de la infraestructura ferroviaria.

Lo dispuesto en este apartado se entiende sin perjuicio de las competencias de otras Administraciones públicas o de las atribuidas a otros órganos de la Administración Autonómica.

Cualesquiera obras que se lleven a cabo en la zona de dominio público y en la zona de protección que tengan por finalidad salvaguardar paisajes o construcciones o limitar el ruido que provoca el tránsito por las líneas ferroviarias existentes con anterioridad a la actuación de que se trate, serán costeadas por quien las promueva.

3. En la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario previa autorización, en cualquier caso, de la entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias. Esta podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria.

Serán indemnizables la ocupación de la zona de protección y los daños y perjuicios que se causen por su utilización, con arreglo a lo establecido en la legislación de expropiación forzosa.

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

4. Podrán realizarse cultivos agrícolas en la zona de protección, sin necesidad de autorización previa. En cualquier caso deberá garantizarse la correcta evacuación de las aguas de riego y adoptar las medidas necesarias para

que no se causen perjuicios a la explanación, quedando prohibida la quema de rastrojos.

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

#### Artículo 18. *Límite de edificación.*

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

2. La línea límite de edificación se sitúa a 50 metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista, si bien, reglamentariamente, podrá determinarse una distancia inferior en función de las características de las líneas.

3. La Consejería competente en materia de transportes, previo informe de las Entidades Locales afectadas, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación diferente a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas líneas ferroviarias que formen parte de las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía, en zonas o áreas delimitadas.

4. Con carácter general, en las líneas ferroviarias andaluzas que formen parte de Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía y que discurran por zonas urbanas, la Consejería competente en materia de transportes podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el apartado 2 de este artículo, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente.

#### Artículo 19. *Potestad de expropiación de bienes existentes en la zona de protección hasta la línea límite de edificación.*

La Consejería competente en materia de transportes podrá acordar la expropiación de bienes en la zona de protección hasta la línea límite de edificación que pasarán a tener la consideración de dominio público, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de su ocupación, siempre que se justifique su interés para la idónea prestación de los servicios ferroviarios y para la seguridad de la circulación.

#### Artículo 20. *Obras y actividades ilegales en zonas de dominio público o de protección de la infraestructura ferroviaria.*

1. La Consejería competente en materia de transportes o la entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias dispondrán la paralización de las obras o instalaciones y la suspensión de usos prohibidos, no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones. Asimismo, podrán proceder al precinto de las obras o instalaciones afectadas.

2. La Consejería competente en materia de transportes o la entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias comprobará la paralización de las obras y la suspensión de los usos referidos en el apartado 1 de este artículo, debiendo adoptar, en el plazo de dos meses desde que se produzca la paralización y previa audiencia de quienes puedan resultar directamente afectados, una de las resoluciones siguientes:

a) La demolición de las obras o instalaciones y la prohibición definitiva de los usos prohibidos, no autorizados o que no se ajusten a las autorizaciones otorgadas. El coste será a cargo de quien realice las actuaciones a que se refiere el apartado 1, pudiendo la Administración realizarlas subsidiariamente.

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

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

### CAPÍTULO IV

#### Administración de las infraestructuras ferroviarias

#### Artículo 21. *Contenido y alcance.*

1. La administración de las infraestructuras ferroviarias integradas en Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía tiene por objeto el mantenimiento y la explotación de aquellas, así como la gestión de su sistema de control, de circulación y de seguridad.

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

3. La administración de la infraestructura ferroviaria y, en general, la utilización de la misma, la declaración sobre la Red, la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria a favor de empresas ferroviarias y otros posibles candidatos, así como su solicitud, se regirán por las normas de desarrollo de la presente Ley, y por las disposiciones del derecho estatal y comunitario que resulten de aplicación.

4. Mediante ley del Parlamento de Andalucía se establecerá un canon por la utilización de las infraestructuras ferroviarias integradas en Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía. El importe del canon se destinará al sistema ferroviario.

5. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, la utilización por cualquier otra Administración Pública, incluida la estatal, o cualquier organismo o entidad vinculada o dependiente de la misma, de infraestructuras ferroviarias integradas en Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía para la prestación de servicios de su competencia, se regirá por el correspondiente convenio de colaboración en el que se establecerán las condiciones de uso, las contraprestaciones que procedan y los costes que deberá asumir la Administración o entidad solicitante. En todo caso es necesario que este uso sea compatible con la prestación de los servicios de competencia autonómica y que se prevea en su normativa un régimen similar de disposición de capacidad de infraestructura a favor de la Administración de la Junta de Andalucía, o entidad dependiente de ella.

Igualmente, la entidad administradora de las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía pondrá a disposición de la Administración de la Junta de Andalucía, de las entidades vinculadas o dependientes de la misma, la capacidad de infraestructura que precisen, suscribiendo al efecto un convenio en el que se establecerán todas las

condiciones, incluso económicas, de utilización. Para los prestadores de servicios de transportes de interés público, la puesta a disposición de la capacidad de infraestructura que precisen se regirá por las previsiones contenidas en el correspondiente título habilitante.

**Artículo 22. Entidad Administradora de las infraestructuras ferroviarias.**

1. Corresponde a Ferrocarriles de la Junta de Andalucía la administración de las infraestructuras ferroviarias que les sean expresamente atribuidas por el Consejo de Gobierno, o se hubieran construido por el citado Ente conforme a lo previsto en el artículo 10, apartado 3.

Ferrocarriles de la Junta de Andalucía administrará la infraestructura ferroviaria de forma directa, por sí o, en su caso, a través de empresa u organismos públicos de él dependientes.

2. Ferrocarriles de la Junta de Andalucía podrá ejercer, en cualquier momento, respecto de los bienes de dominio público cuya gestión le haya sido atribuida por el Consejo de Gobierno, las facultades de administración, defensa, policía, investigación, deslinde y recuperación posesoria que otorga a la Administración de la Junta de Andalucía la legislación reguladora de su patrimonio. Además, corresponderá a Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, la protección y policía de las infraestructuras que administre, preservarlas de toda clase de daños o deterioro y vigilar el cumplimiento de las prohibiciones y limitaciones establecidas en esta Ley.

En todo caso corresponderá a Ferrocarriles de la Junta de Andalucía,, respecto de los referidos bienes de dominio público que tenga adscritos, establecer el régimen de uso de los mismos y otorgar las autorizaciones, y demás títulos que permitan su eventual utilización por terceros.

3. Los bienes de dominio público adscritos a Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, conforme a este artículo que resulten innecesarios para el cumplimiento de sus fines podrán ser desafectados en los términos de los artículos 60 y siguientes de la Ley 4/1986, de 5 de mayo, del Patrimonio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Los bienes desafectados, como patrimoniales de la Comunidad Autónoma, podrán ser objeto de disposición en los términos del capítulo III de la citada Ley.

**Artículo 23. Normas especiales para sistemas ferroviarios urbanos y metropolitanos.**

1. Son de dominio público los terrenos ocupados por la infraestructura de sistemas ferroviarios de transporte urbano, subterráneos o en superficie, tranviario o metropolitano de titularidad autonómica, incluido en todos los casos los ocupados por la plataforma de vía, todos los elementos funcionales e instalaciones afectadas a la explotación del sistema de transporte. Igualmente es de dominio público el subsuelo, así como la proyección vertical de los terrenos ocupados por la infraestructura en los términos que se determine reglamentariamente.

2. La Administración de la Junta de Andalucía podrá celebrar convenios de colaboración con las Corporaciones locales afectadas para el uso y conservación del dominio público municipal, incluyendo en su caso la relación con la circulación y el tráfico urbano. Los sistemas de transporte a que se refiere este apartado tendrán preferencia respecto de cualquier otro sistema de transporte individual o colectivo urbano, no considerándose los cruces al mismo nivel en estos casos pasos a nivel ferroviario a los efectos previstos normativamente.

3. La conservación y el mantenimiento de las infraestructuras de sistemas y modos ferroviarios urbanos, tranviarios o metropolitanos, corresponde a la Administración que fuera su titular.

## CAPÍTULO V

### Infraestructuras ferroviarias en centros intermodales de mercancías

**Artículo 24. Infraestructuras ferroviarias en centros intermodales de mercancías.**

El régimen de construcción, titularidad, explotación, gestión y administración, de inspección y control de la infraestructura ferroviaria integrada en el ámbito de centros intermodales de transporte de mercancías competencia de la Comunidad Autónoma de Andalucía, así como la conexión física de estas infraestructuras con las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía, se establecerán mediante convenio entre la Consejería competente en materia de transportes y el órgano, entidad o autoridad que tenga atribuida la competencia sobre la gestión de aquéllos.

## CAPÍTULO VI

### Infraestructuras ferroviarias de titularidad privada

**Artículo 25. Infraestructuras ferroviarias de titularidad privada.**

1. Para el establecimiento o la explotación de una infraestructura ferroviaria de titularidad privada que discorra íntegramente por el territorio andaluz, será necesario obtener, previamente, la correspondiente autorización administrativa que habilite para ello. Con anterioridad al otorgamiento de la autorización por la Consejería competente en materia de transportes, el solicitante deberá presentar un proyecto de establecimiento o de explotación de la línea que incluirá, como mínimo, una memoria explicativa de los fines que se persiguen mediante el establecimiento o la explotación de la infraestructura, con sus planos generales y parciales, así como los presupuestos correspondientes, las actividades que vayan a prestarse sobre aquella, la descripción de las obras y las circunstancias técnicas de realización de las mismas, que habrán de ajustarse a las normas que, en materia de seguridad e interoperabilidad, se establezcan por la Consejería competente en materia de transportes. Igualmente se incluirá, cuando proceda, estudio de impacto ambiental o cualquier otra documentación preceptiva de acuerdo con las normas de prevención ambiental.

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

3. Cuando el establecimiento de una línea ferroviaria de titularidad privada sea, con arreglo a la legislación expropiatoria, de utilidad pública o interés social, la Consejería competente en materia de transportes, previo informe del Consejo Consultivo, podrá habilitar a la persona o entidad titular para ocupar los terrenos de dominio público que resulten necesarios y, en su caso, para adquirir los de propiedad privada a través del procedimiento de expropiación forzosa en el que aquellas tendrán la condición de beneficiaria.

4. La conexión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada, especialmente de los apartaderos, con las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía únicamente

podrá realizarse cuando la entidad administradora de estas últimas expresamente lo autorice. El titular de la infraestructura ferroviaria de titularidad privada facilitará la conexión en los términos que se determinen en la autorización.

Reglamentariamente, se determinarán las condiciones en las que se efectuará la conexión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada con las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía y el régimen de construcción y explotación de los elementos de titularidad privada que complementen las infraestructuras ferroviarias de titularidad autonómica.

## TÍTULO V

### Prestación de servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares

Artículo 26. *Definición.*

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

2. La prestación de los servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares en las líneas de las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía y sus zonas de servicio podrá ser realizada, bien directamente por la entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias, bien por otras personas o entidades que, necesariamente, requerirán la obtención de un título habilitante otorgado por aquélla.

La entidad administradora de infraestructuras ferroviarias vendrá obligada a prestar los servicios adicionales a las empresas ferroviarias si no existen alternativas viables y en condiciones de mercado para su prestación. En todo caso, podrá prestar los servicios complementarios, estando obligado a prestarlos a las empresas ferroviarias que lo requieran. Sin embargo, dicha obligación no se extiende a los servicios auxiliares.

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

## TÍTULO VI

### Seguridad ferroviaria

Artículo 27. *Concepto y alcance.*

La administración de las infraestructuras ferroviarias integradas en Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía y la prestación de servicios de transporte ferroviario están sujetas en todo caso al pleno cumplimiento de las normas de seguridad ferroviaria y a las disposiciones incluidas en los instrumentos de planificación en esta materia aprobados, así como a la obtención de las autorizaciones y certificaciones que se exijan por las disposiciones de desarrollo de la presente Ley, las disposiciones del Estado y las normas comunitarias que resulten de aplicación. Conforme resulta del supuesto regulado, lo previsto en este artículo y en el artículo 28 debe entenderse sin perjuicio de las competencias de la Administración General del Estado en materia de seguridad relativas a las infraestructuras de competencia estatal.

De acuerdo con lo anterior, la seguridad ferroviaria constituirá un elemento prioritario de funcionamiento de los servicios ferroviarios andaluces.

Artículo 28. *Personal ferroviario, material móvil y puesta en servicio.*

Corresponde a la Consejería competente en materia de transportes:

a) Determinar las condiciones necesarias para la obtención de los títulos y habilitaciones del personal ferroviario, para la prestación segura y eficiente del servicio de transporte. Si la formación necesaria no puede ser prestada por la empresa ferroviaria se podrá prever un régimen de autorización y funcionamiento de centros de formación con este fin.

b) Establecer las condiciones de homologación y registro de material rodante para la prestación de servicios en las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía, en su caso a través de centros de homologación de dicho material.

c) Autorizar la puesta en servicio de infraestructuras y sistemas ferroviarios.

## TÍTULO VII

### Régimen sancionador y de inspección

#### CAPÍTULO I

#### Régimen de inspección de las actividades ferroviarias y defensa de las infraestructuras ferroviarias

Artículo 29. *Inspección de las actividades ferroviarias.*

1. Corresponderá a la Consejería competente en materia de transportes, en el ámbito de la competencia autonómica, la inspección de las empresas ferroviarias, la del transporte ferroviario y la de la forma de prestación de los servicios adicionales, auxiliares y complementarios.

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

3. La Consejería competente en materia de transportes podrá recabar de las personas físicas y jurídicas a que se refiere el apartado 1 del artículo 31 cuantas informaciones estimen necesarias sobre las materias objeto de esta Ley.

4. Lo previsto en este artículo debe entenderse sin perjuicio de las atribuciones que se hubiesen otorgado a Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, de conformidad con sus normas de creación.

Artículo 30. *Defensa de las infraestructuras ferroviarias.*

1. Corresponde a la Consejería competente en materia de transportes y a la entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias el ejercicio de la potestad de policía en relación con la circulación ferroviaria, el uso y la defensa de la infraestructura, con la finalidad de garantizar la seguridad en el tráfico, la conservación de las infraestructuras y las instalaciones de cualquier clase, necesarias para su explotación. Además, controlará el cumplimiento de las obligaciones que tiendan a evitar toda clase de daño, deterioro de las vías, riesgo o peligro para las personas, y el respeto de las limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril a que se refiere el Capítulo III del Título IV de esta Ley.

2. Los funcionarios y funcionarias de la Consejería competente en materia de transportes y el personal expresamente facultado por la entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias para asegurar el cumplimiento de la normativa sobre seguridad tendrán, en sus actos de servicio o con motivo de los mismos, la consideración de agentes de la autoridad, a efectos de la exigencia, en su caso, de la responsabilidad correspondiente a quienes ofrezcan resistencia o cometan atentado o desacato contra ellos, de obra o de palabra.

3. La entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias, en el ejercicio de la potestad señalada en el apartado anterior, podrá requerir a las personas a las que se refiere el apartado 1 del artículo 31 cuantas informaciones considere necesarias en el ejercicio de su potestad de policía en relación con las materias reguladas en esta Ley y, en su caso, denunciará ante la Consejería competente en materia de transportes las conductas y actuaciones que contravengan las disposiciones establecidas en la misma y en sus normas de desarrollo. En los procedimientos sancionadores que se inicien como resultado de las denuncias formuladas por la entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias, la Consejería competente en materia de transportes, con carácter previo a la resolución del expediente sancionador, someterá el mismo a informe de aquella entidad.

4. Las funcionarias o funcionarios de la Consejería competente en materia de transportes y el personal de la entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias, en el ejercicio de las funciones a que se refiere este artículo, podrán solicitar, a través de la autoridad correspondiente, el apoyo necesario de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

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

- a) El nombre y apellidos de la persona a la que se le extienda y el carácter o representación con que comparece.
- b) La descripción de los hechos a los que afecte.
- c) La conformidad o disconformidad del sujeto inspeccionado con los hechos que se le imputen.

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

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

6. En el ejercicio de su función, el personal de la Consejería competente en materia de transportes o el de la entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias está autorizado para:

- a) Realizar materialmente las actuaciones inspectoras precisas en cualquier lugar en que se desarrollen actividades afectadas por la legislación del transporte ferroviario. No obstante, cuando se requiera el acceso al domicilio de personas físicas y jurídicas, será necesaria la previa obtención del oportuno mandamiento judicial.
- b) Llevar a cabo las pruebas, investigaciones o exámenes que resulten necesarios para cerciorarse de la observancia de las disposiciones legales vigentes en materia de transporte ferroviario.

7. Si los órganos responsables de la inspección, a la vista de las graves circunstancias existentes que comprometan la seguridad de los transportes, decidieren la paralización de servicios o actividades ferroviarias lo comunicarán, inmediatamente, al órgano competente a efectos de que se instruya el correspondiente procedimiento.

## CAPÍTULO II

### Régimen sancionador

Artículo 31. *Alcance del régimen sancionador en materia ferroviaria.*

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

2. La responsabilidad administrativa establecida en esta Ley se entenderá sin perjuicio de la civil, penal o de otro orden, en que puedan incurrir las personas físicas o jurídicas a las que se imputen los comportamientos infractores. La Consejería competente en materia de transportes y la entidad administradora de infraestructuras ferroviarias prestarán la colaboración que les sea requerida por la autoridad judicial o por el Ministerio Fiscal en orden al esclarecimiento de los hechos relacionados con el transporte ferroviario que puedan revestir carácter delictivo.

El régimen sancionador contenido en la presente Ley debe entenderse sin perjuicio de la aplicación, cuando proceda, del régimen sancionador contenido en las normas reguladoras de los derechos y obligaciones de los consumidores y usuarios.

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

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

Artículo 32. *Concepto y clasificación de las infracciones.*

1. Son infracciones administrativas a la presente Ley las acciones u omisiones tipificadas en la misma.

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

Artículo 33. *Infracciones muy graves.*

Se consideran infracciones muy graves:

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

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

c) La prestación de los servicios sin contar con el preceptivo documento acreditativo del cumplimiento de las normas de seguridad ferroviaria o en condiciones tales que pueda afectar a la seguridad de las personas o

los bienes, con grave incumplimiento de las normas o prescripciones técnicas.

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

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

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

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

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

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

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

k) El deterioro o la destrucción de cualquier obra o instalación, la sustracción de cualquier elemento de la infraestructura ferroviaria que afecte a la vía férrea o esté directamente relacionado con la seguridad del tráfico ferroviario o la modificación intencionada de sus características.

l) El incumplimiento de las normas relativas a la existencia y vigencia de los contratos de seguro o la insuficiente cobertura para garantizar las responsabilidades derivadas de actividades que realice la empresa ferroviaria.

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

n) La comisión, en el plazo de un año, de una segunda infracción grave cuando la primera hubiese sido sancionada mediante resolución administrativa firme.

#### Artículo 34. *Infracciones graves.*

Se consideran infracciones graves:

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

b) La interrupción injustificada del servicio para cuya prestación esté habilitada la empresa ferroviaria.

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

d) El incumplimiento de las condiciones de calidad y regularidad en que deben prestarse los servicios o actividades permitidas por el título habilitante, el de los requisitos establecidos al adjudicarse la capacidad o el de las instrucciones operativas y de prestación del servicio emanadas de la entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias o de la Consejería competente en materia de

transportes, cuando dicho incumplimiento no constituya infracción muy grave.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

n) El incumplimiento de las condiciones relativas al volumen del pasaje admitido, de acuerdo con las normas aplicables y las condiciones establecidas por la entidad administradora de la Infraestructura Ferroviaria o la Consejería competente en materia de transportes.

ñ) La comisión, en el plazo de un año, de una segunda infracción leve, cuando la primera hubiese sido sancionada mediante resolución administrativa firme.

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

#### Artículo 35. *Infracciones leves.*

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

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

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

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

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

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

e) Viajar en lugares distintos de los habilitados para las personas usuarias.

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

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

#### Artículo 36. Sanciones.

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

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

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

c) Las leves con multa de hasta 6.000 euros.

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

#### Artículo 37. Graduación de las sanciones.

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

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

b) La importancia del daño o deterioro causado, en su caso.

c) La intencionalidad en la comisión de la infracción.

d) El grado de participación de la persona sancionada y el beneficio por ella obtenido.

e) La comisión, en el período de los doce meses anteriores al hecho infractor, de otra infracción de la misma naturaleza, cuando así haya sido declarado por resolución firme en vía administrativa, salvo que esta circunstancia se hubiera considerado al calificar la infracción.

f) La circunstancia de haber procedido el infractor, por propia iniciativa, a reparar el daño causado o disminuir sus efectos, en cualquier momento anterior a que se inicie el procedimiento sancionador.

#### Artículo 38. Multas coercitivas.

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

#### Artículo 39. Competencia para la imposición de sanciones.

Corresponderá la imposición de las sanciones por infracciones leves y graves a la persona titular de la dirección general competente en materia de transportes y por infracciones muy graves a la persona titular de la Consejería competente en materia de transportes. Lo anterior debe entenderse sin perjuicio de las atribuciones que se hubiesen otorgado en Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, de conformidad con sus normas de creación.

#### Artículo 40. Procedimiento sancionador.

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

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

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

3. Una vez acordada la iniciación del procedimiento sancionador se notificará a la persona o personas presuntamente infractoras, que dispondrán de un plazo de quince días, desde la fecha de la notificación, para aportar cuantas alegaciones, documentos o informaciones estimen convenientes y, en su caso, proponer prueba concretando los medios de que pretendan valerse. Recibidas las alegaciones o transcurrido el plazo para ello, se podrá acordar la apertura de un período de prueba por un plazo de quince días.

4. La propuesta de resolución se notificará a las personas interesadas, concediéndoseles un plazo de quince días, desde la notificación, para formular alegaciones y presentar los documentos e informaciones que estimen pertinentes ante la Dirección General de Transportes quien, a la vista de ellos, resolverá o, en su caso, remitirá lo actuado al órgano competente para la imposición de la sanción que corresponda, junto con todos los documentos, alegaciones e informaciones que obren en autos.

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

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

Si transcurrido un año desde la iniciación del procedimiento sancionador no se hubiere notificado a los interesados la resolución que le ponga fin, se producirá su caducidad. En tal caso, el órgano competente para resolver emitirá, a solicitud del interesado, certificación en la

que conste que ha caducado el procedimiento y que se ha procedido al archivo de las actuaciones.

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

#### Artículo 41. *Medidas provisionales.*

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

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

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

No obstante, cuando así venga exigido por razones de urgencia inaplazable, la competencia para la adopción de las medidas provisionales que resulten necesarias corresponderá a la dirección general competente en materia de transportes, o a Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, en los términos de la correspondiente atribución.

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

En ningún caso, se podrán adoptar medidas provisionales que puedan causar perjuicio de difícil o imposible reparación a las personas interesadas o que impliquen violación de derechos amparados por esta Ley.

4. Las medidas provisionales podrán ser dejadas sin efecto o modificadas durante la tramitación del procedimiento sancionador, de oficio o a instancia de parte, en virtud de circunstancias sobrevenidas o que no pudieron ser tenidas en cuenta en el momento de su adopción.

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

#### Artículo 42. *Prescripción.*

1. Las infracciones reguladas en esta Ley prescribirán, las muy graves, a los tres años; las graves, a los dos años, y las leves, al año.

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

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

El plazo de prescripción de las sanciones comenzará a computarse desde el día siguiente a aquel en que adquiriera

firmeza la resolución por la que se impone la sanción. Interrumpirá la prescripción la iniciación, con conocimiento de la persona interesada, del procedimiento de ejecución, volviendo a correr el plazo si aquél está paralizado durante más de un mes por causa no imputable a la persona infractora.

#### Disposición adicional primera. *Organismo regulador.*

Las funciones de organismo regulador establecidas en el artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización, modificada por la Directiva 2004/49/CE, en el ámbito de las competencias de la Junta de Andalucía, en particular respecto de las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía, serán desempeñadas por la Consejería competente en materia de transportes a través del concreto órgano y en los términos que se establezcan reglamentariamente.

En las normas de desarrollo de la presente Ley y en las normas de organización de la Administración andaluza que pudieran adoptarse se garantizará la independencia en el ejercicio de las funciones reguladoras, en los términos previstos en las normas comunitarias de aplicación.

#### Disposición adicional segunda. *Infraestructuras existentes.*

1. Están sujetas a la presente Ley como Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía, titularidad de la Comunidad Autónoma, las infraestructuras ferroviarias ejecutadas hasta la entrada en vigor de esta Ley con cargo al presupuesto de la Administración de la Junta de Andalucía. Lo anterior deberá entenderse sin perjuicio de los convenios que se podrán celebrar para traspasar a otra Administración Pública su titularidad de acuerdo con los intereses públicos concurrentes. En dichos convenios se preverán las correspondientes compensaciones económicas o de otro orden que correspondan a la Administración autonómica.

Mediante Orden de la Consejería competente en materia de transportes se publicará en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía la relación de infraestructuras afectadas por la presente disposición.

2. Igualmente están sujetas a la presente Ley como Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía, titularidad de la Comunidad Autónoma, las infraestructuras ferroviarias correspondientes a estudios informativos aprobados por la Administración Junta de Andalucía, salvo que se hubiera ejecutado por otra Administración acordándose así entre ambas conforme a los intereses públicos concurrentes, o así se determine por la Consejería competente en materia de transportes.

#### Disposición adicional tercera. *Corredor Ferroviario de la Costa del Sol.*

1. La Administración de la Junta de Andalucía podrá celebrar convenios de colaboración con otras Administraciones Públicas, o sus entidades dependientes, para la construcción, financiación, explotación y administración del Corredor Ferroviario de la Costa del Sol.

A estos efectos, se entiende por Corredor Ferroviario de la Costa del Sol la conexión ferroviaria de municipios litorales de dicho ámbito territorial, en los términos en que se prevean en los documentos técnicos de su establecimiento, para la prestación del servicio metropolitano.

2. La prestación de los servicios de transporte ferroviario metropolitano en el Corredor Ferroviario de la Costa del Sol se regirá por las normas específicas que establezca el Consejo de Gobierno, aplicándose la presente Ley con carácter supletorio.

**Disposición adicional cuarta. Ferrocarriles de la Junta de Andalucía.**

El Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces creado por el artículo 30 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Andalucía, se denominará, desde la entrada en vigor de esta Ley, «Ferrocarriles de la Junta de Andalucía», debiendo entenderse actualizadas con la nueva denominación todas las disposiciones normativas que se refieran a la citada entidad pública.

**Disposición transitoria única. Mejora de los servicios existentes.**

1. Hasta que se materialice el traspaso de los recursos necesarios para el ejercicio de las competencias de la Comunidad Autónoma respecto de los actuales servicios de transporte mediante ferrocarril que discurren íntegramente por el territorio andaluz sobre infraestructura de titularidad estatal, la Administración de la Junta de Andalucía podrá celebrar convenios de colaboración con la Administración General del Estado, o sus entidades públicas, para la mejora de los servicios existentes.

Las aportaciones de la Administración de la Junta de Andalucía para la mejora de los servicios existentes podrán consistir en la ejecución de actuaciones sobre infraestructura de titularidad estatal o en la cesión de material móvil.

2. Los servicios de transporte mediante ferrocarril que se desarrollen en ámbitos metropolitanos y de cercanías estarán sujetos a los planes de movilidad que pudieran aprobarse de acuerdo con las previsiones de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.

**Disposición derogatoria única. Derogación normativa.**

Quedan derogadas cuantas normas de igual o inferior rango en lo que contradigan o se opongan a lo dispuesto en la presente Ley.

**Disposición final primera. Legislación supletoria.**

En todo lo no previsto en esta Ley se estará a lo dispuesto en la legislación vigente reguladora de los ferrocarriles, los transportes interurbanos por ferrocarril y de transportes.

**Disposición final segunda. Habilitación normativa.**

Se autoriza al Consejo de Gobierno para dictar las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo de esta Ley.

Sevilla, 26 de diciembre de 2006.—El Presidente, Manuel Chaves González.

(Publicada en el «Boletín Oficial de la Junta de Andalucía» número 251, de 30 de diciembre de 2006.)

## ANEXO ÚNICO

### Definiciones

**Adjudicación:** otorgamiento, por la entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias, del derecho a servirse de capacidad de infraestructura ferroviaria.

**Apartadero:** infraestructura ferroviaria de titularidad pública o privada, consistente en una instalación de vías para la carga, descarga y estacionamiento de vagones con enlace a una línea mediante una o más agujas de

plena vía, que sirve para complementar la Infraestructura Ferroviaria de Andalucía.

**Candidato:** la empresa ferroviaria con licencia o una agrupación internacional de empresas ferroviarias y demás personas jurídicas a quienes las disposiciones del Derecho Comunitario permiten ser adjudicatarios de capacidad de infraestructura en orden a la prestación de servicios ferroviarios.

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

**Declaración sobre la red:** la declaración que detalla las normas generales, plazos, procedimientos y criterios relativos a los sistemas de cánones y adjudicación de capacidad.

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

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

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

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

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

**Servicios adicionales:** Son servicios adicionales los de acceso desde la vía a las instalaciones de mantenimiento, reparación y suministro existentes en las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía concretamente a:

- a) Las de aprovisionamiento de combustible.
- b) Las de electrificación para la tracción, cuando esté disponible.
- c) Las de formación de trenes.
- d) Las de mantenimiento y otras instalaciones técnicas.
- e) Las terminales de carga.

**Servicios complementarios:** Son servicios complementarios aquellos que la entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias pueda ofrecer a las empresas ferroviarias. Tales servicios pueden comprender:

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

Servicios auxiliares: Son servicios auxiliares los que las empresas ferroviarias pueden solicitar a la entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias u otros prestadores.

Entre estos servicios se incluyen:

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

**666** *LEY 10/2006, de 26 de diciembre, del Instituto Andaluz de Prevención de Riesgos Laborales.*

EL PRESIDENTE DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA

A todos los que la presente vieren, sabed:

Que el Parlamento de Andalucía ha aprobado y yo, en nombre del Rey y por la autoridad que me confieren la Constitución y el Estatuto de Autonomía, promulgo y ordeno la publicación de la siguiente Ley del Instituto Andaluz de Prevención de Riesgos Laborales.

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

En el ámbito de la Unión Europea, con el Acta Única Europea y la instauración del Mercado Interior Único, se decidió la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de seguridad y salud en el trabajo, con carácter de disposiciones mínimas, adoptándose en consecuencia un cuerpo normativo específico con la base jurídica del entonces artículo 118 del Tratado de la Comunidad Europea, actual artículo 137 del mismo.

Este conjunto de disposiciones está encabezado por la denominada Directiva Marco (89/391/CEE), que contiene el marco jurídico general de la política de prevención comunitaria y que a lo largo de los años se ha ido complementando con directivas específicas.

El marco comunitario se completa con el artículo 31.1 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, así como con el artículo II-91.1 del Tratado por el que se establece una Constitución para Europa, que reconocen el derecho de todo trabajador a trabajar en condiciones que respeten su salud, su seguridad y su dignidad.

Por su parte, la Constitución Española, en su artículo 40.2, establece la obligación de los poderes públicos de velar por la seguridad e higiene en el trabajo, como uno de los principios rectores de la política social y económica; asimismo, el artículo 35.1 de la Constitución Española reconoce el derecho al trabajo, lo que exige o presupone el fomento de unas condiciones laborales dignas y seguras. En el ámbito andaluz, de acuerdo con los artículos 149.1.7.º de la Constitución Española y 17.2 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, corresponde a la Comunidad Autónoma la ejecución de la legislación laboral, siendo una de las materias integradas en la mencionada función ejecutiva la correspondiente a la seguridad, higiene y prevención de riesgos laborales.

El mandato de velar por la seguridad e higiene en el trabajo establecido en la Constitución Española se desarrolla esencialmente a través de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, que supone la transposición de la Directiva Marco antes citada y de las Directivas 92/85/CEE, 94/33/CEE y 91/383/CEE, relativas a la protección de la maternidad y de los jóvenes y al tratamiento de las relaciones de trabajo temporales, de duración determinada y en empresas de trabajo temporal, y determina una armonización de nuestro ordenamiento con los postulados de la Unión Europea.

La considerada Ley de Prevención de Riesgos Laborales viene a establecer una nueva concepción de la vieja

acepción de seguridad e higiene en el trabajo, hoy entendida como prevención de riesgos laborales, integrada en el conjunto de actividades de la empresa, con un marco globalizador que obliga a su consideración preventiva desde una óptica de conjunto.

La Ley 54/2003, de 12 de diciembre, de reforma del marco normativo de la prevención de riesgos laborales, entre otros aspectos, reafirma la necesidad de fomentar la cultura preventiva para garantizar el cumplimiento más real y efectivo de la normativa existente en materia de prevención de riesgos laborales.

A nivel autonómico, el Decreto 313/2003, de 11 de noviembre, que aprueba el Plan General para la Prevención de Riesgos Laborales en Andalucía, resultado del consenso de los agentes económicos y sociales y de la Administración de la Junta de Andalucía en el seno del Consejo Andaluz de Prevención de Riesgos Laborales, establece entre una de sus acciones la creación por ley de un Instituto de Prevención de Riesgos Laborales.

Por último, el VI Acuerdo de Concertación Social de Andalucía, firmado el día 25 de enero de 2005 por la Junta de Andalucía, las organizaciones sindicales Unión General de Trabajadores de Andalucía y Comisiones Obreras de Andalucía, y la Confederación de Empresarios de Andalucía, contempla, entre las medidas que se establecen en materia de seguridad y salud laborales, la creación del Instituto Andaluz de Prevención de Riesgos Laborales.

Así pues, la Junta de Andalucía, consciente de su papel como Administración competente en materia de prevención de riesgos laborales y de su condición de servicio público ineludible y fundamental en orden a la seguridad y salud de la población laboral, hace suyo el principio rector de la acción preventiva, que se dirige a la evitación de los riesgos y, en su defecto, al control en origen de los mismos. Esta concepción directa y práctica requiere instrumentos de análisis y de aplicación específicos, que sirvan realmente para elevar el nivel de protección de la población laboral.

Más allá de esta integración de intereses en el control de las situaciones generadoras de riesgo, hay que hacer surgir una conciencia social preventiva que allane el camino y conduzca a una auténtica cultura preventiva, realmente impregnada en los hábitos de vida.

La salud laboral debe ser un objetivo prioritario de las políticas públicas, pero al ser diversas y complejas las actuaciones en este campo, no es posible desarrollarlas sin el concurso imprescindible de los agentes económicos y sociales, y muy especialmente de los propios trabajadores y trabajadoras, de forma que deben pasar de ser meros destinatarios de las actuaciones en materia de seguridad laboral a convertirse en verdaderos partícipes en la elaboración y adopción de medidas preventivas en el ámbito de la empresa.

Con esta Ley se pretende que el Instituto Andaluz de Prevención de Riesgos Laborales sea el organismo público dinamizador de todas estas posibilidades que ha de dirigir, contando para ello con la participación de todos los sectores de la sociedad implicados, especialmente de los interlocutores sociales, promoviendo la creación, difusión, fomento y desarrollo de iniciativas de todo tipo que han de llegar a la población laboral y deben alcanzar al conjunto de la sociedad, pues no es posible disociar la seguridad y salud laborales de la calidad del trabajo y de la calidad de vida, y en definitiva del progreso y bienestar sociales.

De esta forma, se pretende avanzar en el fomento y difusión de una cultura preventiva en Andalucía mediante la creación de un organismo que no responda a modelos tradicionales, sino a una nueva visión más cercana a una sociedad compleja, con nuevas formas de relacionarse con el entorno, pero con miras universales y de proyección más amplia.