

I. DISPOSICIONES GENERALES

JEFATURA DEL ESTADO

21574 *Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.*

FELIPE VI

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren.

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente ley:

PREÁMBULO

La transposición a nuestro ordenamiento jurídico de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, modificada por la Directiva 2016/2370, de 14 de diciembre, implicó la modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, para establecer el 1 de enero de 2019 como fecha para la apertura del mercado de transporte de viajeros por ferrocarril, permitiendo la entrada de nuevas empresas a dicho mercado y que las mismas puedan efectivamente acceder a la infraestructura ferroviaria y prestar el servicio de transporte ferroviario en el horario de servicio iniciado el 14 de diciembre de 2020.

Este nuevo impulso a la liberalización del mercado ferroviario requiere llevar hasta sus últimas consecuencias el principio de no discriminación y mejorar en determinados aspectos la transposición de la normativa europea referida. Con la vista puesta en este objetivo, en esta nueva reforma se introducen modificaciones que afectan a un amplio número de materias.

En primer lugar, se transpone la definición de infraestructura ferroviaria y la delimitación de las instalaciones de servicio en los mismos términos con que lo hace la Directiva 2012/34/UE, separando en dos categorías lo que tradicionalmente se había considerado incluido globalmente bajo el concepto de infraestructuras ferroviarias.

La transposición de dichas categorías debe, no obstante, conciliarse con las exigencias de nuestro ordenamiento interno en cuanto a la correcta delimitación de funciones de planificación, proyecto y construcción de la Red Ferroviaria de Interés General, en la que se integran tanto elementos de la infraestructura ferroviaria como instalaciones de servicio, en tanto que la definición de dicha Red deriva de la función de garantía del sistema común de transporte ferroviario que cumple a nivel nacional. En dicha Red quedan integrados, por tanto, todos aquellos elementos necesarios para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, tales como los vinculados a los itinerarios de tráfico internacional, los que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional, sin distinguir si dichos elementos tienen naturaleza lineal o nodal, de infraestructura o de instalación de servicio. De igual modo, la distinción entre infraestructura ferroviaria e instalaciones de servicio, de conformidad con la Directiva 2012/34/UE, debe conciliarse con la delimitación de funciones de los administradores de infraestructuras ferroviarias en cuanto a su patrimonio, así como con el régimen específico de los puertos de interés general.

La ley incorpora la consideración de la existencia de competencias concurrentes del Estado y las comunidades autónomas sobre el transporte ferroviario, estableciendo mecanismos para articular el ejercicio de unas y otras al servicio del desarrollo óptimo de

dicha actividad. En este sentido la competencia autonómica sobre los servicios de transporte ferroviario lleva aparejada la capacidad de definir niveles de calidad, regularidad y continuidad de la prestación, estando tal definición directamente vinculada con la disponibilidad, las características y el estado de las infraestructuras que soportan el servicio, cuando, por formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General, sean de competencia estatal.

Por eso la ley amplía algunas de las actuales previsiones de consulta y audiencia para introducir mecanismos efectivos de participación de las comunidades autónomas, cuando ostenten títulos competenciales sobre el servicio, en la planificación y la gestión de la red de interés general, en la medida en que tales decisiones les afectan directamente por la interacción fundamental entre infraestructura y servicio público. Una interacción que ha de dar la mejor respuesta a la exigencia de calidad, seguridad, continuidad y regularidad que son consustanciales con este último y que se erigen como la principal justificación de la atribución respectiva de competencias a unas y otras administraciones públicas.

Asimismo, se modifican algunos apartados dedicados a la planificación y a proyectos para introducir mejoras, como, por ejemplo, la necesidad de elaborar un estudio de viabilidad con carácter previo a la tramitación del estudio informativo.

Se modifican, igualmente, otros apartados dedicados a la incidencia en el planeamiento urbanístico y a la protección de las infraestructuras ferroviarias para clarificar algunos aspectos y para complementarlos de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

Por otra parte, la Directiva 2012/34/UE, establece en su artículo 4 el principio de independencia de la gestión, indicando en su apartado 2 que, respetando el marco y las normas específicas establecidas por los Estados miembros en materia de cánones y de adjudicación, el administrador de infraestructuras será responsable de su gestión, administración y control interno. Por su parte, el artículo 29 de dicha Directiva establece que los Estados miembros crearán un marco para los cánones, respetando la independencia de gestión establecida en el artículo 4, especificando asimismo que el administrador de infraestructuras determinará el canon por la utilización de infraestructuras y se encargará de su cobro, de conformidad con el marco y las normas de los cánones establecidos.

Hasta ahora, no obstante, la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, disponía que los cánones ferroviarios tienen la consideración de tasas, es decir, que tienen naturaleza tributaria, de lo que resulta que su regulación se encuentra sometida a una reserva de ley de amplio alcance. Como consecuencia, el establecimiento y modificación de los cánones venía regulándose a través de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, tras un procedimiento que implicaba la elaboración de una propuesta por los administradores de infraestructuras, que era informada por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, sometida a consulta de las empresas ferroviarias e incorporada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el anteproyecto de la mencionada ley.

Esta determinación solo indirecta de los cánones por parte de los administradores de infraestructuras ha sido cuestionada por la Comisión Europea, que, en su Carta de Emplazamiento de 17 de mayo de 2018 y en su Dictamen motivado de 10 de octubre de 2019, incluye, entre los aspectos dudosos en la correcta transposición de las disposiciones de la Directiva 2012/34/UE, la determinación de los cánones mediante la Ley de Presupuestos Generales del Estado, en tanto que limita el referido principio de independencia de gestión de los administradores de infraestructuras, haciendo imposible que éstos fijen o modifiquen durante el año la cuantía de los cánones por la puesta a disposición de las infraestructuras, impidiendo, en definitiva, la utilización de los cánones como instrumento de gestión para realizar un uso óptimo y eficaz de su red.

En este contexto, se hace necesario flexibilizar el sistema de determinación de los cánones, trasladando las competencias para su cuantificación final a los administradores de infraestructuras, que deberán hacer públicos los criterios para dicha cuantificación en

un instrumento como es la declaración sobre la red, aprobada con una periodicidad mínima anual, con posibilidad de realizar las adaptaciones y modificaciones necesarias en el transcurso del ejercicio correspondiente al horario de servicio al que se refiera.

Para ello se recurre a una figura de reciente introducción en nuestra legislación, las denominadas prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario, de conformidad con la disposición adicional undécima de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

La consideración de los cánones como prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario permite conciliar las exigencias que impone la legislación comunitaria en cuanto a la independencia de gestión de los administradores de infraestructuras, con el principio de reserva de ley del artículo 31.3 de la Constitución, que, con un alcance más reducido que la reserva de ley en materia tributaria, permitirá que la cuantificación final de los cánones se llevara a cabo por los administradores de infraestructuras ferroviarias, publicando los criterios para la misma en la declaración sobre la red, estableciéndose mediante la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, el marco general para dicha cuantificación. La regulación de dichos cánones respeta, por tanto, la reserva de ley en su creación y en la determinación de sus elementos esenciales. La fijación o determinación de estas prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario por los administradores de infraestructuras ferroviarias, constituyen una aplicación de la metodología contenida en la legislación comunitaria, y, en su caso, del impacto de las bonificaciones previstas en esta ley, por lo que queda salvaguardada la reserva legal exigible a este tipo de prestaciones.

Junto con ello, esta nueva regulación configura los cánones como un instrumento clave en el proceso de liberalización que atraviesa el sector ferroviario, respondiendo de forma más precisa al marco europeo, permitiendo la introducción en la estructura de cánones de parámetros que refuerzan la vinculación de los costes con el grado de desgaste y deterioro de la infraestructura, e incluyendo como parámetros que pueden considerar los administradores de infraestructura la totalidad de los establecidos en el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909, de la Comisión, relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.

Así, tendrán la consideración de prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario los cánones previstos en el artículo 97 de la ley, que son exigidos coactivamente por el acceso mínimo a las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y el acceso a infraestructuras que conecten con instalaciones de servicio, así como los cánones previstos en el artículo 98, exigidos coactivamente por la utilización de instalaciones de servicio de gestión exclusiva de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, en su condición de explotadores de dichas instalaciones. Más allá de los supuestos regulados en el referido artículo 98, el artículo 101 y siguientes configuran como precios privados las contraprestaciones exigidas por los explotadores de instalaciones de servicio por el acceso a este tipo de instalaciones y por la prestación de los servicios básicos, complementarios y auxiliares definidos en la ley de conformidad con la normativa europea.

Por otro lado, se incluyen otras modificaciones que afectan al régimen económico y a los ingresos de los administradores de infraestructuras y al régimen patrimonial en el sector ferroviario para adaptarlos a las necesidades del momento presente.

De igual forma, se modifica la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, añadiendo una precisión terminológica en el régimen de las operaciones no sujetas a este impuesto. Asimismo, se introduce un supuesto de no sujeción en el Decreto 137/1960, de 4 de febrero, por el que se convalida la tasa por gastos y remuneraciones en inspección de las obras. Igualmente, se introduce una modificación de Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se atribuye expresamente a la misma la competencia de velar por que los cánones se ajusten a derecho. Finalmente, en las disposiciones finales de la ley se modifican otras normas como la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la

prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo, así como la Ley 11/2020, de 30 de septiembre, de presupuestos Generales del Estado para el año 2021.

Por último, y en lo que respecta a la adecuación de la norma a los principios de buena regulación, cabe señalar que la modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, es ineludible en atención precisamente a la necesidad de ajustar el régimen actual a la reciente liberalización de los servicios comerciales de transporte ferroviario de viajeros y a la necesidad de atender las observaciones realizadas por la Comisión Europea en el marco de un procedimiento de infracción, ofreciendo así una respuesta proporcional al sector mediante una norma que, entre otros aspectos, simplifica el procedimiento de determinación de cánones ferroviarios y durante cuya elaboración se han podido pronunciar todas las entidades y empresas afectadas.

Artículo primero. *Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.*

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, queda modificada en los siguientes términos:

Uno. El artículo 3 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 3. *La infraestructura ferroviaria.*

A los efectos de esta ley, la infraestructura ferroviaria se compone de los elementos especificados en el anexo IV, siempre que formen parte de las vías principales y de las de servicio, 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, así como de los ramales de desviación para particulares.»

Dos. El artículo 4 queda redactado en los siguientes términos:

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

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

2. Corresponde a la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana acordar motivadamente de acuerdo a los criterios indicados en el apartado anterior, en cada momento, la inclusión en la Red Ferroviaria de Interés General de nuevas infraestructuras ferroviarias, estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías, cuando razones de interés general así lo justifiquen, previo informe de las comunidades autónomas afectadas. Si la infraestructura ferroviaria, estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías que se pretendan incluir en la Red Ferroviaria de Interés General discurrieran, íntegramente, por el territorio de una sola comunidad autónoma y sin conexión con el resto de la red o fueran titularidad de la comunidad autónoma, será necesario para tal inclusión su previo consentimiento.

3. La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá excluir, de oficio o a instancia de una comunidad autónoma y previo informe de las comunidades autónomas afectadas, una determinada infraestructura ferroviaria, estación de

transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías de la Red Ferroviaria de Interés General, siempre que hayan desaparecido los motivos de interés general que justificaron su inclusión en aquella. Dicho elemento podrá ser traspasado a la comunidad autónoma correspondiente. El expediente de traspaso se promoverá a instancia de la comunidad autónoma o del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y será resuelto por el Consejo de Ministros.

4. Todos los elementos que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se incluirán en el Catálogo de la Red Ferroviaria de Interés General, en el que se relacionarán las líneas y tramos ferroviarios conforme a un código oficial, expresando su origen y destino y una breve referencia a sus características técnicas, así como las estaciones de transporte de viajeros y las terminales de transporte de mercancías.

En todo caso, para la determinación o modificación del catálogo deberán ser oídas las comunidades autónomas por las que discurran las correspondientes líneas ferroviarias o donde se ubiquen las estaciones de transporte de viajeros y las terminales de transporte de mercancías.

Corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el establecimiento y modificación del Catálogo de la Red Ferroviaria de Interés General que se publicará en el «Boletín Oficial del Estado».

La inclusión o exclusión de elementos de la Red Ferroviaria de Interés General, adoptadas con arreglo a lo dispuesto en los apartados 2 y 3, determinará la modificación del mencionado Catálogo.

5. La puesta en servicio de nuevos elementos que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General supondrá su inclusión automática dentro del citado Catálogo.

No obstante, cada tres años, se revisará el Catálogo de acuerdo al procedimiento del apartado anterior y se procederá a su publicación.

6. El Estado y las comunidades autónomas con elementos de su titularidad cooperarán para facilitar la conexión de estos y la Red Ferroviaria de Interés General, fomentando la interoperabilidad entre las diferentes redes.

7. A fin de promover la intermodalidad y una óptima utilización de las infraestructuras, los servicios ferroviarios que circulen por la Red Ferroviaria de Interés General podrán tener parada en estaciones o apeaderos destinados al trasbordo o al intercambio modal que no formen parte de esta.

El administrador de la Red Ferroviaria de Interés General y el titular de la estación o apeadero destinado al trasbordo o al intercambio modal suscribirán un acuerdo en el que se concreten las condiciones de este, tanto en lo relativo a su operación, como a la seguridad en la misma y, en su caso, las condiciones para la utilización de la zona de dominio público perteneciente a la Red Ferroviaria de Interés General.

Los elementos de estas instalaciones que vayan a ser necesarios para los servicios ferroviarios que circulen por la Red Ferroviaria de Interés General deberán cumplir todos los requisitos establecidos para la autorización de entrada en servicio de los subsistemas estructurales fijos y para la autorización de puesta en servicio de las estaciones que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General. Para ello, antes del inicio de la operación comercial, será preceptivo que el titular de la estación o apeadero recabe el informe favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre este aspecto.

Dichos requisitos deberán cumplirse asimismo durante la vida útil de la estación o apeadero.

8. Los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y de Defensa arbitrarán conjuntamente las medidas necesarias para asegurar la debida coordinación en las materias a las que se refiere esta ley cuando así convenga a las necesidades de la defensa nacional.»

Tres. El artículo 5 queda redactado en los siguientes términos:

«1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana hará pública la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la Red Ferroviaria de Interés General destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad. Esta estrategia, que cubrirá un período temporal de, al menos, cinco años, será renovable, establecerá un marco general de prioridades y financiero y estará basada en la eficiencia económica y social y en la financiación sostenible del sistema ferroviario, y tendrá en cuenta, en su caso, las necesidades globales de la Unión Europea. Se establecerá tras la tramitación del procedimiento en el que, en los términos que se establezcan reglamentariamente, se dará audiencia a las administraciones públicas autonómicas y locales afectadas y a los demás interesados.

La estrategia deberá realizarse desde una perspectiva intermodal para garantizar la optimización de los recursos invertidos y su asignación eficiente entre modos de transporte que proporcionen una cobertura adecuada de transporte público en todo el territorio.

No obstante, dicha intermodalidad debe tener en cuenta el déficit histórico en la inversión en líneas de ferrocarril convencional y su uso compatible con las mercancías, así como el papel esencial que el ferrocarril convencional juega en la vertebración de la España vaciada.

Por razones de interés general, y en tanto se alcancen los objetivos de neutralidad climática que establece el “Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030” en el horizonte 2050, se garantizará el mantenimiento y la mejora de las infraestructuras existentes que se encuentren afectas al servicio ferroviario, así como la modernización de las líneas de tren convencional, se mejorará la inversión en cercanías ferroviarias y, en su caso, la construcción de nuevas infraestructuras de comunicación con el fin de garantizar la accesibilidad y conectividad territorial.

Reglamentariamente se delimitarán los supuestos en que, por razones de interés general y social, podrán aprobarse inversiones no previstas en la estrategia indicativa, así como la revisión de la misma. En estos casos, será preceptivo el informe del Consejo Asesor de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. Corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, oídos el Consejo Asesor de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, los administradores de infraestructuras y las comunidades autónomas afectadas, la planificación y el establecimiento o la modificación de las líneas ferroviarias o los tramos de las mismas, de estaciones de transporte de viajeros y de terminales de transporte de mercancías, integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.

3. Para el establecimiento de una línea o tramo, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías integrante de la Red Ferroviaria de Interés General, o su modificación significativa desde el punto de vista del trazado o de sus condiciones funcionales o de explotación, será precisa la aprobación, por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de un estudio informativo, con arreglo a lo previsto en esta ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle.

El estudio informativo comprende el análisis y la definición, tanto en aspectos geográficos, que tendrán en cuenta entre otros aspectos la integración de la infraestructura en el territorio especialmente en su paso por núcleos urbanos, como funcionales y de explotación, de las opciones de una actuación determinada y, en su caso, de la selección de la alternativa más recomendable como solución propuesta, teniendo en cuenta la funcionalidad presente y futura de las infraestructuras entre los criterios a considerar para esta selección. En su caso, el estudio informativo incluirá el estudio de impacto ambiental de las opciones planteadas con el contenido previsto en la legislación ambiental y constituirá el documento básico a efectos de la correspondiente evaluación ambiental prevista en la legislación ambiental.

Previamente a la tramitación del Estudio Informativo prevista en el apartado 4 de este artículo, se realizará un estudio de viabilidad que incluya un análisis previo de alternativas, considerando también aquellas de tipo estratégico y la alternativa de mantener la situación existente, así como un estudio de la demanda y un análisis coste-beneficio, todo ello como ayuda a la toma de decisiones sobre la ejecución de la actuación desde el punto de vista socioeconómico. El estudio de viabilidad será informado por el Consejo Asesor de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Reglamentariamente se determinará el contenido de dicho estudio.

Sin perjuicio de lo que pueda establecer la legislación ambiental, no será preceptiva la redacción de un estudio informativo cuando se trate de obras de reposición, de conservación, de acondicionamiento de trazado, de ensanches de plataforma o de desdoblamientos de vía sobre la misma, electrificación, señalización y, en general de aquellas que no supongan una modificación sustancial del trazado de las líneas existentes. A tales efectos, se entenderá por trazado de una línea o tramo de línea una franja de terreno cuyas dimensiones se determinarán reglamentariamente. Tampoco será preceptiva la redacción de un estudio informativo para el establecimiento de estaciones de transporte de viajeros de cercanías y apeaderos y terminales de transporte de mercancías de reducido tamaño según se determine reglamentariamente.

4. Para su tramitación, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana remitirá el estudio informativo correspondiente a las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, con objeto de que, durante el plazo de un mes, examinen y, en su caso, informen si la solución propuesta es la más adecuada 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 que alguna de dichas administraciones manifestara disconformidad, necesariamente motivada, en relación a estudios informativos sobre elementos no incluidos en el planeamiento urbanístico vigente de los núcleos de población a los que afecten, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana abrirá un período de consultas con ella por un período no inferior a dos meses. De mantenerse la discrepancia, el expediente será elevado al Consejo de Ministros que decidirá acerca de la ejecución del proyecto a que se refiere el estudio informativo y, en su caso, acordará la modificación o revisión del planeamiento afectado, que deberá acomodarse a las determinaciones del proyecto en el plazo de un año desde su aprobación.

5. 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 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, a un trámite de información pública durante un período de treinta días hábiles. Las observaciones realizadas en este trámite deberán versar exclusivamente sobre la concepción global del trazado proyectado. La tramitación del expediente de información pública corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

El trámite de información pública citado en el párrafo anterior, y con ese mismo plazo, servirá para que las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras ferroviarias puedan emitir informe acerca de la concepción global del trazado proyectado y de los aspectos funcionales o de explotación incluidos en el estudio informativo.

Para el trámite de información pública, además de la documentación completa necesaria para el cumplimiento de sus objetivos, se hará público un documento no técnico que, con lenguaje accesible e imágenes, sirva para que la población general pueda conocer la actuación a desarrollar, así como facilitar la presentación de alegaciones, en su caso. Si la actuación se desarrolla en una Comunidad

Autónoma que cuente con una lengua cooficial, este documento no técnico será publicado en castellano y en la otra lengua oficial correspondiente.

6. Una vez concluidos los plazos de audiencia e información pública, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana remitirá el expediente completo, que incluirá el estudio informativo y el resultado de los trámites de audiencia e información pública, al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, a los efectos previstos en la legislación ambiental.

7. Completada la tramitación prevista en el apartado anterior corresponderá al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el acto formal de aprobación del estudio informativo, que supondrá la inclusión de la futura línea o tramo, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías, en la Red Ferroviaria de Interés General, de conformidad con lo establecido en el artículo 4.2.

Con ocasión de las revisiones de los instrumentos de planeamiento urbanístico, o en los casos en que se apruebe un tipo de instrumento distinto al anteriormente vigente, se incluirán los elementos contenidos en los estudios informativos aprobados definitivamente con anterioridad. Para tal fin, los estudios informativos incluirán una propuesta de la banda de reserva de la previsible ocupación de la infraestructura, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías, y de sus zonas de dominio público en su caso.

A los solos efectos de la ocupación temporal de los terrenos para la toma de datos y realización de prospecciones necesarias para la elaboración de los proyectos, la aprobación de los estudios informativos implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación temporal de dichos terrenos.

8. Transcurridos diez años desde la aprobación formal de un estudio informativo sin que se haya iniciado la ejecución de las obras correspondientes dejará de tener efecto lo dispuesto en el apartado anterior.»

Cuatro. Los apartados 1 y 2 del artículo 6 quedan redactados en los siguientes términos:

«1. Corresponde a los administradores de infraestructuras ferroviarias a los que se refiere el artículo 22 de esta ley la aprobación de los proyectos básicos y de construcción de las infraestructuras ferroviarias, estaciones de transporte de viajeros o terminales de transporte de mercancías de la Red Ferroviaria de Interés General, así como su construcción.

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, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías, 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.

Los proyectos de construcción de nuevas infraestructuras, estaciones de transporte de viajeros o terminales de transporte de mercancías, o de aquellos que las modifiquen significativamente o introduzcan perturbaciones relevantes en la explotación ferroviaria, así como las posibles modificaciones de dichos proyectos, se pondrán en conocimiento de las empresas ferroviarias, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y de las comunidades autónomas, antes de su aprobación.

Transcurridos cinco años desde la aprobación técnica de un proyecto de construcción sin que se haya iniciado la ejecución de las obras correspondientes, este quedará sin efecto.

2. La aprobación del correspondiente proyecto básico o el de construcción de líneas ferroviarias, tramos de las mismas, estaciones de transporte de viajeros, terminales de transporte de mercancías o de modificación de las preexistentes que requiera la utilización de nuevos terrenos, supondrá la declaración de utilidad

pública o interés social, la necesidad de ocupación y la declaración de urgencia de la misma, a efectos de la expropiación forzosa de aquellos terrenos en los que deba construirse la línea, el tramo, la estación de transporte de viajeros, la terminal de transporte de mercancías o que sean necesarios para modificar las preexistentes, según lo previsto en la legislación expropiatoria.

Los titulares de bienes o instalaciones para la prestación de servicios de interés general que impidan o entorpezcan significativamente la ejecución de estas obras están obligados a su retirada o modificación total y efectiva en el plazo máximo de seis meses a partir de la solicitud del administrador de infraestructuras ferroviarias. El coste de la retirada o modificación será abonado por el administrador de infraestructuras ferroviarias, salvo cuando los bienes o instalaciones se encontraran ubicados en las zonas de limitación a la propiedad, en virtud de autorización en la que se estableciera la obligación para el titular de la misma de retirarlos a su cargo cuando fuera requerido para ello por necesidades de los administradores de infraestructuras ferroviarias.

Alternativamente, durante el plazo de dos meses desde dicha solicitud, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá convenir con los titulares de bienes o instalaciones afectadas que las actuaciones necesarias las lleve a cabo dicho administrador de infraestructuras ferroviarias.

En todos los casos, si la inactividad o tardanza en la retirada o modificación impidiesen el inicio o la continuidad de las obras de infraestructuras ferroviarias que los afecten, el requerimiento efectuado tendrá los efectos de resolución administrativa del administrador de infraestructuras notificada a los efectos de imposición de multas coercitivas, conforme a lo dispuesto en la legislación estatal sobre régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común. El importe de dichas multas será del diez por ciento del presupuesto de licitación de las unidades de obra afectadas, pudiéndose imponer con periodicidad mensual hasta un máximo de diez.

Transcurrido el plazo de seis meses indicado en el segundo párrafo de este apartado sin que se hubiera realizado la modificación necesaria, total y efectiva, por parte de su titular, ni hubiera existido acuerdo con el administrador de infraestructuras ferroviarias para su ejecución por este o para fijar el coste de la misma, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá proceder de forma subsidiaria a la realización de las modificaciones de servicios, bienes o instalaciones afectadas, con independencia de las responsabilidades civiles por perjuicios y sobrecostes de la obra y de la imposición, en su caso, de las multas coercitivas a que hubiera lugar. En caso de procederse a la ejecución subsidiaria, no cabrá que simultáneamente se impongan multas coercitivas.

En ambos supuestos, y sin perjuicio de la formalización de entrega de la documentación legal y técnica descriptivas de la actuación de modificación de servicios realizada, la titularidad y el servicio restituidos pasarán de forma plena al titular del servicio existente que haya sido modificado, con efectos desde la fecha que se indique en la notificación que a tal efecto realice el administrador de infraestructuras ferroviarias, y sin que esta actuación pueda dar lugar a derecho o indemnización alguna a favor del citado titular.»

Cinco. Se añade un apartado 6 al artículo 6 con el siguiente contenido:

«6. El acuerdo de declaración de obras de emergencia en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General implicará la declaración de utilidad pública y de urgente ocupación, así como la necesidad de ocupación temporal de los terrenos necesarios para su ejecución a efectos de la expropiación forzosa, y no requerirá la realización previa del trámite de información pública, ni el procedimiento de abono del depósito previo y, en su caso, de la indemnización por rápida ocupación para su ocupación temporal, previstos en la legislación de expropiación forzosa.

La declaración de emergencia será notificada inmediatamente a los propietarios afectados, ofreciéndoles la valoración de los daños o la correspondiente indemnización por los mismos, siempre que fuera posible evaluarlos o cuantificarla con carácter previo a la ocupación. Se concederá a los interesados el plazo de diez días desde la notificación de la declaración de emergencia para que contesten, únicamente indicando si aceptan o rehúsan la expresada oferta.

De aceptarse la oferta expresamente, quedará establecido el justiprecio, procediéndose al pago inmediato del mismo. En caso de rechazo expreso de la oferta o de no recibir respuesta en el plazo establecido, las partes elevarán, en el plazo de veinte días posterior, sus tasaciones fundadas al órgano competente para la valoración, de acuerdo con la legislación de expropiación forzosa, el cual resolverá con carácter ejecutorio en el plazo de diez días.»

Seis. El artículo 7.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias, estaciones y terminales que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, así como aquellos que deban ocuparse para tal finalidad, de acuerdo con los estudios informativos aprobados definitivamente, como sistema general ferroviario o equivalente, de titularidad estatal, y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias, de modo que los usos previstos en las zonas colindantes sean compatibles con la explotación ferroviaria.»

Siete. El artículo 7.2 queda redactado en los siguientes términos:

«2. Asimismo, en los casos en que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a la Red Ferroviaria de Interés General o a las zonas de servicio reguladas en el artículo 9, el órgano con facultades para acordar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a esta, el contenido del proyecto al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para que por este se emita, en el plazo de dos meses computados desde la fecha de su recepción y con carácter vinculante en lo relativo a las materias de su competencia, un informe comprensivo de las observaciones que, en su caso, estime convenientes. Si transcurrido dicho plazo no se hubiera evacuado el informe citado por el referido Ministerio, se entenderá su conformidad con el proyecto urbanístico.

No podrán aprobarse instrumentos de modificación, revisión, desarrollo o ejecución de la ordenación territorial y urbanística, que contravengan lo establecido en un estudio informativo aprobado definitivamente. El incumplimiento de dicha prohibición comportará la nulidad de pleno derecho exclusivamente de las determinaciones que lo contravengan.

La omisión de la petición del informe preceptivo establecido en el párrafo primero, o la aprobación de los instrumentos correspondientes antes de que transcurra el plazo para evacuarlo y en ausencia del mismo, comportará la nulidad de pleno derecho de las determinaciones de los citados instrumentos que menoscaben, alteren o perjudiquen la adecuada explotación de la Red Ferroviaria de Interés General.

En el caso de estudios informativos en tramitación que, no habiendo sido aún aprobados, hayan sido sometidos a información pública, la administración competente en materia de ordenación territorial o urbanística, según corresponda, procederá en cada caso, en las zonas afectadas por los trazados y actuaciones ferroviarias objeto de la mencionada información pública, a la suspensión de la

aprobación de nuevas clasificaciones y calificaciones de suelo y de los efectos de las ya aprobadas, como también a la suspensión del otorgamiento de nuevas autorizaciones y licencias urbanísticas, hasta tanto se apruebe el estudio, con un plazo máximo de suspensión de un año a partir de la fecha de publicación del anuncio de la información pública del correspondiente estudio, el cual podrá prorrogarse motivadamente por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por un plazo máximo de seis meses.

Se excluye de lo anterior aquellas actuaciones administrativas de carácter territorial, urbanístico o edificatorio que sí fuesen compatibles con la futura actuación ferroviaria o se limiten a la mera conservación y mantenimiento de lo existente, previo informe vinculante del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.»

Ocho. El artículo 7.5 queda redactado en los siguientes términos:

«5. Las autorizaciones y, en su caso, las concesiones otorgadas a particulares para la realización de obras o actividades en la zona de servicio ferroviario regulada en el artículo 9, no eximirán a sus titulares de obtener los permisos, licencias y demás autorizaciones que, en cada caso, sean exigidas por otras disposiciones legales, salvo en el supuesto establecido en el artículo 42.7 de la presente ley.»

Nueve. Se añade un apartado 6 al artículo 7 con la siguiente redacción:

«6. La modificación de los instrumentos de planeamiento urbanístico deberá incorporar las servidumbres acústicas de las líneas, estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías que cuenten con mapas de ruido aprobados.

Si se comprueba que un nivel de ruido supera el objetivo de calidad acústica aplicable, en la modificación de los instrumentos de planeamiento urbanístico se deberán incluir y promover la adopción de medidas correctoras eficaces que disminuyan los niveles sonoros, y que permitan alcanzar los niveles requeridos. En caso de adoptarse estas medidas correctoras, la zona de servidumbre acústica podrá ser modificada por el órgano que la delimitó.»

Diez. El artículo 12 queda redactado en los siguientes términos:

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

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

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

Las particularidades de la aplicación de las limitaciones a la propiedad contenidas en este capítulo a los tramos de la Red Ferroviaria de Interés General, a los que hace referencia el artículo 8.9, se desarrollarán reglamentariamente en la normativa específica de dichos tramos.»

Once. El artículo 13.2 queda redactado en los siguientes términos:

«2. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana reglamentariamente podrá determinar una distancia inferior a la establecida en el apartado anterior para delimitar la zona de dominio público, 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.

En suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente, la distancia establecida en el apartado anterior para la zona de dominio público será de cinco metros. En estos suelos, la zona de dominio público podrá ser reducida por los administradores generales de infraestructuras ferroviarias adoptando las medidas de control del riesgo necesarias para que este resulte aceptable de acuerdo con el método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, siempre que se acredite la necesidad y el interés público de la reducción, y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril así como cuando no sea incompatible con la construcción de nuevas infraestructuras correspondientes a la planificación prevista por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y previo informe de este, sin que, en ningún caso, la zona de dominio público pueda ser inferior a dos metros. La solicitud de reducción deberá ir acompañada, al menos, de una memoria explicativa y de planos en planta y alzado que describan de forma precisa el objeto de la misma y un análisis, elaborado por técnico competente, de la evaluación y valoración del riesgo de acuerdo con el método común de seguridad.

En suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como no urbanizable o urbanizable no delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente que pase a tener la clasificación de urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente no será de aplicación a la Zona de Dominio Público la reducción a cinco metros de las zonas urbanas. En este supuesto, la Zona de Dominio Público se mantendrá en los ocho metros desde la arista exterior de la explanación, salvo que los administradores de infraestructuras ferroviarias utilicen el procedimiento previsto en este apartado para determinar esta reducción.

Las decisiones adoptadas por los administradores de infraestructura serán puestas en conocimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) con periodicidad semestral en la forma que esta disponga, para el eventual ejercicio de su competencia de supervisión.»

Doce. El artículo 13.3 queda redactado en los siguientes términos:

«3. 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 el supuesto de los muros de sostenimiento, la intersección se entenderá coincidente con la cara externa de dichos muros desde los terrenos del ferrocarril.

En el caso de recintos de estaciones donde existan andenes, la arista exterior de la explanación coincidirá con el borde interior del andén, siempre que no existan instalaciones ferroviarias más alejadas de la infraestructura, tales como postes de catenaria, canalizaciones de instalaciones (fibra óptica, eléctricas, etcétera) necesarias para el funcionamiento del ferrocarril, en cuyo caso la arista deberá situarse inmediatamente detrás de estas. En todo caso, los andenes formarán parte de la zona de dominio público, hasta su borde exterior o el límite con las edificaciones colindantes.

En aquellos casos en que las características del terreno no permitan definir la arista exterior de la explanación, conformará dicha arista exterior una línea imaginaria, paralela al eje de la vía, situada a una distancia de tres metros medidos, perpendicularmente a dicho eje, desde el borde externo del carril exterior.»

Trece. Se añade un apartado 5 al artículo 13 con la siguiente redacción:

«5. En el caso de túneles, se considerará como aristas exteriores de la explanación las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno, siendo zona de dominio público el terreno comprendido entre las referidas líneas. En aquellos supuestos en que la montera de los túneles sea suficiente o en que se arbitre un sistema constructivo que permita, conforme a la oportuna y previa autorización de obra por parte del Administrador de Infraestructura Ferroviaria, la utilización del subsuelo o vuelo sobre el mismo, con plena seguridad para el servicio ferroviario, podrá delimitarse como zona de dominio público exclusivamente la zona necesaria para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra y, en todo caso, el contorno de las boquillas y una franja perimetral suficiente alrededor de estos elementos.»

Catorce. El artículo 14.2 queda redactado en los siguientes términos:

«2. En el suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente, la distancia establecida en el apartado anterior para la protección de la infraestructura ferroviaria será de veinte metros, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación.»

Quince. Se añade un apartado 3 al artículo 14 con la siguiente redacción:

«3. En el caso de túneles, la zona de protección comprenderá el área delimitada por dos líneas imaginarias situadas a una distancia de veinte metros desde la proyección vertical de la cara externa de cada uno de los hastiales.»

Dieciséis. El artículo 15 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 15. *Límite de edificación.*

1. A ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación de edificaciones existentes 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 y ello sin perjuicio de la salvedad establecida en el apartado 4 siguiente.

La línea límite de edificación no será de aplicación en los siguientes casos:

- a) En los túneles y en las líneas férreas soterradas o cubiertas con losas.
- b) Cuando la obra a ejecutar sea un vallado o cerramiento o un muro de contención o de sostenimiento de desmontes y terraplenes que redunden en beneficio de la seguridad para el ferrocarril.
- c) Cuando se trate de edificar construcciones o instalaciones correspondientes a terminales de transporte no ferroviarias o estaciones de autobuses, metro o tranvía que configuren un núcleo de intercambio modal de transporte.
- d) Cuando se trate de edificar construcciones o instalaciones correspondientes a las instalaciones de servicio señaladas en el artículo 42 de esta ley o las instalaciones de mantenimiento pesado de vehículos ferroviarios.
- e) A las edificaciones provisionales o desmontables que no requieran ningún tipo de cimentación o a las instalaciones desmontables.

2. La línea límite de edificación se sitúa a cincuenta metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista. Donde, por ser muy grande la proyección horizontal de la explanación, la línea límite de edificación quede dentro de las zonas de dominio

público, la línea límite de edificación se hará coincidir con el borde exterior de dicha zona de dominio público.

En las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y que discurran por zonas urbanas, la línea límite de la edificación se sitúa a veinte metros de la arista más próxima a la plataforma. A estos efectos se consideran zonas urbanas los suelos clasificados como urbanos o los suelos urbanizables delimitados, programados o sectorizados, o categorías equivalentes.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá determinar reglamentariamente una distancia inferior a la prevista en el párrafo anterior para la línea límite de edificación, en función de las características de las líneas.

En suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como no urbanizable o urbanizable no delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente que pase a tener la clasificación de urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente, no será de aplicación la reducción de las zonas urbanas. En este supuesto, la línea límite de edificación se mantendrá en los cincuenta metros desde la arista exterior más próxima a la plataforma salvo que los administradores de infraestructuras ferroviarias utilicen el procedimiento previsto en el apartado tercero de este artículo para fijar una línea límite de edificación diferente por razones geográficas o socioeconómicas.

3. Asimismo, los administradores generales de infraestructuras, previo informe de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, podrán, 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 la Red Ferroviaria de Interés General, en zonas o áreas delimitadas, adoptando las medidas de control del riesgo necesarias para que este resulte aceptable de acuerdo con el método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo. Esta reducción no afectará a puntos concretos, sino que será de aplicación a lo largo de tramos completos y de longitud significativa.

Las decisiones adoptadas por los administradores de infraestructura serán puestas en conocimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) con periodicidad semestral en la forma que esta disponga, para el eventual ejercicio de su competencia de supervisión.

4. Cuando resulte necesaria la ejecución de obras dentro de la zona establecida por la línea límite de la edificación en un punto o área concreta, y justificadamente exista una razón de interés general para ello, los administradores generales de infraestructuras podrán establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a las señaladas en el apartado 2 de este artículo, a solicitud del interesado y tras la tramitación del correspondiente procedimiento administrativo, que deberá ser motivado y recoger justificadamente las causas que llevan a tener en cuenta esta modificación de carácter puntual, siempre y cuando se cuente con el informe favorable de la administración competente en materia de urbanismo y no cause perjuicio a la seguridad, regularidad, conservación y libre tránsito del ferrocarril, adoptando las medidas de control del riesgo necesarias para que este resulte aceptable de acuerdo con el método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, así como cuando no sea incompatible con la construcción de nuevas infraestructuras correspondientes a estudios informativos que continúen surtiendo efectos conforme a lo dispuesto en el artículo 5.8 de esta ley.

Con carácter excepcional, podrá permitirse la ejecución de obras de nueva construcción, en parcelas o solares clasificados como suelo urbano consolidado, siempre que respeten, en todo caso, las condiciones de alineación de los edificios colindantes. Todo ello, previa tramitación del correspondiente procedimiento administrativo de reducción de la línea límite de la edificación, y respetando, en todo caso, las condiciones impuestas por la legislación en materia de ruido y vibraciones que le sea de aplicación, que habrá de ser justificada ante el citado administrador, debiendo el promotor aceptar y corregir de su cuenta los efectos

que en materia de ruido y vibraciones puedan suponer futuras ampliaciones o modificaciones del servicio ferroviario, incluyendo el cambio de su tipología.

Las decisiones adoptadas por los administradores de infraestructura serán puestas en conocimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) con periodicidad semestral en la forma que esta disponga, para el eventual ejercicio de su competencia de supervisión.

5. En lo relativo a zonificación e inmisión acústica conforme a la legislación vigente en materia de ruido, toda edificación estará sometida, con independencia de su distancia de separación con respecto a la línea ferroviaria, a las restricciones o limitaciones que resulten del establecimiento de las zonas de servidumbre acústica que se definan como consecuencia de los mapas o estudios específicos de ruido aprobados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.»

Diecisiete. El artículo 16.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Para ejecutar, en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria, cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, adoptando para ello las medidas de control del riesgo necesarias con el objeto de que este resulte aceptable de acuerdo con el método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo. Lo dispuesto en este apartado se entiende sin perjuicio de las competencias de otras administraciones públicas.

Los solicitantes de una autorización para la realización de cualesquiera actividades en las zonas de dominio público y protección del ferrocarril estarán obligados al pago de los costes de estudio, tramitación y seguimiento derivados de dicha autorización y se les podrá exigir, con carácter previo al otorgamiento de la autorización, la constitución de una garantía para responder de los daños y perjuicios que se puedan causar a cualesquiera activos titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias o a la explotación comercial de los operadores ferroviarios, fijándose su cuantía en base al coste estimado de reconstrucción de los activos, y ello sin perjuicio de las sanciones e indemnizaciones que, en su caso, pudieran resultar exigibles por cualesquiera otros conceptos.

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

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

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

En suelo clasificado como urbano o urbanizable sectorizado, programado o categoría equivalente, y previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, se podrán realizar, dentro de la zona de dominio público, obras de urbanización que mejoren la integración del ferrocarril en dichos suelos.

En ningún caso se autorizarán obras o instalaciones que puedan afectar a la seguridad de la circulación ferroviaria, perjudiquen la infraestructura ferroviaria o impidan su adecuada explotación.»

Dieciocho. El artículo 22.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. La administración de las infraestructuras ferroviarias y su construcción corresponderán, dentro del ámbito de competencia estatal, a una o varias entidades públicas empresariales adscritas al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o vinculadas o dependientes de otro organismo público adscrito al citado Ministerio.

Los administradores de infraestructuras ferroviarias tendrán personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar y patrimonio propio, y se regirán por esta ley, por sus respectivos estatutos y por lo establecido en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, especialmente cuando ejerzan potestades administrativas.

Las referencias que en esta ley se efectúan a los administradores generales de infraestructuras ferroviarias se entenderán referidas a las entidades públicas empresariales previstas en este artículo.»

Diecinueve. El artículo 23.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Corresponden a los administradores generales de infraestructuras ferroviarias las siguientes funciones:

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

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

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

d) La prestación del paquete de acceso mínimo a la infraestructura ferroviaria y la realización de los mecanismos de coordinación, recogidos en el artículo 20.2.

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

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

g) La elaboración, aprobación y publicación de la declaración sobre la red.

h) La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias y restantes candidatos enumerados en el artículo 34 que lo soliciten y la celebración de acuerdos marco con aquéllas.

i) La prestación, en su caso, de los servicios básicos, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.

j) La aprobación y el cobro de los precios privados por la prestación de los servicios básicos, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.

k) La determinación, revisión y cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, conforme al régimen legal y reglamentario de aplicación.

l) La cooperación con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, prevista en el artículo 20.3, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional, así como la participación y cooperación en la Red Europea de Administradores de infraestructuras.

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

n) La elaboración y ejecución de estudios o proyectos en materia de movilidad sostenible o de transporte ferroviario.

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

Veinte. El artículo 25.3 queda redactado en los siguientes términos:

«3. Asimismo, se adoptarán por el Gobierno las medidas necesarias para asegurar que, en circunstancias empresariales normales y a lo largo de un período no superior a cinco años, la contabilidad de pérdidas y ganancias de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias refleje como mínimo una situación de equilibrio entre, por una parte, los ingresos procedentes de los cánones por acceso a las infraestructuras ferroviarias y por utilización de instalaciones de servicio, los precios privados por la prestación de servicios en dichas instalaciones, los excedentes de otras actividades comerciales, los ingresos no reembolsables de origen privado y la financiación estatal incluyendo, en su caso, los anticipos abonados por el Estado, y, por otra, los gastos de infraestructura e instalaciones de servicio.

En aquellos segmentos en los que el transporte ferroviario sea competitivo con otros modos de transporte, el Gobierno podrá exigir a los administradores de infraestructuras que equilibren sus cuentas sin financiación estatal.»

Veintiuno. El artículo 26.6.º queda redactado en los siguientes términos:

«6.º El importe de los cánones que perciba por el acceso a las infraestructuras ferroviarias y por la utilización de las instalaciones de servicio y los precios privados por el acceso y por los servicios prestados en dichas instalaciones.»

Veintidós. El artículo 27.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Los administradores generales de infraestructuras ferroviarias tendrán, para el cumplimiento de sus fines, un patrimonio propio, distinto del de la Administración General del Estado, integrado por el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de los que sean titulares.

Son de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias las infraestructuras ferroviarias, estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General, según la distribución que se realice mediante orden de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como los bienes y derechos que se le asignen por ley o reglamento y los que adquiera o construya con sus propios recursos.

No será de aplicación lo dispuesto en el párrafo anterior en relación con las infraestructuras ferroviarias y las terminales de transporte de mercancías ubicadas en la zona de servicio de los puertos de interés general.

A efectos de su explotación, se considerarán bienes patrimoniales de titularidad de los administradores de infraestructuras ferroviarias las estaciones de transporte de viajeros y las terminales de transporte de mercancías, otras instalaciones de servicio y otros bienes inmuebles excluidos del concepto de infraestructura ferroviaria por la presente ley, salvo los que estén íntegramente situados en zonas de dominio público.»

Veintitrés. El artículo 32.2 queda redactado en los siguientes términos:

«2. Los administradores de infraestructuras ferroviarias, previa consulta al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana, Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, empresas ferroviarias y resto de candidatos, Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y demás interesados, elaborarán, aprobarán y publicarán la declaración sobre la red correspondiente a su ámbito de actuación, así como sus actualizaciones. La declaración sobre la red se publicará en idioma castellano, en las lenguas cooficiales de las distintas comunidades autónomas y, al menos, en otra lengua oficial de la Unión Europea. El contenido de la declaración sobre la red podrá obtenerse gratuitamente en formato electrónico en el portal web del respectivo administrador de infraestructuras y se tendrá acceso al mismo, en su caso, a través de un portal web común de los distintos administradores.

La obligación de publicar la declaración sobre la red en las distintas lenguas cooficiales no será de aplicación hasta la publicación de la declaración de red de 2025, en diciembre de 2023.»

Veinticuatro. El artículo 39.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Las infraestructuras ferroviarias y las terminales ferroviarias de transporte de mercancías de titularidad de una autoridad portuaria que en cada momento existan en las zonas de servicio de los puertos de interés general y estén conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General, formarán parte de esta y se incorporarán al Catálogo de infraestructuras de la Red Ferroviaria de Interés General a que se refiere el artículo 4.4 de esta ley.»

Veinticinco. El artículo 39.2 queda redactado en los siguientes términos:

«2. La Autoridad Portuaria ejercerá respecto de las infraestructuras ferroviarias y terminales ferroviarias de transporte de mercancías a que se refiere el apartado anterior existentes en los puertos de interés general, y en los términos previstos en la disposición adicional séptima, las competencias que se atribuyen al administrador general de infraestructuras ferroviarias en los párrafos a), b), c), d), e), f), i), j), m), n) y ñ) del apartado 1 del artículo 23.»

Veintiséis. El artículo 39.3 queda redactado en los siguientes términos:

«3. La conexión de las infraestructuras ferroviarias y terminales ferroviarias de transporte de mercancías a las que se refiere el apartado anterior con el resto de la Red Ferroviaria de Interés General se recogerá en la declaración sobre la red y estará regulada por un convenio. El citado convenio se celebrará conjuntamente por la autoridad portuaria correspondiente, el administrador general de infraestructuras ferroviarias correspondiente y Puertos del Estado para cada puerto de interés general, previa autorización del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, y en él se establecerán las obligaciones y derechos de cada una de las partes, con arreglo a los siguientes principios:

a) El administrador general de infraestructura y la Autoridad Portuaria establecerán, de acuerdo con las directrices que establezca el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, las reglas para la conexión física y funcional de las infraestructuras ferroviarias y terminales ferroviarias de transporte de mercancías gestionada por cada entidad. A tal efecto en el convenio se definirán las líneas de conexión del puerto con el resto de la Red Ferroviaria de Interés General.

b) Las autoridades portuarias establecerán, respecto de los puertos de interés general y previo informe favorable de Puertos del Estado, las reglas para el diseño y

la explotación de la red ferroviaria existente en cada puerto, en cuanto no perturbe el adecuado funcionamiento del resto de la Red Ferroviaria de Interés General.

En el convenio se recogerán cualesquiera aspectos operativos de la red y las reglas que habrá de respetar el administrador general de infraestructuras ferroviarias para la adjudicación de la capacidad de las infraestructuras ferroviarias y terminales de transporte de mercancías existentes en el ámbito de los puertos de interés general.»

Veintisiete. El artículo 39.4 queda redactado en los siguientes términos:

«4. A las infraestructuras ferroviarias y terminales ferroviarias de transporte de mercancías existentes en los puertos que no pertenezcan a la Red Ferroviaria de Interés General, pero que estén conectadas o se pretendan conectar con la red gestionada por el administrador general de infraestructuras ferroviarias, se aplicarán las reglas acordadas por este y la Autoridad Portuaria, que se podrán incorporar al convenio previsto en el apartado 3.

La conexión de las infraestructuras ferroviarias y terminales ferroviarias de transporte de mercancías a las que se refiere el apartado 1 con otras redes que no formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se regulará en un convenio entre los titulares de ambas redes, previo informe favorable de Puertos del Estado.»

Veintiocho. El artículo 42.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Son instalaciones de servicio, a efectos de lo dispuesto en esta ley, las siguientes:

- a) Las estaciones de viajeros, así como sus edificios e instalaciones conexas, incluidos los paneles de información sobre viajes y un emplazamiento adecuado para los servicios de venta de billetes.
- b) Las terminales de carga.
- c) Las estaciones de clasificación y las instalaciones de formación de trenes, incluidas las instalaciones para maniobras.
- d) Las vías de apartado, incluyendo las vías ubicadas en estaciones de viajeros cuando se utilicen para tal fin.
- e) Las instalaciones de mantenimiento, a excepción de las instalaciones de mantenimiento pesado dedicadas a trenes de alta velocidad o a otros tipos de material rodante que requieran instalaciones específicas.
- f) Otras instalaciones técnicas, incluidas las instalaciones de lavado y limpieza.
- g) Instalaciones portuarias marítimas y fluviales vinculadas a actividades ferroviarias.
- h) Instalaciones de socorro.
- i) Instalaciones de aprovisionamiento de combustible y suministro de combustible en dichas instalaciones.
- j) Cambiadores de ejes.

Son básicos los servicios que se prestan en cualquiera de las instalaciones de servicio enumeradas en este apartado.»

Veintinueve. El artículo 42.6 queda redactado en los siguientes términos:

«6. Las instalaciones de servicio se declaran de utilidad pública a los efectos de la expropiación forzosa de los bienes y derechos necesarios para su establecimiento o ampliación.

Para el reconocimiento de la utilidad pública de una instalación será necesario que la persona interesada, que tendrá la consideración de beneficiaria de conformidad con lo establecido en la legislación de expropiación forzosa, lo solicite

al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, aportando el proyecto de ejecución de la instalación y una relación concreta e individualizada de los bienes o derechos que el solicitante considere de necesaria expropiación. La petición se someterá a información pública y se recabará informe de los organismos afectados. La aprobación del proyecto de ejecución de la instalación de servicio supondrá la declaración de utilidad pública a los efectos de la expropiación, la necesidad de ocupación y la declaración de urgencia de la misma. El procedimiento de expropiación forzosa se realizará de conformidad con lo establecido en la legislación de expropiación forzosa.

Asimismo, los titulares de las instalaciones de servicio tendrán derecho a utilizar los terrenos de dominio público que resulten necesarios, previa autorización del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.»

Treinta. Se añade un apartado 7 al artículo 42 con la siguiente redacción:

«7. Las obras y actividades directamente vinculadas al tráfico ferroviario que se realicen en instalaciones de servicio por los explotadores de las mismas, incluidas las de mantenimiento ligero y pesado de vehículos ferroviarios dedicadas a trenes de alta velocidad o a otros tipos de material rodante que requieran instalaciones específicas, no precisarán de control preventivo municipal a través de las autorizaciones, permisos o licencias administrativas de obra, de primera instalación, funcionamiento o apertura previstas en otras leyes. Dicha exención se aplicará con independencia de la titularidad de la instalación y tanto a las instalaciones ya en servicio, como a aquellas de nueva construcción.

Con carácter previo a su aprobación, los proyectos constructivos serán comunicados a la administración urbanística competente a efectos de que emita informe, que se entenderá favorable si transcurre un mes desde dicha comunicación sin que se hubiera emitido.»

Treinta y uno. Se modifica la letra a), del apartado 1 del artículo 50 en los siguientes términos:

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

Treinta y dos. Se modifica el apartado 3 del artículo 51 en los siguientes términos:

«3. Respecto de las empresas de nueva creación, su capacidad financiera se evaluará en función de su cifra de capital social y de las garantías que presten sus accionistas o la propia sociedad para asegurar el cumplimiento de las obligaciones de aquellas.»

Treinta y tres. Se modifica la letra d) del apartado 1 del artículo 56 en los siguientes términos:

«d) La extinción de la empresa pública o el acaecimiento de alguna de las causas de disolución forzosa de la empresa ferroviaria previstas en el artículo 363 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio.»

Treinta y cuatro. Se añade un nuevo párrafo al final del apartado 1 del artículo 59, con el siguiente contenido:

«Las comunidades autónomas podrán declarar que la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario de su competencia quede sujeta a obligaciones de servicio público, lo que se producirá en los mismos términos que los señalados en este apartado.»

Treinta y cinco. Se añade un apartado 4 del artículo 60, con el siguiente contenido:

«4. Con carácter excepcional y transitorio, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá implantar, de manera transparente y no discriminatoria, a propuesta del administrador de infraestructuras correspondiente, en secciones determinadas de la Red Ferroviaria de Interés General con rampas elevadas, mecanismos de compensación de costes extraordinarios a asumir por las empresas ferroviarias para realizar transporte de mercancías en esas secciones.»

Treinta y seis. El enunciado de la sección 3.^a queda redactado en los siguientes términos:

«*Sección 3.^a Tasas por homologación de centros, certificación de entidades y material rodante, otorgamiento de títulos y licencias, autorizaciones de entrada en servicio e inscripción de vehículos.*»

Treinta y siete. Se añade una letra h) al artículo 84.1 con la siguiente redacción:

«h) Inscripción de vehículos y tipos de vehículos, así como sus modificaciones en los registros correspondientes.»

Treinta y ocho. El artículo 84.2 queda redactado en los siguientes términos:

«2. Constituye el hecho imponible de las tasas la prestación por la administración de los servicios necesarios para el otorgamiento, renovación o ampliaciones de las homologaciones, títulos, licencias, certificaciones o autorizaciones correspondientes, la inscripción de vehículos y tipos de vehículos, así como sus modificaciones en los registros correspondientes, así como de los servicios realizados para las convocatorias para la obtención del título, licencia de conducción y de consejeros de seguridad en relación con el transporte de mercancías peligrosas.»

Treinta y nueve. Se añade una letra g) al artículo 84.4 con la siguiente redacción:

«g) Por la inscripción de vehículos y tipos de vehículos, así como sus modificaciones en los registros correspondientes:

- i. Nueva inscripción de un vehículo en el Registro Europeo o Nacional de Vehículos.
- ii. Modificación de los datos de un vehículo registrado en el Registro Europeo o Nacional de Vehículos, salvo el paso a estado de baja en el registro.
- iii. Inscripción de un nuevo tipo de vehículo en el Registro Europeo de Tipos de Vehículos.
- iv. Modificación de los datos de un tipo de vehículo inscrito en el Registro Europeo de Tipos de Vehículos.»

Cuarenta. El artículo 93.6 queda redactado en los siguientes términos:

«6. La cuota tributaria será la resultante de aplicar a la base imponible las siguientes tarifas por mes o fracción de mes por cada metro cuadrado de superficie ocupada según la modalidad de utilización o aprovechamiento:

Modalidad de utilización o aprovechamiento	Base imponible	Tarifa
Subsuelo o vuelo utilizado para cruces transversales de redes de suministro.	Metro cuadrado.	0,15 €/m ² -mes
Subsuelo o vuelo utilizado por redes de suministros para el sistema ferroviario.	Metro cuadrado.	0,05 €/m ² -mes
Resto de utilidades del subsuelo y vuelo.	Metro cuadrado.	0,30 €/m ² -mes
Suelo clasificado urbanísticamente como no urbanizable utilizado por instalaciones de suministros.	Metro cuadrado.	0,35 €/m ² -mes
Suelo clasificado urbanísticamente como urbano o urbanizable utilizado por instalaciones de suministros.	Metro cuadrado.	0,68 €/m ² -mes
Suelo utilizado por instalaciones de suministros para el sistema ferroviario con independencia de su clasificación urbanística.	Metro cuadrado.	0,05 €/m ² -mes
Suelo clasificado urbanísticamente como no urbanizable para conexiones de instalaciones de servicio ferroviarias y cargaderos con la red ferroviaria.	Metro cuadrado.	0,05 €/m ² -mes
Suelo clasificado urbanísticamente como urbano o urbanizable para conexiones de instalaciones de servicio ferroviarias y cargaderos con la red ferroviaria.	Metro cuadrado.	0,20 €/m ² -mes
Suelo clasificado urbanísticamente como no urbanizable para instalaciones de servicio contempladas en el apartado 1 del artículo 42 de esta ley.	Metro cuadrado.	0,30 €/m ² -mes
Suelo clasificado urbanísticamente como urbano o urbanizable para instalaciones de servicio contempladas en el apartado 1 del artículo 42 de esta ley.	Metro cuadrado.	0,60 €/m ² -mes
Otras ocupaciones de suelo clasificado urbanísticamente como no urbanizable.	Metro cuadrado.	0,40 €/m ² -mes
Otras ocupaciones de suelo clasificado urbanísticamente como urbano o urbanizable.	Metro cuadrado.	0,70 €/m ² -mes»

Cuarenta y uno. El artículo 95 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 95. *Revisión.*

Las cuantías de la tasa regulada en esta sección podrán ser modificadas mediante las Leyes de Presupuestos Generales del Estado o mediante orden ministerial de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. La propuesta de modificación mediante orden ministerial deberá contar con una memoria económico-financiera ajustada a lo establecido en el artículo 20.1 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de tasas y precios públicos.»

Cuarenta y dos. Se añade el siguiente enunciado entre los artículos 95 y 96, reemplazando la referencia a la «Sección 6.^a Canon por utilización de las infraestructuras ferroviarias»:

«CAPÍTULO II

Cánones ferroviarios y precios derivados de la utilización de infraestructura ferroviaria e instalaciones de servicio»

Cuarenta y tres. El artículo 96 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 96. *Principios generales.*

1. Los ingresos derivados de la utilización de infraestructuras ferroviarias e instalaciones de servicio se abonarán, respectivamente, a los administradores de infraestructuras ferroviarias y a los explotadores de instalaciones de servicio, y se

emplearán para financiar su actividad. Sin perjuicio de la seguridad, el mantenimiento y la mejora de la calidad del servicio de las infraestructuras, se incentivará a los administradores a que reduzcan los costes de la puesta a disposición de infraestructura y la cuantía de los cánones de acceso a través del convenio previsto en el artículo 25.2. La utilización de las infraestructuras ferroviarias e instalaciones de servicio de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias dará lugar a la percepción de las prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario reguladas en los artículos 97 y 98, que recibirán el nombre de cánones ferroviarios. Su determinación, que se llevará a cabo por los administradores de infraestructuras ferroviarias siguiendo lo establecido en el artículo 100, se aprobará mediante un Reglamento adoptado por su Consejo de Administración que deberá ser publicado en el “Boletín Oficial del Estado” e incorporado a la declaración sobre la red.

En cualquier caso, además del contenido regulado en el artículo 32 y en el anexo III, en la declaración sobre la red se incluirán, al menos, los elementos para la cuantificación de los cánones, entre los que podrán figurar los tipos de línea, tipos de servicio, clasificación de líneas, clasificación de estaciones, tipos de parada, catálogo de instalaciones de servicio o el procedimiento de solicitud y adjudicación de las instalaciones de servicio.

2. Quedan, en todo caso, afectos al patrimonio de los administradores de infraestructuras ferroviarias los ingresos que obtengan por el cobro de los cánones ferroviarios, con independencia de otros ingresos que puedan percibir de las empresas ferroviarias y de terceros.

3. Los administradores de infraestructuras ferroviarias velarán por que el sistema de cánones utilizado se ajuste a los mismos principios en toda la red, respondiendo especialmente a los de viabilidad económica de las infraestructuras, explotación eficaz de las mismas, situación del mercado y equilibrio financiero en la prestación de los servicios, y a los de igualdad, transparencia y no discriminación entre prestadores de servicios de transporte ferroviario. En concreto, los administradores de infraestructuras velarán por que el sistema de cánones aplicado dé como resultado que las empresas ferroviarias que presten servicios de naturaleza semejante en una parte similar del mercado abonen cánones equivalentes y no discriminatorios y por que los cánones efectivamente aplicados sean conformes a las disposiciones aprobadas por los administradores de infraestructuras y publicadas en la declaración sobre la red.

Asimismo, los administradores de infraestructuras respetarán la confidencialidad comercial de la información que les faciliten los candidatos.

4. Los cánones de acceso mínimo a las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y de acceso a infraestructuras que conecten con instalaciones de servicio se publicarán en la declaración sobre la red y su cuantía será equivalente a los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario, los cuales serán calculados de conformidad con la correspondiente norma de la Unión Europea que regule las modalidades de cálculo de este tipo de costes.

De igual forma, el sistema de adiciones y bonificaciones contemplado en el artículo 97 tendrá en cuenta, para la explotación eficaz de la Red Ferroviaria de Interés General, criterios que reflejen el grado de congestión de la infraestructura y un correcto funcionamiento de la misma, el fomento de nuevos servicios de transporte ferroviario, así como la necesidad de favorecer el uso de líneas infrautilizadas, garantizando, en todo caso, una competencia óptima entre las empresas ferroviarias.

5. La cuantía de los cánones exigidos por la utilización de instalaciones de servicio de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias no superará el coste de su prestación más un beneficio razonable, de conformidad con el artículo 98 de esta ley.

6. Para incentivar a las empresas ferroviarias y al propio administrador de infraestructuras ferroviarias a reducir al mínimo las perturbaciones del tráfico en la Red Ferroviaria de Interés General, se establecerá un sistema de incentivos, cuyos principios básicos se aplicarán a toda la red. Dicho sistema podrá incluir la imposición de penalizaciones por acciones que perturben el funcionamiento de la red, la concesión de indemnizaciones a las empresas que las sufran y la concesión de primas por obtención de resultados mejores a los previstos.

La prestación pecuniaria que se deba satisfacer al administrador de infraestructuras ferroviarias como resultado de la liquidación del sistema de incentivos es una prestación patrimonial de carácter público no tributario.

Mediante una orden de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se desarrollarán y actualizarán los principios básicos de aplicación de dicho sistema de incentivos. La orden establecerá, al menos:

- a) Procedimientos de cálculo de tiempos de viaje y márgenes de puntualidad.
- b) Clasificación de los retrasos y perturbaciones.
- c) Procedimientos de cómputo de retrasos y de imputación de responsabilidades de la perturbación.
- d) Periodos de cálculo.
- e) Procedimientos de valoración de los retrasos y de liquidación.
- f) Procedimientos de resolución de conflictos.
- g) Obligaciones de información periódica del sistema.

7. Por orden de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá implantarse, por un período limitado, un sistema que compense, por el uso de la infraestructura ferroviaria, los costes medioambientales, de accidentes y de infraestructura que no paguen los modos de transporte competidores cuando excedan de los costes equivalentes del ferrocarril. El sistema deberá garantizar los principios de transparencia en la metodología aplicable al cálculo de la compensación y el principio de no discriminación entre las empresas.

Cuando en aplicación de este tipo de sistemas, una empresa ferroviaria reciba una compensación gozando de un derecho exclusivo, la compensación irá acompañada de la concesión de beneficios similares a los usuarios.

El método utilizado y los cálculos efectuados deberán ser accesibles al público. En particular, será necesario que se puedan acreditar los costes específicos no tarifados de la infraestructura de transporte en competencia que se evitan gracias al uso del ferrocarril, y garantizar que el sistema se aplica a las empresas sin discriminación.

8. Cualquier desarrollo reglamentario que se derive de este artículo habrá de ser informado, antes de su aprobación, por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos y por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Asimismo, al inicio de su tramitación, el texto del proyecto de reglamento será sometido a informe de las comunidades autónomas.

9. Los administradores de infraestructuras ferroviarias y los explotadores de instalaciones de servicio deberán facilitar a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia toda la información necesaria sobre los ingresos regulados en este capítulo para que esta pueda ejercer las funciones que tiene atribuidas.

Los administradores de infraestructuras ferroviarias y los explotadores de instalaciones de servicio deberán poder demostrar a las empresas ferroviarias que los ingresos por la utilización de la infraestructura ferroviaria e instalaciones de servicio efectivamente cobrados son conformes a la regulación vigente y a los métodos, normas y, cuando sean de aplicación, los baremos establecidos por los administradores de infraestructuras y publicados en la declaración sobre la red. A este respecto, las empresas ferroviarias podrán acudir a las comprobaciones realizadas por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en ejercicio de las funciones referidas anteriormente.

Los administradores de infraestructura deben estar permanentemente en condiciones de indicar a todas las partes interesadas la capacidad de infraestructura que ya se haya adjudicado a las empresas ferroviarias usuarias.

10. Los cánones medios y marginales de cualquier administrador de infraestructuras serán similares para usos equivalentes de su infraestructura.

De igual forma, los servicios comparables en el mismo segmento de mercado estarán sometidos a los mismos cánones.

El administrador de infraestructuras demostrará en la declaración sobre la red que el sistema de cánones cumple estas condiciones en la medida en que ello pueda hacerse sin revelar información empresarial confidencial.»

Cuarenta y cuatro. El artículo 97 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 97. *Cánones de acceso mínimo a las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y de acceso a infraestructuras que conecten con instalaciones de servicio.*

1. Presupuesto de hecho.

Constituye el presupuesto de hecho de cada uno de los cánones contemplados en este artículo la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y del resto de elementos de la infraestructura ferroviaria, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización, en las modalidades siguientes:

a) Canon por los servicios de acceso y gestión de capacidad (modalidad A): por los siguientes servicios del paquete de acceso mínimo: tramitación de las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria, puesta a disposición de la capacidad concedida, control del tren, incluida señalización, regulación, expedición, así como comunicación y suministro de información sobre circulación ferroviaria y por cualquier otra información necesaria para introducir o explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad.

b) Canon por utilización de las líneas ferroviarias y otros elementos relacionados con las mismas (modalidad B): por la acción y efecto de utilizar la infraestructura ferroviaria, incluidas bifurcaciones y desvíos de red.

c) Canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (modalidad C): por la acción y efecto de utilizar las instalaciones de alimentación eléctrica para la corriente de tracción, cuando estén disponibles.

2. Obligados al pago.

Tendrán la consideración de obligados al pago del canon:

a) En la modalidad A, las empresas ferroviarias que sean adjudicatarias de capacidad para circular por la Red Ferroviaria de Interés General, así como cualquiera de los sujetos mencionados en el artículo 34 que, sin tener la consideración de empresas ferroviarias, obtengan adjudicación de capacidad.

b) En la modalidad B, las empresas ferroviarias que utilicen las líneas ferroviarias.

c) En la modalidad C, las empresas ferroviarias que utilicen las instalaciones de electrificación.

3. Período impositivo, exigibilidad y pago.

El periodo impositivo coincide con el mes natural.

El devengo se produce el último día del período impositivo.

Los servicios de la Modalidad A se imputarán al período impositivo en el que se utilice o se hubiera podido utilizar la capacidad concedida, la Modalidad B en el período en que se utilice la línea ferroviaria o el elemento correspondiente de la infraestructura ferroviaria y la Modalidad C en el período en que se utilicen las instalaciones de electrificación.

La liquidación de las modalidades de este canon se notificará al obligado al pago y su pago se efectuará en el plazo de veinte días hábiles desde aquel en que se produzca la notificación.

4. Base de cálculo.

La base de cálculo de este canon serán los trenes kilómetro y, en su caso, las plazas tren kilómetro, distinguiendo por cada modalidad del canon, tipo de línea, tipo de servicio y tipo de tracción.

El tren kilómetro es la unidad de medida equivalente a la adjudicación de la capacidad a un tren a lo largo de un kilómetro o a la utilización de la línea ferroviaria por un tren a lo largo de un kilómetro.

La plaza tren kilómetro es la unidad de medida equivalente a un asiento de tren, que recorre un kilómetro.

5. Cuota.

1.º La cuota íntegra se obtendrá de aplicar a la base de cálculo una cuantía unitaria determinada por los administradores de infraestructuras y publicada en la declaración sobre la red, de conformidad con los métodos de cálculo de los costes unitarios directos contemplados en la norma correspondiente de la Unión Europea, distinguiendo por cada modalidad de canon.

a) Canon por adjudicación de capacidad (Modalidad A):

La cuota íntegra se determinará en función de cada tren kilómetro adjudicado, distinguiendo por tipo de línea afectada y tipo de servicio de acuerdo con la definición que contenga la declaración sobre la red.

Mediante esta modalidad se repercutirán los costes del proceso de adjudicación de capacidad, los de gestión del tráfico, seguridad en la circulación y los de reposición de las instalaciones de seguridad y control del tráfico, directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.

b) Canon por utilización de las líneas ferroviarias y otros elementos relacionados con las mismas (Modalidad B):

La cuota íntegra se determinará en función de los trenes kilómetro circulados distinguiendo por tipo de línea y tipo de servicio de acuerdo con la definición que contenga la declaración sobre la red.

Mediante esta modalidad se repercutirán los costes de mantenimiento y conservación de la infraestructura ferroviaria y sus costes de reposición, directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.

Este canon no gravará la utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción.

c) Canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (Modalidad C):

La cuota íntegra se determinará en función de los trenes kilómetro circulados por líneas ferroviarias electrificadas distinguiendo por tipo de línea, tipo de servicio y tipo de tracción de acuerdo con la definición que contenga la declaración sobre la red.

Mediante esta modalidad se repercutirán los costes de mantenimiento y conservación de las instalaciones de electrificación y sus costes de reposición, directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario. Tendrán la consideración de instalaciones de electrificación las subestaciones, incluyendo los edificios técnicos, la catenaria, las subestaciones móviles y cualquier otra instalación, equipo o elemento necesario para el proceso de transformación y distribución de la energía necesario para el proceso de transformación y distribución de la energía.

2.º Los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario podrán modularse por los administradores de infraestructuras ferroviarias tomando en consideración los distintos grados de desgaste de las infraestructuras con arreglo a uno o varios de los parámetros siguientes:

- a) Longitud del tren y/o número de vehículos del tren;
- b) masa del tren;
- c) tipo de vehículo, en particular su masa no suspendida;
- d) velocidad del tren;
- e) potencia de tracción de la unidad motriz;
- f) peso por eje y/o número de ejes;
- g) número registrado de planos en las ruedas o uso efectivo de equipos de protección contra deslizamientos;
- h) rigidez longitudinal de los vehículos y fuerzas horizontales que impactan en la vía;
- i) potencia eléctrica consumida y medida o comportamiento dinámico de los pantógrafos o patines de contacto como parámetro para fijar los cánones por el desgaste del hilo de contacto o del carril electrificado;
- j) parámetros de vía, en particular los radios;
- k) cualquier otro parámetro relacionado con el coste, cuando el administrador de infraestructuras pueda demostrar al organismo regulador que los valores de tal parámetro, incluida su variación, cuando proceda, se miden y registran de manera objetiva.

Para la determinación de la cuantía unitaria de la cuota íntegra los administradores generales de infraestructuras ferroviarias elaborarán un modelo de costes único, que permita obtener de manera sistemática, transparente y no discriminatoria los costes imputables a los distintos servicios prestados por dichas entidades. El modelo de costes habrá de ser sometido a informe previo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia a quien corresponderá la posterior supervisión de la correcta aplicación del modelo de costes.

3.º La cuota líquida será el resultado de añadir a la cuota íntegra, además de las cuantías recogidas en los tres puntos siguientes, un recargo que permita recuperar hasta el total de los costes asumidos por el administrador de infraestructuras. Los recargos estarán basados en principios eficientes, transparentes y no discriminatorios siempre que el mercado pueda aceptarlo sin dejar de garantizar la competitividad óptima de los segmentos de mercado ferroviario.

No obstante, los administradores de infraestructuras podrán establecer además una distinción entre segmentos de mercado en función de las mercancías o viajeros transportados.

El importe máximo a recuperar mediante esta adición será suma de los gastos financieros, los costes de reposición correspondientes a la plataforma, túneles, puentes, vía, edificios y medios utilizados para el mantenimiento y conservación, así como los necesarios para un desarrollo razonable de estas infraestructuras y todos aquellos costes que permitan a los administradores de infraestructuras ferroviarias lograr la sostenibilidad económica de las infraestructuras que administran.

No obstante, la cuantía de los cánones no debe excluir la utilización de las infraestructuras por parte de segmentos del mercado que puedan pagar al menos el coste directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario, más un índice de rentabilidad que pueda asumir el mercado.

Antes de aprobar el cobro de un recargo, los administradores de infraestructuras evaluarán la importancia del mismo en el segmento de mercado del que se trate, considerando las parejas de criterios enumeradas en el siguiente párrafo que sean pertinentes.

Cuando el administrador de infraestructuras ferroviarias defina una lista de los segmentos de mercado de cara a introducir recargos en el sistema de cánones tendrá en cuenta las siguientes parejas de características:

- a) Servicios de transporte de viajeros frente a servicios de transporte de mercancías.
- b) Trenes que transportan mercancías peligrosas frente a trenes que transportan otras mercancías.
- c) Servicios nacionales frente a servicios internacionales.
- d) Transporte combinado frente a trenes directos.
- e) Servicios de transporte de viajeros urbanos o regionales frente a servicios de transporte de viajeros interurbanos.
- f) Trenes bloque frente a trenes por vagones completos.
- g) Servicios ferroviarios regulares frente a servicios ocasionales.

Los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán establecer además una distinción entre segmentos de mercado en función de las mercancías o viajeros transportados.

La lista de segmentos del mercado definidos por los administradores de infraestructura incluirá al menos los tres segmentos siguientes: servicios de mercancías, servicios de viajeros en el marco de un contrato de servicio público, y otros servicios de viajeros.

Deberán definirse también los segmentos de mercado en los que las empresas ferroviarias no operen en el momento de fijarse los cánones, pero en los que durante el período de validez del sistema de cánones podrían prestar sus servicios. El administrador de infraestructuras ferroviarias no deberá incluir recargos en el sistema de cánones de estos segmentos de mercado.

La lista de segmentos de mercado se revisará por los administradores de infraestructuras, al menos, cada cinco años y se publicará en la declaración sobre la red. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia controlará dicha lista de acuerdo con las funciones reconocidas para este organismo.

Cuando el administrador de infraestructuras pretenda modificar los elementos esenciales de este recargo, lo hará público con una antelación de al menos tres meses respecto a la fecha límite para la publicación de la declaración sobre la red.

4.º La cuota líquida también podrá incluir una adición por cancelación de reserva en concepto de capacidad que, habiéndose adjudicado, no se utilice, incentivando la utilización eficiente de la capacidad. Esta adición será obligatoria en aquellos casos en que los solicitantes de capacidad dejen de utilizar las franjas asignadas o parte de las mismas de forma sistemática, salvo causa de fuerza mayor.

Los administradores de infraestructuras podrán establecer umbrales mínimos por debajo de los cuales podrá no aplicarse esta adición. Asimismo, los administradores de infraestructuras aprobarán las cuantías de acuerdo con las

cuales se calculará esta adición, publicándolas en la declaración sobre la red, aplicándose a la diferencia entre el número de trenes kilómetro adjudicados y el número de trenes kilómetro utilizados, por tipo de línea y tipo de servicio.

De igual forma, los administradores de infraestructuras publicarán en la declaración sobre la red los criterios que determinarán la no utilización de la capacidad previamente adjudicada. Estos criterios serán supervisados por la Comisión Nacional de Competencia y los Mercados de acuerdo con las funciones que tiene atribuidas.

Para los servicios de viajeros, esta adición será aplicable por cada tren kilómetro de diferencia entre la capacidad adjudicada y la utilizada en un mes, por tipo de línea y tipo de servicio, cuando dicha diferencia sea superior al porcentaje de la capacidad adjudicada establecido por los administradores de infraestructuras y publicado en la declaración sobre la red, y en cuanto exceda de dicho porcentaje.

Para los servicios de mercancías, esta adición será aplicable por cada tren kilómetro de diferencia entre la capacidad adjudicada y la utilizada en un mes por tipo de línea, cuando la diferencia sea superior al porcentaje de la capacidad adjudicada establecido por los administradores de infraestructura y publicado en la declaración sobre la red, y en cuanto exceda de dicho porcentaje.

En el caso de trenes en que el candidato solicitante de la capacidad no sea la empresa ferroviaria que utiliza esta, la adición se liquidará al candidato solicitante.

El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá revisar los porcentajes de diferencias mínimas entre capacidad adjudicada y utilizada, en base a su evolución y con el objeto de que continúen siendo un elemento incentivador del uso eficiente de la red ferroviaria. Los porcentajes se actualizarán por los administradores de infraestructuras, publicándose en la declaración sobre la red.

5.º La cuota líquida podrá también incluir una adición que refleje la escasez de capacidad de un determinado tramo identificable de la infraestructura durante períodos de congestión, previa declaración de dicha infraestructura como congestionada de conformidad con el procedimiento reglamentariamente establecido.

Para la determinación de esta adición, se considerará el incremento de los costes del proceso de adjudicación de capacidad de gestión de tráfico, seguridad en la circulación y de reposición de las instalaciones de seguridad y control de tráfico, comparándolos con los que resultarían si no existiese esta escasez de capacidad.

El administrador de infraestructuras dejará de aplicar esta adición si no ha elaborado y presentado un plan de aumento de capacidad de infraestructura o no logra hacer avanzar las medidas definidas en este plan.

No obstante, el administrador de infraestructuras podrá seguir aplicando la adición en estos casos, con la debida aprobación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, cuando el plan de aumento de capacidad no pueda realizarse por razones ajenas a su control o cuando las opciones posibles no sean viables desde el punto de vista económico o financiero.

6.º Podrá asimismo incluirse una adición por los costes medioambientales causados por la explotación del tren, en función de la magnitud del efecto causado. No obstante, un canon por costes medioambientales que dé lugar al aumento de la cifra global de ingresos del administrador de infraestructuras solo estará autorizado si dicho gravamen se aplica también al transporte de mercancías por carretera, de conformidad con el Derecho de la Unión Europea.

El establecimiento de esta adición cuando esté relacionada con los costes de los efectos del ruido tendrá en cuenta el acondicionamiento de los vagones con la tecnología de frenado de bajo ruido más viable desde el punto de vista económico.

Los administradores de infraestructuras conservarán la información necesaria de forma que se pueda determinar tanto el origen de esta adición como su aplicación. Los administradores de infraestructura remitirán esta información a la Comisión Europea, cuando esta lo solicite.

6. Bonificaciones o descuentos.

1.º Bonificaciones temporales para incentivar el crecimiento del transporte ferroviario.

Con la finalidad de incentivar la explotación eficaz de la red ferroviaria y fomentar nuevos servicios de transporte ferroviario, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá introducir una bonificación en los cánones de acceso mínimo a las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y de acceso a infraestructuras que conecten con instalaciones de servicio, para los aumentos de tráfico anuales, según el tipo de línea y tipo de servicio. La aplicación de dicha bonificación se realizará con base en el tráfico de referencia que el administrador de infraestructuras determine de acuerdo con la situación preexistente o su previsible evolución, y se calculará en proporción a la contribución de la empresa ferroviaria a este incremento de tráfico.

2.º Bonificación para incentivar la implantación del sistema ERTMS.

Podrán introducirse bonificaciones en los cánones regulados en este artículo para incentivar la implantación en los trenes del sistema ERTMS. Estas bonificaciones no tendrán impacto en los ingresos del administrador de infraestructuras ferroviarias.

Estas bonificaciones afectarán exclusivamente al ámbito que se determine de conformidad con el Derecho de la Unión Europea.

3.º Bonificación temporal para fomentar el aprovechamiento de la capacidad disponible de las infraestructuras.

Los administradores de infraestructuras podrán introducir una bonificación en los cánones regulados en este artículo, aplicable a determinadas franjas horarias disponibles en un tramo o tramos de la infraestructura ferroviaria considerablemente infrautilizadas. La determinación de dicha bonificación se determinará por los siguientes criterios:

Se determinarán las franjas horarias bonificadas. Dichas franjas podrán abarcar una línea o un tramo de la misma o bien determinarse como un conjunto de franjas horarias que abarquen una línea o un tramo de la misma, varias líneas o tramos de las mismas o un área geográfica determinada mediante tramos de líneas ferroviarias.

Se determinará el intervalo temporal dentro del periodo de vigencia del horario de servicio durante el cual estará vigente la bonificación.

Se relacionará el tráfico en las franjas bonificadas con la bonificación establecida para el canon. El tráfico podrá determinarse mediante los trenes-kilómetro, número de frecuencias, número de pasajeros o número de pasajeros-kilómetro. Se podrán establecer bonificaciones distintas dentro del mismo intervalo temporal y para distintos volúmenes de tráfico.

Una vez publicada la bonificación, las empresas ferroviarias podrán presentar el volumen de tráfico que se comprometen a efectuar en el periodo determinado por el administrador.

En función del volumen del tráfico, se determinará el canon total del periodo temporal a abonar por el operador, aplicando la bonificación que le corresponde.

El canon resultante del periodo completo deberá ser abonado por el operador mensualmente durante el plazo de vigencia de la bonificación en partes iguales.

Únicamente será objeto de devolución la parte del canon correspondiente a aquellos tráficos no realizados por debajo del tráfico comprometido por la empresa ferroviaria cuando dicha bajada de tráfico no sea imputable a la empresa ferroviaria.

El administrador podrá establecer que, en caso de que la empresa ferroviaria realice tráficos superiores al tráfico comprometido, dichos tráficos sean bonificados con un porcentaje de la bonificación prevista.

4.º Las bonificaciones recogidas por los números 1.º, 2.º y 3.º de este apartado, se aplicarán de forma similar a servicios similares y de forma no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria.»

Cuarenta y cinco. El artículo 98 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 98. *Cánones por la utilización de instalaciones de servicio de titularidad y gestión exclusiva de los Administradores Generales de Infraestructura.*

1. Presupuesto de hecho.

Constituye el presupuesto de hecho de los cánones contemplados en este artículo la utilización de las instalaciones de servicio cuya gestión está reservada en exclusiva a los administradores generales de infraestructuras, en las modalidades siguientes:

A. Canon por utilización de estaciones de transporte de viajeros (modalidad A).

B. Canon por utilización de otras instalaciones de servicio de los administradores generales de infraestructura (modalidad B). Esta modalidad incluye la utilización de vías de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, de lavado y limpieza, y de suministro de combustible. También estarán incluidas en esta modalidad la utilización de vías en estaciones de viajeros como vías de apartado y para la realización de determinadas operaciones.

C. Canon por utilización de puntos de carga titularidad de los administradores generales de infraestructura (modalidad C). Esta modalidad incluye la utilización de las vías de carga y descarga de mercancías.

Estos cánones no incluyen el servicio de suministro de energía eléctrica, de agua, de gasóleo, de teléfono ni ningún otro suministro o servicio, siendo por cuenta del obligado los gastos por consumos o suministros que facilite o preste el administrador de infraestructuras ferroviarias.

Para la utilización de las instalaciones de servicio en las modalidades B y C será necesaria la obtención de capacidad en la instalación, que será solicitada por el obligado al administrador de infraestructuras ferroviarias, salvo en el caso de la utilización de vías en estaciones de viajeros como vías de apartado. El administrador de infraestructuras podrá adjudicar la capacidad por vías completas, por periodos de uso continuado de años o meses, o por periodos puntuales de horas o días, mediante el procedimiento correspondiente, que será publicado en la declaración sobre la red. En ningún caso podrá cederse a terceras partes la capacidad adjudicada.

Para la utilización de las vías en estaciones de viajeros como vías de apartado, los administradores de infraestructuras usarán los gráficos de ocupación de vía en estaciones.

En las modalidades B y C, siempre que no se encuentre saturada, la instalación podrá ser utilizada por varios adjudicatarios para un mismo periodo de tiempo, aunque la misma esté asignada inicialmente a un adjudicatario principal.

Los criterios de aplicación serán determinados por los administradores de infraestructuras.

2. Obligados al pago.

Tendrán la consideración de obligados al pago de este canon las empresas ferroviarias que utilicen las instalaciones de servicio correspondientes a cada modalidad. En la modalidad B y C, también tendrán dicha consideración otros

candidatos tales como los titulares de material rodante ferroviario, los agentes de transporte, los cargadores, los operadores de transporte combinado, así como otros prestadores de servicio.

3. Periodo impositivo, devengo, exigibilidad y pago.

El periodo impositivo coincide con el mes natural.

El devengo se produce el último día del periodo impositivo.

Estas modalidades se imputarán al periodo impositivo en el que se utilicen las instalaciones de servicio o se hubieran podido utilizar estas.

La liquidación de las modalidades de este canon se notificará al obligado y su pago se efectuará en el plazo de veinte días hábiles desde aquel en que se produzca la notificación.

4. Cuota.

Para la determinación de la cuantía de los cánones regulados en este artículo serán aplicables los siguientes criterios, a los cuales podrá incorporarse un beneficio razonable:

a) Canon por la utilización de estaciones de transporte de viajeros (modalidad A).

Mediante esta modalidad se repercutirán los costes asociados al mantenimiento y conservación de estaciones, costes de reposición, así como los gastos financieros y los asociados a la prestación de servicios de recepción obligatoria que resulten esenciales para la utilización de las estaciones, tales como los de información sobre ubicación de servicios y trenes, climatización, limpieza, vigilancia y control de seguridad de los viajeros y sus equipajes. A estos efectos, la declaración sobre la red podrá incluir una clasificación de estaciones por categorías derivadas de los servicios en ellas prestados.

Para una repercusión de costes más precisa, se tendrán en cuenta los tipos de trenes y los tipos de paradas y si las mismas se realizan fuera del horario de apertura de las estaciones.

Las cuantías serán aplicables por cada parada en la estación de trenes que se encuentren realizando servicio de transporte de viajeros o por hora o fracción de tiempo de apertura extraordinaria de las estaciones, y se publicarán en la declaración sobre la red.

Para la determinación de esta modalidad de canon, los administradores de infraestructuras considerarán criterios que tengan en cuenta la intensidad de uso de las estaciones de viajeros, en función del número de viajeros subidos y bajados en la misma.

b) Canon por utilización de otras instalaciones de servicio de los administradores generales de infraestructuras (modalidad B).

b.1) Mediante la modalidad referida a la utilización de vías de apartado, de formación de trenes y maniobra, de mantenimiento, de lavado y limpieza y de suministro de combustible, se repercutirán los costes directamente asociados al mantenimiento y reposición de las instalaciones utilizadas. Su cuantía dependerá del tipo de las características de la vía utilizada y su equipamiento, del tiempo de utilización, que podrá quedar establecido por años, meses, días u horas autorizadas de utilización. Para una repercusión de costes que permita una gestión eficiente de estas instalaciones, la metodología de cálculo incluirá un coeficiente de rendimiento que permita la aplicación de descuentos o recargos en función de este tiempo de utilización.

Asimismo, los administradores de infraestructuras podrán aprobar, publicándolo en la declaración sobre la red, la aplicación de una bonificación por

conurrencia, cuando la instalación sea utilizada por un adjudicatario principal y uno o varios secundarios, y una bonificación para apartado de material de larga duración, en aquellas vías que se establezcan adecuadas para dicho fin.

Esta modalidad también podrá incluir, en los términos establecidos por los administradores generales de infraestructuras y publicados en la declaración sobre la red, una adición que penalice aquellos casos en que, habiéndose adjudicado capacidad para una determinada instalación y periodo, se cancele con anterioridad a la finalización del periodo adjudicado.

El catálogo de vías disponibles, sus características y su equipamiento se publicará en la declaración sobre la red.

Las cuantías correspondientes a cada componente se determinarán en este instrumento mediante un esquema que incluirá, al menos, los siguientes componentes:

Componentes base:	
C vía	Euros/ml de vía-año
C catenaria	Euros/ml de catenaria-año
C desvío tipo I (manual)	Euros/ud-año
C desvío tipo II (telemandado)	Euros/ud-año
Componentes de equipamiento asociados a la vía:	
C pasillo entrevías	Euros/ml de vía-año
C Iluminación vía	Euros/ml de vía-año
C Iluminación playa	Euros/ml de playa-año
C Red de protección contra incendios	Euros/ml de vía-año
C Muelle de carga/descarga	Euros/ml de muelle-año
Componentes de equipamiento opcionales:	
C Bandeja recogida grasas	Euros/ud-año
C Bandeja recogida carburante	Euros/ud-año
C Escaleras de acceso a cabina	Euros/ud/año
C Foso-piquera de descarga	Euros/ud/año
C Foso de mantenimiento (sin tomas)	Euros/ud/año
C Rampa para carga/descarga	Euros/ud/año
C Toma para suministro de agua, suministro eléctrico o suministro de aire comprimido	Euros/ud-año

b.2) En el supuesto en el que las vías de viajeros se utilicen como vías de apartado, para el cálculo del canon se considerará el tiempo de estacionamiento y el horario en el que puede existir mayor saturación en la estación. Con carácter general se establece un período de quince minutos durante el cual el canon no será aplicable.

A los efectos de cómputo del tiempo de estacionamiento en andenes no se considerarán las paradas intermedias de un trayecto comercial, ni aquellos en los que el administrador de infraestructuras ferroviarias decida la permanencia del tren en la vía de estacionamiento.

Para la liquidación del canon en este supuesto de utilización de vías como vías de apartado, el administrador de infraestructuras ferroviarias utilizará los gráficos

de ocupación de vía en estaciones por trenes programados del último ejercicio vigente, que estarán a disposición del obligado al pago.

Los costes imputables a esta modalidad de utilización de vías de estaciones de viajeros como vías de apartado corresponden a los costes directamente asociados al mantenimiento y conservación de las instalaciones utilizadas.

b.3) En los supuestos en los que las vías sean utilizadas para la realización de determinadas operaciones, estas se clasificarán en los dos tipos siguientes:

Tipo A: Limpieza del tren interior y/o exterior mínima (frontales y cristales de puertas y ventanas).

Tipo B: Por operaciones de carga y descarga de servicios a bordo, utilización de tomas de agua, utilización de instalaciones de combustible, utilización de tomas eléctricas, utilización de instalaciones de vaciado WC y de otras análogas.

Los costes que podrán repercutirse en esta modalidad del canon de utilización de instalaciones de servicio corresponden a los directamente asociados al mantenimiento y conservación de las instalaciones, maquinaria y equipos utilizados.

c) Canon por utilización de terminales de carga titularidad de los administradores generales de infraestructura (modalidad C).

Mediante esta modalidad se repercutirán los costes directamente asociados al mantenimiento y reposición de las vías de carga y descarga de mercancías y el equipamiento adicional que, en su caso, pueda estar asociado a estas. Para ello, se emplearán los componentes base, bonificaciones y penalizaciones del canon de utilización de vías de apartado, de formación de trenes y maniobra, de mantenimiento de lavado y limpieza y de suministro de combustible a los que se añadirá el tipo de pavimento, con las cuantías que determinen los administradores de infraestructuras y que serán objeto de publicación en la declaración sobre la red.

A las terminales intermodales de transporte de mercancías de titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias que estén explotadas directamente por él o por otros explotadores y que presten el servicio de carga y descarga de Unidades de Transporte Intermodal (UTI) sobre y desde vagón, no les será de aplicación esta modalidad.»

Cuarenta y seis. El artículo 99.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. La gestión, liquidación y el cobro de los cánones ferroviarios corresponderá a los administradores de infraestructuras ferroviarias, siendo de aplicación el artículo 18.1 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria. La recaudación en periodo ejecutivo corresponderá a la Agencia Estatal de Administración Tributaria cuando así se hubiese establecido en el correspondiente convenio.»

Cuarenta y siete. El artículo 99.2 queda redactado en los siguientes términos:

«2. Las distintas modalidades de cánones ferroviarios podrán ser objeto de liquidación individualizada o conjunta, para un mismo periodo, pudiéndose exigir a los obligados al pago la presentación de las correspondientes declaraciones de información singulares o periódicas para su comprobación.»

Cuarenta y ocho. El artículo 100 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 100. *Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios.*

1. Los administradores de infraestructuras ferroviarias adoptarán una disposición para la fijación de las cuantías del sistema de cánones, que recibirá el nombre de Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios.

Esta disposición será aprobada por su Consejo de Administración y mediante la misma se llevará a cabo una revisión, con carácter anual, de la cuantía de los cánones, adiciones, recargos y otros elementos del sistema de cánones.

Excepcionalmente, y siempre que varíen las condiciones del mercado, de manera objetiva y demostrable dicha revisión podrá realizarse antes de concluir el periodo de un año.

En la parte expositiva del Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios se deberá justificar la adecuación del mismo a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, eficiencia, rentabilidad social y sostenibilidad medioambiental.

2. Para la aprobación de esta disposición, que se realizará en base a los principios recogidos en el apartado anterior, se seguirá el siguiente procedimiento:

La propuesta de modificación anual o revisión excepcional de las cuantías resultantes de lo establecido en los artículos 97 y 98 deberá ser elaborada por los administradores de infraestructuras ferroviarias, junto con la correspondiente memoria económica-financiera.

Esta memoria se pronunciará sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate con base en lo establecido en el Derecho de la Unión Europea y la justificación de la cuantía propuesta. Los costes utilizados para los cálculos se basarán en los pagos efectuados o previstos. De igual forma, incluirá una breve referencia al impacto económico y presupuestario, al contenido, oportunidad de la disposición que se pretende aprobar y las alternativas previstas, a su justificación en este artículo y a la distribución de competencias.

Esta propuesta establecerá los valores concretos de los parámetros del sistema de cánones y será publicada en el portal web del administrador de infraestructuras con el objeto de dar audiencia, durante un plazo no ampliable de quince días naturales, a los ciudadanos afectados y obtener cuantas aportaciones adicionales puedan hacerse por otras personas o entidades.

Durante este mismo plazo, la propuesta se consultará con los obligados al pago de los cánones, de acuerdo con los artículos 97.2 y 98.2, y con las comunidades autónomas, que podrán remitir el correspondiente informe antes de que concluyan los referidos quince días.

Por último, la versión final de la propuesta será sometida a informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, quien supervisará que se respeta lo establecido en el marco previsto por el Derecho de la Unión Europea y en esta ley.

3. Los valores obtenidos tras el procedimiento señalado en el apartado anterior se aprobarán por los administradores de infraestructuras ferroviarias en el correspondiente Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios.

Una vez aprobado este Reglamento, el mismo se publicará en el “Boletín Oficial del Estado” y sus valores se incluirán en la declaración sobre la red conforme a lo establecido en el artículo 32 y el anexo III de esta ley.

En cualquier caso, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia podrá ejercer las competencias que su ley de creación prevé para supervisar la cuantía de los cánones.

4. El programa de actividad de los administradores generales de infraestructura previsto en el artículo 25.4 contendrá una previsión de las actualizaciones de los cánones durante el período de vigencia de dicho programa. La propuesta de modificación o actualización indicada en el apartado 1 de este artículo se basará en dicha propuesta, de manera que las cuantías no podrán incrementarse individualmente en más de un cinco por ciento respecto a las indicadas en el programa de actividad salvo por causas excepcionales que deberán ser justificadas en la memoria económico financiera correspondiente a dicho ejercicio.»

Cuarenta y nueve. Se suprime el enunciado del capítulo II: «CAPÍTULO II. Precios privados por los servicios básicos, complementarios y auxiliares prestados en las instalaciones de servicio».

Cincuenta. El artículo 101 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 101. *Precios privados por el acceso y por los servicios prestados en instalaciones de servicio.*

1. Los precios por el acceso por vía férrea a una instalación de servicio y por la prestación de los servicios básicos no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable.

2. Los servicios complementarios y auxiliares prestados en las instalaciones de servicio estarán sujetos a precios libremente acordados entre las partes. No obstante, cuando tales servicios sean prestados por un solo proveedor, los precios que este aplique no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable.

3. No se devengarán precios privados por los servicios y el acceso a las instalaciones de servicio sujetos al pago de los cánones ferroviarios regulados en este capítulo.

4. El explotador de la instalación de servicio facilitará al administrador de infraestructuras la información sobre los precios privados que deben incluirse en la declaración sobre la red o indicará un sitio web en el que dicha información pueda obtenerse gratuitamente en formato electrónico.»

Cincuenta y uno. Se suprime el apartado 2 del artículo 102, quedando éste redactado en los siguientes términos:

«Artículo 102. *Publicación de los precios y condiciones de acceso.*

1. Los precios por la utilización de las instalaciones de servicio se abonarán al explotador de la instalación de servicio y se emplearán para financiar su actividad.

2. Las condiciones de acceso a los servicios básicos, complementarios y auxiliares prestados por todos los explotadores en las instalaciones de servicio, a que se refiere el apartado 20 del anexo I, incluidos horarios de apertura y cierre, deben comunicarse al administrador de infraestructuras, quien los publicará en la declaración sobre red o en un sitio web en el que dicha información pueda obtenerse gratuitamente en formato electrónico.»

Cincuenta y dos. El artículo 104.4 queda redactado en los siguientes términos:

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

Cincuenta y tres. Se añade un nuevo apartado uno.1.19 del artículo 107, con la siguiente redacción:

«1.19 El incumplimiento por el administrador de infraestructuras ferroviarias de la obligación de comunicar los acuerdos marco firmados a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.»

Cincuenta y cuatro. Se añade un nuevo apartado uno.1.20 del artículo 107, con la siguiente redacción:

«1.20 El incumplimiento por el administrador de infraestructuras ferroviarias de la obligación de remitir el borrador del programa de actividad a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.»

Cincuenta y cinco. Se añade un nuevo apartado uno.2.15 del artículo 107, con la siguiente redacción:

«2.15 El incumplimiento por el explotador de instalaciones de servicio de la obligación de comunicar al administrador de infraestructuras los precios de referencia por la prestación de los servicios básicos, complementarios y auxiliares, así como las condiciones de acceso a los mismos, a que se refiere el apartado 20 del anexo I.»

Cincuenta y seis. Se añade un nuevo apartado 2.12 al artículo 108, con la siguiente redacción:

«2.12 El incumplimiento por los usuarios de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril sometidos a obligaciones de servicio público de la obligación de viajar disponiendo de un título válido de transporte suficiente para amparar la utilización del servicio de que se trate.»

Cincuenta y siete. El artículo 109.1 queda redactado en los siguientes términos:

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

a) Las muy graves con multa de 38.001 hasta 380.000 euros. En el caso de infracciones en materia de transporte ferroviario la multa será de 6.301 hasta 125.000 euros.

b) Las graves con multa de 7.501 hasta 38.000 euros. En el caso de infracciones en materia de transporte ferroviario la multa será de 751 hasta 6.300 euros,

Sin perjuicio de lo anterior, en el supuesto específico contemplado en el punto 2.1 del apartado Uno.2 del artículo 107, en lo que se refiere al incumplimiento de las resoluciones dictadas por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, la multa será de 10.001 hasta 300.000 euros.

De igual forma, para el supuesto contemplado en el punto 2.2 del apartado Uno.2 del artículo 107, referido al incumplimiento de los requerimientos de información formulados por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, la multa será de 10.001 hasta 100.000 euros.

c) Las leves con multa de hasta 7.500 euros. En el caso de infracciones en materia de transporte ferroviario la multa será hasta 750 euros.»

Cincuenta y ocho. El artículo 112 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 112. *Competencia para la imposición de sanciones.*

1. Serán competentes para imponer las sanciones reguladas en esta ley:

a) La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria por las infracciones a la seguridad del sistema ferroviario, las infracciones en materia de transporte de mercancías peligrosas y las infracciones en relación con la infraestructura y el dominio público ferroviario.

b) La Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana por las infracciones en materia de transporte ferroviario.

2. No obstante lo previsto en el apartado anterior, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia será competente para imponer las sanciones por el incumplimiento de sus resoluciones, tipificado como infracción en el artículo 106, apartado 1.2 y en el artículo 107, apartados 1.19, 1.20, 2.1, 2.2 y 2.15.»

Cincuenta y nueve. La disposición adicional segunda queda redactada en los siguientes términos:

«Disposición adicional segunda. *Tasas y cánones ferroviarios.*

Las tasas y los cánones ferroviarios regulados en los capítulos I y II del título VI de esta ley se ajustarán a lo establecido en la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, y en la Ley 8/1989, de 13 de abril, de tasas y precios públicos.»

Sesenta. La disposición adicional séptima queda redactada en los siguientes términos:

«Disposición adicional séptima. *Aplicación del régimen previsto para los puertos de interés general.*

1. La planificación, construcción, modificación y ampliación de infraestructuras ferroviarias y las terminales ferroviarias de transporte de mercancías en los puertos de interés general se regirán por lo establecido en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

2. Las infraestructuras ferroviarias y terminales ferroviarias de transporte de mercancías incluidas en la zona de servicio de los puertos de interés general se someterán, en cuanto a su incidencia sobre el planeamiento urbanístico, al régimen establecido en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, debiendo ser calificadas por los planes y demás instrumentos generales de ordenación urbanística, como sistema general portuario.

3. Las determinaciones contenidas en el capítulo III del título II no serán de aplicación en la zona de servicio de los puertos de titularidad estatal. Los terrenos de la zona de servicio ocupados por las líneas u otras infraestructuras ferroviarias o terminales ferroviarias de transporte de mercancías y los destinados al servicio de las mismas tendrán la naturaleza de dominio público portuario. La zona de protección y el límite de edificación solo serán de aplicación a los terrenos colindantes con la zona de servicio del puerto cuando, por no superar la distancia a la línea ferroviaria establecida en esta ley, resulte procedente.

4. Los servicios de tramitación de solicitudes de capacidad y de puesta a disposición de la capacidad, previstos en las letras a) y b) del artículo 20, se ajustarán a las reglas para la adjudicación de capacidad a las que se refiere el artículo 39.3.

5. El régimen económico de la utilización y aprovechamiento de las infraestructuras ferroviarias y de las terminales ferroviarias de transporte de mercancías y de la prestación de los servicios contemplados en esta ley, en el ámbito de la zona de servicio de los puertos de interés general, se ajustará a lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

6. La responsabilidad de la seguridad en la circulación ferroviaria sobre las infraestructuras ferroviarias y terminales ferroviarias de transporte de mercancías a que se refiere el artículo 39.1 corresponde a las autoridades portuarias que las administran y a las entidades que presten servicios ferroviarios sobre ellas.

7. En aquellos puertos de interés general en cuyas zonas de servicio existan infraestructuras ferroviarias y terminales ferroviarias de transporte de mercancías conectadas a la Red Ferroviaria de Interés General, las Autoridades Portuarias

dispondrán de un sistema de gestión de la seguridad adaptado al carácter, magnitud y otras condiciones de la actividad ferroviaria dentro de la zona de servicio portuario que garantice el control de los riesgos creados por la misma, y del pertinente plan de autoprotección de sus instalaciones, sin que les sea exigible la autorización de seguridad a que se refiere el artículo 67. El sistema de gestión de la seguridad, incluidas sus revisiones y modificaciones posteriores, lo aprobará la Autoridad Portuaria correspondiente y deberá ser comunicado a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria una vez firmado el convenio de conexión a que se refiere el artículo 39.3 en el plazo de dos meses desde la firma del convenio o, en su caso, desde la aprobación de la revisión o modificación posterior. En todo caso, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en el ejercicio de sus competencias sobre la Red Ferroviaria de Interés General, podrá exigir que se revise el sistema de gestión de la seguridad de una Autoridad Portuaria.

8. En los supuestos de perturbaciones del tráfico ferroviario las empresas ferroviarias que operen dentro del ámbito del puerto estarán obligadas a poner a disposición de la Autoridad Portuaria los recursos que esta reclame y a prestarle la colaboración que les sea requerida. Por la utilización de dichos recursos, se satisfará a las empresas ferroviarias que no hayan sido las causantes de la perturbación en el tráfico ferroviario la contraprestación que corresponda.

9. Sin perjuicio de las obligaciones que corresponden a la Autoridad Portuaria, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá comprobar que los subsistemas ferroviarios dentro del ámbito portuario se explotan y mantienen de conformidad con los requisitos esenciales pertinentes. Asimismo, dicha Agencia podrá supervisar la correcta aplicación por los agentes responsables en el ámbito portuario del marco normativo en materia de seguridad en la circulación ferroviaria.»

Sesenta y uno. La disposición adicional decimonovena queda redactada en los siguientes términos:

«Disposición adicional decimonovena. *Tramos de conexión de la Red Ferroviaria de Interés general con otras redes de competencia no estatal.*

1. Los tramos de conexión de la Red Ferroviaria de Interés General con redes de competencia no estatal se identificarán como tales en el Catálogo de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General.

2. Los tramos de conexión serán objeto de publicación en la declaración sobre la red y estarán regulados por un convenio entre el Estado y la Comunidad Autónoma correspondiente para facilitar la interconexión entre las distintas redes. En este convenio se establecerán las condiciones especiales o excepciones a la normativa aplicable sobre el personal ferroviario, el material rodante, la circulación ferroviaria o los certificados de seguridad de las empresas ferroviarias, que sean de aplicación a las circulaciones sobre los tramos de conexión de la Red Ferroviaria de Interés General con otras redes ferroviarias de competencia no estatal.

3. En los tramos en los que, por las características de la infraestructura, exista solapamiento entre líneas pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General y líneas de una red no estatal, de manera que, aunque no puedan producirse circulaciones que pasen de una a otra red, sí se requiera una coordinación de los tráficos que circulan por dichos tramos compartidos o unas prescripciones técnicas o de circulación comunes, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y la autoridad responsable de la seguridad de la Red no estatal mantendrán las competencias que les corresponden dentro de cada una de sus redes, debiendo coordinar el ejercicio de las mismas en el oportuno acuerdo entre ambas.

4. Adicionalmente, los administradores de infraestructuras implicados de ambas redes limítrofes establecerán coordinadamente acuerdos en los que se definan sus límites físicos, operativos y funcionales, debiendo fijar las condiciones

operativas particulares por las que se rijan las circulaciones que discurran por dichos tramos.»

Sesenta y dos. Se añade una disposición adicional decimonovena bis (nueva) con la siguiente redacción:

«Disposición adicional decimonovena bis. *Traspaso de infraestructuras ferroviarias.*

A efectos de lo previsto en el apartado 3 del artículo 4 de esta ley, se considerará que no concurren los motivos de interés general que hayan amparado la inclusión de una determinada infraestructura ferroviaria o estación de transportes de viajeros en la Red Ferroviaria de Interés General, cuando dichos elementos se utilicen de forma exclusiva para la prestación de servicios ferroviarios de titularidad y competencia exclusiva de una comunidad autónoma o su explotación conjunta con el resto de la Red no sea necesaria para el correcto funcionamiento del sistema común de transporte.

En tal caso, a petición de la comunidad autónoma, procederá la exclusión de los elementos del catálogo de la Red Ferroviaria de Interés General y el traspaso de los mismos a la comunidad autónoma según lo dispuesto en el citado artículo 4 de esta ley.

El acuerdo de traspaso contendrá, en todo caso, la referencia a las dotaciones económicas a transferir para asegurar el buen estado y adecuación de todos los elementos a la prestación correcta de los servicios de transporte ferroviario en el momento del traspaso.»

Sesenta y tres. Se añade una disposición adicional vigesimotercera con la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigesimotercera. *Exenciones fiscales respecto del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados.*

El régimen aplicable a los Administradores Generales de Infraestructuras Ferroviarias y a RENFE-Operadora respecto del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, en cuanto a todas sus modalidades, será el previsto en el artículo 45.I.A).a) del Texto Refundido de la Ley del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/1993, de 24 de septiembre.»

Sesenta y cuatro. Se añade una disposición adicional vigesimocuarta con la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigesimocuarta. *Aplicación del Decreto 140/1960, de 4 de febrero, por el que se convalida la tasa por informes y otras actuaciones a las tramitaciones instadas ante los Administradores Generales de Infraestructuras Ferroviarias.*

La prestación de informes técnicos, expedición de certificados y demás actuaciones facultativas enumeradas en el artículo cuarto del Decreto 140/1960, de 4 de febrero, por el que se convalida la tasa por informes y otras actuaciones que deban realizarse en las tramitaciones instadas ante los Administradores generales de Infraestructuras Ferroviarias estarán sujetas a esta tasa por informes y otras actuaciones.

El administrador general de infraestructuras ferroviarias que realice la prestación de servicios gestionará la tasa e ingresará en su patrimonio el producto de la recaudación.

La liquidación de la tasa se notificará al sujeto pasivo y su pago se efectuará en el plazo de veinte días hábiles desde que se produzca la notificación.»

Sesenta y cinco. Se añade una disposición adicional vigesimoquinta nueva con la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigesimoquinta. *Asignación provisional de capacidad.*

A instancia de las administraciones competentes, y en el marco del derecho de la Unión Europea que regula la adjudicación de contratos de servicio público y la liberalización de los servicios de transporte ferroviario, los administradores de las infraestructuras ferroviarias vendrán obligados a realizar una reserva provisional de la capacidad de infraestructura necesaria para la ejecución de cada contrato de servicio público, previamente a su preceptiva licitación.»

Sesenta y seis. Se añade una disposición adicional vigesimosexta nueva con la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigesimosexta. *Estudio de ancho de vía.*

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana deberá realizar un estudio sobre el ancho de vía de la red, con el objeto de definir una estrategia global de explotación a medio y largo plazo para toda la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG).

Este documento se elaborará a los meros efectos de la evaluación y mejor toma de decisiones en el futuro, conociendo las opciones para cada tramo, así como los escenarios de implantación.»

Sesenta y siete. Se añade una disposición adicional vigesimoséptima nueva con la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigesimoséptima. *Cobertura de telecomunicaciones en la red ferroviaria.*

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital y los administradores de infraestructuras ferroviarias cooperarán con las empresas ferroviarias y los operadores de servicios de telecomunicaciones para fomentar que los usuarios puedan acceder en las mejores condiciones posibles a los servicios de telecomunicaciones de voz y datos a lo largo del recorrido de las principales infraestructuras ferroviarias.»

Sesenta y ocho. Se añade una disposicional adicional vigesimooctava nueva con la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigesimooctava. *Explotación de las estaciones de transporte de viajeros destinadas a la prestación de servicios ferroviarios sujetos a obligaciones de servicio público.*

El Administrador de Infraestructuras, previo acuerdo con el adjudicatario de la prestación de servicios de transporte ferroviario sujetos a obligaciones de servicio público, podrá adjudicar directamente la explotación de estaciones de transporte de viajeros o de parte de sus instalaciones de servicio destinadas, con carácter exclusivo, a la prestación de tales servicios de transporte, siempre y cuando dicha explotación sea necesaria para su efectiva prestación. Así mismo, también podrá adjudicar directamente la explotación de aquellas estaciones en las que, además de los trenes sujetos a obligaciones de servicio público, se realicen otros servicios

de transporte cuyo único prestador sea el adjudicatario de las obligaciones de dicho servicio público.

En el supuesto de adjudicar la explotación de instalaciones de servicio al operador ferroviario autorizado para la prestación de servicios ferroviarios sujetos a obligaciones de servicio público, éste deberá cumplir con las obligaciones que establece el artículo 42.3 de esta ley.»

Sesenta y nueve. Se suprime la disposición transitoria tercera.

Setenta. Se añade una disposición transitoria novena con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria novena. *Aplicación de las limitaciones a la propiedad en el caso de planeamientos en tramitación.*

Lo dispuesto en el tercer párrafo del apartado 2 del artículo 13 respecto a la reducción de la zona de dominio público y en el cuarto párrafo del apartado 2 del artículo 15 respecto a la reducción de la línea límite de la edificación no será de aplicación cuando el cambio de clasificación del suelo de no urbanizable a urbanizable ya esté previsto en los proyectos de Planes Generales de Ordenación Urbana o de Normas Subsidiarias del Planeamiento Municipal, así como sus modificaciones o revisiones, que, en el momento de entrada en vigor de la presente disposición transitoria, habiendo cumplido los trámites exigidos por la legislación aplicable, estuvieran ya aprobados inicialmente.»

Setenta y uno. Se añade una disposición transitoria décima con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria décima. *Estudios informativos aprobados con anterioridad al 1 de octubre de 2015.*

Los estudios informativos aprobados con anterioridad al 1 de octubre de 2015 no tendrán los efectos previstos en el artículo 5.7, a partir del 1 de octubre de 2025, si no se ha iniciado la ejecución de las obras correspondientes con anterioridad a esa fecha.»

Setenta y dos. Se añade una disposición transitoria undécima con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria undécima. *Estudios informativos en tramitación.*

En aquellos casos en los que el estudio informativo al que se refiere el artículo 5 de la presente ley se encuentre en redacción o tramitación a la fecha de entrada en vigor de esta disposición transitoria, no será preceptiva la redacción de estudio previo de viabilidad previsto en el citado artículo.»

Setenta y tres. El apartado 5 del anexo II queda redactado en los siguientes términos:

«5. Los incentivos previstos para reducir los costes de puesta a disposición de la infraestructura y la cuantía de los cánones.»

Setenta y cuatro. El anexo IV queda redactado en los siguientes términos:

«ANEXO IV

Elementos de la infraestructura ferroviaria

La infraestructura ferroviaria se compone de los elementos siguientes, siempre que formen parte de las vías principales y de las vías de servicio, con excepción

de las que están situadas en el interior de los talleres de reparación del material o de los depósitos o garajes de máquinas de tracción, así como de los ramales de desviación para particulares:

- a) Terrenos sobre los que se asientan las vías.
- b) Obras de explotación y plataformas de la vía, especialmente terraplenes, trincheras, drenajes, reservas, alcantarillas de albañilería, acueductos, muros de revestimiento, plantaciones de protección de taludes, etcétera; andenes de viajeros y de mercancías, incluidos los situados en estaciones de viajeros y en terminales de carga; paseos y viales; muros de cierre, setos y vallas; bandas protectoras contra el fuego; dispositivos para el calentamiento de los aparatos de vía; paranieves.
- c) Obras civiles: puentes, tajeas y otros pasos superiores, túneles, trincheras cubiertas y demás pasos inferiores; muros de sostenimiento y obras de protección contra avalanchas y desprendimientos, etc.
- d) Pasos a nivel, incluidas las instalaciones destinadas a garantizar la seguridad de la circulación por carretera.
- e) Superestructuras, especialmente: carriles, carriles de garganta y contra-carriles; traviesas y longrinas, material diverso de sujeción, balasto, incluida la gravilla y la arena; aparatos de vía; placas giratorias y carros transbordadores (con excepción de los exclusivamente reservados a las máquinas de tracción).
- f) Calzadas de los patios de viajeros y mercancías, comprendidos los accesos por carretera y para pasajeros que lleguen o partan a pie.
- g) Instalaciones de seguridad, de señalización y de telecomunicación de la vía, de estación y de estación de maniobras, incluidas las instalaciones de producción, de transformación y distribución de corriente eléctrica para el servicio de la señalización y las telecomunicaciones; edificios asignados a dichas instalaciones; frenos de vía.
- h) Instalaciones de alumbrado destinadas a asegurar la circulación de los vehículos y la seguridad de dicha circulación.
- i) Instalaciones de transformación y conducción de corriente eléctrica para la tracción de los trenes: estaciones, líneas de suministro entre las estaciones y tomas de contacto, catenarias y soportes; tercer carril y soportes.
- j) Edificios utilizados por el servicio de infraestructuras, incluida una parte de las instalaciones destinadas a la recaudación de las tarifas de transporte.
- k) Cambiadores de ancho.»

Artículo segundo. *Modificación de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.*

Se modifica el apartado d'), letra F) del número 8.º del artículo 7 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, que queda redactado en los siguientes términos:

«d') Servicios portuarios y aeroportuarios y servicios de administración de infraestructuras ferroviarias incluyendo, a estos efectos, las concesiones y autorizaciones exceptuadas de la no sujeción del Impuesto por el número 9.º siguiente.»

Artículo tercero. *Modificación del Decreto 137/1960, de 4 de febrero, por el que se convalida la tasa por gastos y remuneraciones en dirección e inspección de las obras.*

El Decreto 137/1960, de 4 de febrero, por el que se convalida la tasa por gastos y remuneraciones en dirección e inspección de las obras, queda modificado en los siguientes términos:

Uno. Se añade un artículo tercero bis con la siguiente redacción:

«La presente tasa no será de aplicación a la prestación de trabajos facultativos de dirección e inspección de las obras realizadas en el ámbito del sector ferroviario.»

Dos. Se suprime el último párrafo de la letra b) del artículo cuarto.

Artículo cuarto. *Modificación de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.*

Se añade una nueva letra i) al artículo 11.1 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, con el siguiente contenido:

«i) Velar por que los cánones y los precios privados establecidos por el administrador de infraestructuras cumplan lo dispuesto por el Derecho de la Unión Europea, la legislación del sector ferroviario y su normativa de desarrollo y por que no sean discriminatorios.»

Disposición adicional primera. *Creación de una única autoridad administrativa independiente para la investigación técnica de accidentes de transporte.*

El Gobierno, en el plazo de seis meses, remitirá a las Cortes Generales un proyecto de ley de creación de un organismo único intermodal que asuma las competencias de investigación técnica de accidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil. Dicho organismo deberá gozar de independencia y autonomía.

Disposición adicional segunda. *Revisión excepcional de precios en los contratos de suministros de material ferroviario rodante y componentes necesarios para su fabricación y mantenimiento.*

1. Excepcionalmente, en los contratos públicos de suministros de material ferroviario rodante y componentes necesarios para su fabricación y mantenimiento destinados o afectos a contratos con obligaciones de servicio público (OSP), ya sean aquellos contratos administrativos o privados, cuya adjudicación corresponda a cualquiera de las entidades que formen parte del sector público que se encuentren en ejecución, licitación, adjudicación o formalización a la entrada en vigor de esta ley, o cuyo anuncio de licitación, adjudicación o formalización se publique en la plataforma de contratación del sector público en el periodo de un año desde su entrada en vigor, se reconocerá al suministrador o proveedor la posibilidad de una revisión excepcional de precios. Dicha revisión excepcional se reconocerá con independencia del régimen jurídico que por razón temporal o de la materia se aplique al contrato.

2. Para el establecimiento de las fórmulas de revisión de los contratos públicos de suministros referidos en el apartado anterior, se habilita a los órganos de contratación correspondientes para la determinación de las propuestas de fórmulas de revisión atendiendo a los principios generales regulados por el Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española.

En todo caso, previa solicitud del suministrador o proveedor y a efectos de la revisión de precios, se estará a los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística sobre incremento experimentado en el precio de las correspondientes materias primas determinantes para la ejecución del contrato durante el último año desde la solicitud, quedando excluidos conceptos tales como energía y salarios.

La cuantía máxima de revisión excepcional a que se refiere esta disposición adicional no podrá exceder del 20 % del precio total licitado.

3. La revisión de precios a que se refiere esta disposición adicional tendrá la consideración de causa ajena a la gestión del operador ferroviario, a los efectos previstos en las cláusulas de imputación de evolución de costes de los contratos que regulen las obligaciones de servicio público.

Disposición adicional tercera. *Conclusión de los trabajos del Grupo de trabajo constituido para la consecución de lo previsto en la Disposición adicional 154 de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 2021.*

El Grupo de trabajo constituido para la consecución de lo previsto en la Disposición adicional 154 de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 2021 concluirá sus trabajos en el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de la presente ley. Dichos trabajos deberán contener la referencia a las dotaciones económicas para asegurar el buen estado y adecuación de todos los elementos apropiados para la prestación correcta del servicio público de transporte de viajeros por ferrocarril.

Disposición adicional cuarta. *Beneficios fiscales aplicables a la celebración de la XXXVII Copa América Barcelona.*

Uno. La celebración de la XXXVII Copa América Barcelona tendrá la consideración de acontecimiento de excepcional interés público a los efectos de lo dispuesto en el artículo 27 de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo.

Dos. La duración del programa de apoyo a este acontecimiento abarcará desde la entrada en vigor de esta ley hasta el 31 de diciembre de 2025.

Tres. La certificación de la adecuación de los gastos realizados a los objetivos y planes del programa se efectuará de conformidad con lo dispuesto en la citada Ley 49/2002, de 23 de diciembre.

Cuatro. Las actuaciones a realizar serán las que aseguren el adecuado desarrollo del acontecimiento. El desarrollo y concreción en planes y programas de actividades específicas se realizarán por el órgano competente de conformidad con lo dispuesto en la citada Ley 49/2002, de 23 de diciembre.

Cinco. Los beneficios fiscales de este programa serán los máximos establecidos en el artículo 27.3 de la citada Ley 49/2002, de 23 de diciembre.

Disposición adicional quinta. *Actividades de publicidad en el dominio público portuario.*

No será de aplicación la prohibición establecida en el artículo 72.3 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante a la publicidad comercial asociada a la XXXVII Copa América Barcelona de entidades organizadoras, equipos participantes, sus *sponsors* y patrocinadores o empresas colaboradoras de la XXXVII Copa América Barcelona.

Disposición transitoria primera. *Aplicación provisional de los cánones vigentes y suspensión de la entrada en vigor de la modificación de determinadas sanciones.*

Seguirá siendo de aplicación el sistema para la determinación de los cánones ferroviarios vigente en el momento de la entrada en vigor de esta ley, hasta la aprobación y publicación oficial de los valores obtenidos conforme al sistema establecido en la misma.

Asimismo, seguirá siendo de aplicación el régimen sancionador previsto en el artículo 109 de la normativa anterior relativo a las sanciones por la comisión de las infracciones contempladas en los puntos 2.1 y 2.2 del apartado Uno.2 del artículo 107, hasta la aprobación conforme a esta ley del primer Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios.

Disposición transitoria segunda. *Tasa por gastos y remuneraciones en inspección de obras ferroviarias.*

La tasa por gastos y remuneraciones en inspección de las obras en los ferrocarriles, regulada por el Decreto 137/1960, de 4 de febrero, por el que se convalida la tasa por gastos y remuneraciones en inspección de las obras, continuará siendo exigible en los contratos administrativos de obras firmados con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley.

Disposición transitoria tercera. *Aplicación del artículo primero, apartados once y dieciséis a los suelos que cambien de clasificación.*

Lo establecido en el artículo primero, apartados once y dieciséis de esta ley, en relación, respectivamente, con los artículos 13.2, párrafo 3.º, y 15.2, párrafo 4.º, de la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, se entenderá referido a aquellos suelos que cambien de clasificación en el sentido indicado en tales artículos tras la entrada en vigor de la presente ley.

Disposición final primera. *Modificación de la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo.*

La Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo, queda modificada del siguiente modo:

Uno. Se modifica la disposición adicional cuarta, quedando redactada como sigue:

«Disposición adicional cuarta. *Límites al desempeño de funciones operativas, situación de reserva activa y jubilación.*

1. Los controladores de tránsito aéreo deberán someterse de manera continuada a controles psicofísicos de acuerdo con la normativa aplicable que permitan constatar el mantenimiento de su capacidad para realizar funciones operativas de control de tránsito aéreo.

2. Los controladores de tránsito aéreo que alcancen los 57 años de edad deberán renovar o revalidar el certificado médico a que se refiere el artículo 25 del Real Decreto 1516/2009, de 2 de octubre, por el que se regula la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo, cada seis meses como máximo.

Los controladores de tránsito aéreo que pierdan su aptitud psicofísica dejarán de desempeñar funciones operativas de control de tránsito aéreo, debiendo el proveedor de servicios ofertarle otro puesto de trabajo que no conlleve el ejercicio

de esas funciones. Este nuevo puesto de trabajo será retribuido de acuerdo con las funciones que efectivamente realice el controlador.

Cuando el proveedor de servicios no pudiera ofertar un puesto que no conlleve funciones operativas de control de tránsito aéreo conforme a lo previsto en el párrafo anterior, el controlador pasará a una situación de reserva activa hasta que alcance la edad de 65 años en la que pasará a la situación de reserva activa especial.

3. Los controladores de tránsito aéreo que alcancen la edad de 65 años pasarán a la situación de reserva activa especial y se mantendrán en esa situación hasta su jubilación, que se producirá en el preciso momento de alcanzar su edad ordinaria de jubilación de acuerdo con lo establecido en el artículo 205 del texto refundido de Ley General de la Seguridad Social, y la disposición transitoria séptima de la misma ley.

En caso de situación excepcional los controladores en reserva activa especial podrán reincorporarse, a criterio del proveedor, en puestos para el desempeño de funciones no operativas. Este nuevo puesto de trabajo será retribuido de acuerdo con las funciones que efectivamente realice el controlador.

4. La retribución correspondiente a ambas situaciones, reserva activa y reserva activa especial, se acordará mediante negociación colectiva con los representantes de los trabajadores. En el caso de la reserva activa especial, la cuantía máxima a percibir no podrá exceder, en ningún caso, del importe anual correspondiente a 12 mensualidades de la base máxima de cotización mensual al Régimen General de la Seguridad Social. La percepción de estas retribuciones es incompatible con cualquier otro trabajo por cuenta propia o ajena, excepto la realización de labores de formación aeronáutica o labores de inspección aeronáutica en el ámbito de la Unión Europea. La realización de otro trabajo por cuenta propia o ajena supondrá la rescisión de la relación contractual con el proveedor de servicios de tránsito aéreo por renuncia del trabajador.

El controlador que se encuentre en situación de reserva activa o en reserva activa especial continuará dado de alta en el Régimen General de la Seguridad Social, y cotizará, de conformidad con el artículo 147 del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por las remuneraciones efectivamente percibidas.»

Dos. Se añade una nueva disposición transitoria, con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria tercera. Régimen excepcional aplicable a las extinciones de contrato de controladores aéreos por causa de jubilación forzosa producidas entre el 1 de agosto de 2021 y la entrada en vigor de la presente disposición transitoria.

1. Aquellos controladores aéreos que, entre el 1 de agosto de 2021 y la fecha de entrada en vigor de esta disposición transitoria, hubiesen visto extinguidos sus contratos laborales con un proveedor de servicios de tránsito aéreo por causa de jubilación forzosa, al haber alcanzado los 65 años de edad, y hayan quedado sin derecho a pensión, podrán, si así lo solicitan, reingresar a la situación de reserva activa especial.

2. Los controladores de tránsito aéreo a los que se refiere el apartado anterior podrán suscribir, conforme a la normativa de Seguridad Social, el correspondiente convenio especial que les permita completar las lagunas en materia de cotización producidas, desde el 1 de agosto de 2021, tras la extinción de sus contratos de trabajo. Excepcionalmente, dicho convenio especial surtirá efectos desde el día siguiente al de la extinción de la relación laboral, siempre que se solicite su suscripción dentro de los tres meses siguientes a la entrada en vigor de la presente disposición transitoria.

En estos casos, de conformidad con el artículo 8.1 de la Orden TAS/2865/2003, de 13 de octubre, el empleador podrá actuar como sustituto de los trabajadores que suscriban el convenio especial.»

Disposición final segunda. *Modificación de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, sobre «Liquidación de situaciones pendientes sobre justiprecio y aprovechamientos urbanísticos en materia de autopistas».*

Se añaden dos nuevos apartados, tres y cuatro, a la disposición adicional centésima trigésima quinta de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, sobre «Liquidación de situaciones pendientes sobre justiprecio y aprovechamientos urbanísticos en materia de autopistas», con el siguiente contenido:

«Tres. Para dictar la resolución definitiva de determinación de la “Responsabilidad Patrimonial de la Administración” se aplicará lo siguiente en cuanto a la “liquidación de las situaciones pendientes”:

1. En los expedientes expropiatorios en que no se haya abonado el justiprecio ya fijado por resolución firme del Jurado o que sigan pendientes de recurso contencioso-administrativo, la Administración podrá hacerse cargo de abonar a los expropiados las indemnizaciones derivadas de tales expedientes sin necesidad de esperar a que se dicte la correspondiente resolución judicial. Este abono solo se realizará por el importe que proceda y siempre que ambas partes lo pacten con los efectos del mutuo acuerdo.

2. Cuando no se hubiera podido efectuar el pago, el importe que se reconozca en la resolución definitiva se minorará con el justiprecio fijado en la resolución del Jurado o, a falta de esta, con el justiprecio reconocido en dichos expedientes por la Administración. En ambos casos se incluirá una estimación de los intereses de demora.

Cuatro. Una vez firme en vía administrativa dicha resolución definitiva, no podrán reanudarse los expedientes expropiatorios que figuren en la “liquidación de las situaciones pendientes” si su tramitación llevara paralizada más de diez años.»

Disposición final tercera. *Título competencial.*

Esta ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.13.^a, 14.^a, 21.^a y 24.^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia en las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, la competencia exclusiva sobre Hacienda general y la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma y obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una comunidad autónoma.

Disposición final cuarta. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante esta ley se incorpora al Derecho español la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

Disposición final quinta. *Cláusula de salvaguardia para modificaciones de norma de inferior rango.*

A pesar de la modificación llevada a cabo por el artículo 3 de esta ley del Decreto 137/1960, de 4 de febrero, por el que se convalida la tasa por gastos y remuneraciones en inspección de las obras, se mantiene el rango de este Decreto.

Disposición final sexta. *Entrada en vigor.*

Esta ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

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

Madrid, 19 de diciembre de 2022.

FELIPE R.

El Presidente del Gobierno,
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN