



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

TÍTULOS I y II

Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 234, de 30 de septiembre de 2015
Referencia: BOE-A-2015-10440

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	9
TÍTULO I. Disposiciones generales	12
Artículo 1. Objeto de la ley.	12
Artículo 2. Fines de la ley.	13
TÍTULO II. La infraestructura ferroviaria	14
CAPÍTULO I. Disposiciones generales	14
Artículo 3. La infraestructura ferroviaria.	14
Artículo 4. La Red Ferroviaria de Interés General.	14
CAPÍTULO II. Planificación, proyecto y construcción de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General	15
Artículo 5. Planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.	15
Artículo 6. Aprobación de los proyectos, construcción y puesta en servicio de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.	17
Artículo 7. Incidencia de las infraestructuras ferroviarias sobre el planeamiento urbanístico. El control municipal.	19
Artículo 8. Pasos a nivel.	20
Artículo 9. Zonas de servicio ferroviario.	22
Artículo 10. Consideración urbanística de las zonas de servicio.	23
Artículo 11. Clausura de líneas o tramos de la infraestructura ferroviaria.	23
CAPÍTULO III. Limitaciones a la propiedad.	24

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Artículo 12. Zona de dominio público, zona de protección y límite de edificación.	24
Artículo 13. Zona de dominio público.	24
Artículo 14. Zona de protección.	25
Artículo 15. Límite de edificación.	25
Artículo 16. Otras limitaciones relativas a las zonas de dominio público y de protección.	27
Artículo 17. Expropiación de bienes existentes en la zona de protección hasta la línea límite de edificación.	28
Artículo 18. Obras y actividades ilegales en zonas de dominio público o de protección de la infraestructura ferroviaria.	29
CAPÍTULO IV. La administración de las infraestructuras ferroviarias.	29
Artículo 19. Contenido y alcance de la administración de las infraestructuras ferroviarias.	29
Artículo 20. Paquete de acceso mínimo a la infraestructura ferroviaria y mecanismos de coordinación y cooperación.	29
Artículo 21. Independencia e imparcialidad del administrador de infraestructuras ferroviarias. Transparencia financiera y externalización de sus funciones.	30
CAPÍTULO V. Régimen jurídico de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias	33
Artículo 22. Administración general de las infraestructuras de la Red Ferroviaria de Interés General.	33
Artículo 23. Funciones de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.	33
Artículo 24. Administración y construcción de la infraestructura ferroviaria por los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.	34
Artículo 25. Aportaciones económicas del Estado. Convenios y programas de actividad.	36
Artículo 26. Recursos de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.	37
Artículo 27. Patrimonio de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.	38
Artículo 28. Régimen jurídico del personal laboral y regímenes presupuestario, económico-financiero, de contabilidad, de intervención y de control financiero.	38
Artículo 29. Régimen tributario.	38
Artículo 30. Control de la actuación de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.	39
Artículo 31. Estatuto de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.	39
CAPÍTULO VI. Declaración sobre la red	39
Artículo 32. Contenido, elaboración, características y publicación de la declaración sobre la red.	39
CAPÍTULO VII. Adjudicación de capacidad de infraestructura	40
Artículo 33. Concepto de adjudicación de capacidad.	40
Artículo 34. Candidatos.	40
Artículo 35. Requisitos a los candidatos.	40

Artículo 36. Procedimiento de adjudicación.	41
Artículo 37. Medidas especiales en caso de perturbaciones del tráfico ferroviario.	41
Artículo 38. Derechos de uso de capacidad.	41
CAPÍTULO VIII. Infraestructuras ferroviarias en los puertos y aeropuertos de interés general.	42
Artículo 39. Régimen aplicable.	42
CAPÍTULO IX. Infraestructuras ferroviarias de titularidad privada.	43
Artículo 40. Régimen aplicable a las líneas ferroviarias de titularidad privada.	43
Artículo 41. Elementos que complementen la Red Ferroviaria de Interés General.	44

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: 20 de diciembre de 2022

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 Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario, ha impulsado una reordenación completa del transporte por ferrocarril de competencia estatal y ha sentado las bases que han facilitado la apertura gradual del mercado en este modo de transporte y la aparición en él de nuevos operadores, con el objetivo último de convertir el ferrocarril en un modo de transporte competitivo. Para ello, incorporó al ordenamiento interno las normas comunitarias que integran el denominado primer paquete ferroviario: la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, la Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad.

El régimen legal que establece la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, se apoya en tres pilares. En primer lugar, la separación, orgánica y funcional, de las actividades de administración de la infraestructura y de explotación de los servicios de transporte ha conducido a la ruptura del monopolio estatal y de la unidad de explotación tren-infraestructura que había imperado en nuestro país desde la mitad del siglo XX. Ello condujo a la reorganización de Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), hasta entonces operador exclusivo de transporte en la red ferroviaria estatal, con la segregación institucional de las áreas de gestión de la infraestructura y de operación del transporte y la creación de las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y RENFE-Operadora, que ha servido de base finalmente para la reestructuración del sector ferroviario estatal.

En segundo término, la ley puso en marcha un proceso de liberalización progresiva del transporte ferroviario, con aperturas sucesivas a la competencia: del transporte de mercancías inicialmente, del transporte internacional de viajeros a continuación y la recientemente iniciada del transporte interior de viajeros.

El tercer pilar de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, fue la creación de un órgano regulador, el Comité de Regulación Ferroviaria, al que se encomendaron funciones de supervisión y de resolución de los conflictos entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y los operadores del mercado ferroviario, o de estos entre sí, para garantizar el correcto funcionamiento general del sistema. La Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, suprimió el Comité y atribuyó sus funciones al nuevo órgano regulador.

A lo largo de sus más de diez años de vigencia, la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, ha experimentado, sin embargo, numerosos retoques y modificaciones parciales con las que se ha pretendido dar respuesta a necesidades específicas surgidas en el sector ferroviario. Así ha ocurrido, por ejemplo, con la liberalización del transporte internacional de viajeros en cumplimiento de la Directiva 2007/58/CE del Parlamento y del Consejo de 23 de octubre de 2007 por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, y la Directiva 2001/14/CE, con la regulación de la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares en la Red Ferroviaria de Interés General y en las zonas de

servicio ferroviario, con el reconocimiento de un ámbito de independencia funcional del Comité de Regulación Ferroviaria, con la anticipación de la apertura del mercado interior del transporte de viajeros, con la supresión del organismo Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE), con el cumplimiento de la sentencia 245/2012, de 18 de diciembre de 2012, del Tribunal Constitucional, en relación con la determinación de las líneas integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, con la reestructuración de ADIF, con la regulación del procedimiento para establecer, modificar y actualizar los cánones ferroviarios de conformidad con la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 28 de febrero de 2013, con el establecimiento de un régimen de asistencia a las víctimas de accidentes de transporte ferroviario de competencia estatal o con la regulación en sede legal del procedimiento de investigación técnica de accidentes e incidentes ferroviarios. Todas estas cuestiones han dado lugar a sucesivas reformas de preceptos concretos de la ley que, por su importancia cuantitativa y cualitativa, amenazan con debilitar la necesaria homogeneidad del régimen legal del transporte ferroviario.

A su vez, 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, ha simplificado y aclarado el marco normativo comunitario del transporte por ferrocarril, refundiendo en un único texto las directivas integrantes del primer paquete ferroviario. Pero, además de esta finalidad de depuración y mejora de la legislación, la directiva ha modificado también bastantes preceptos de las directivas e introducido disposiciones nuevas que obedecen a nuevos requerimientos del mercado ferroviario.

Las novedades que recoge la Directiva 2012/34/UE abarcan casi todos los ámbitos de la legislación ferroviaria; entre otros extremos, los relativos a la transparencia y sostenibilidad de la financiación de las infraestructuras ferroviarias y de la contabilidad de las empresas ferroviarias, la extensión del derecho de acceso de estas últimas a las infraestructuras de conexión con puertos e instalaciones de servicio, una nueva y más completa clasificación de los servicios relacionados con el ferrocarril, la obligación impuesta a los administradores de infraestructuras de adoptar programas de empresa que incluyan planes de inversión y financiación, el robustecimiento de la independencia y atribuciones de los organismos reguladores del mercado y el establecimiento de nuevas y más precisas reglas en la tarificación del acceso a la infraestructura ferroviaria.

Mediante esta ley se incorporan al ordenamiento español las nuevas normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012. Pese a que la ley mantiene un buen número de los preceptos de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, se ha optado, por razones de certeza y claridad y para facilitar la más correcta interpretación de sus mandatos, por unificar y concentrar en una nueva norma, que sustituirá íntegramente a la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, el régimen legal completo del modo de transporte por ferrocarril.

El título I de la ley recoge las disposiciones generales y determina el objeto y los fines de la misma.

El título II incluye las normas aplicables a la infraestructura ferroviaria y establece el régimen de su planificación, proyección y construcción. Se define el concepto de Red Ferroviaria de Interés General, sobre la que el Estado ejerce competencias plenas, y se regulan los procedimientos de inclusión y exclusión de infraestructuras en dicha red y la formación del catálogo de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General.

El citado título regula también el régimen de administración de las infraestructuras ferroviarias, contemplando la coexistencia de una pluralidad de administradores de infraestructuras e imponiendo expresamente la sumisión a los mandatos de la ley de los administradores privados que en virtud de un contrato asuman la construcción y administración de una infraestructura ferroviaria.

Por lo que se refiere a las infraestructuras ferroviarias ubicadas en puertos de interés general, conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General, dichas infraestructuras tienen, básicamente, la consideración de instalaciones de servicio, por lo que las Autoridades Portuarias únicamente ejercerán respecto de las mismas algunas de las funciones propias del administrador de infraestructuras ferroviarias, con las especialidades que se prevén en esta ley.

El título II incorpora otras novedades igualmente dignas de mención. Se impone al Ministerio de Fomento la obligación de aprobar, con una amplia participación de las instituciones y agentes implicados, y de publicar una estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria de competencia estatal, que ha de desarrollarse con un horizonte temporal no inferior a cinco años, y se determina el régimen de construcción de obras ferroviarias, con la previsión de contratos de colaboración entre el sector público y el sector privado de una vigencia máxima de cuarenta años.

El título III está dedicado a las instalaciones de servicio y la prestación en ellas de servicios a las empresas ferroviarias. Se amplía notablemente la relación de instalaciones reguladas, se previene el acceso no discriminatorio a las mismas de todos los operadores, se clasifican con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 2012/34/UE los distintos tipos de servicios y se extiende el régimen de autoprestación de servicios por las empresas ferroviarias. Estas medidas deberán permitir a las empresas, en última instancia, ofrecer mejores servicios a sus clientes.

El título IV de la ley, reconociendo la importancia estratégica del transporte así como las ventajas medioambientales del transporte ferroviario, parte de la consideración de dicho modo como un servicio de interés general y esencial para la comunidad que se presta en régimen de libre competencia, sin otras excepciones que las expresamente previstas en la ley por razones de servicio público.

En este concreto campo, la ley presenta importantes novedades. Se prevé que el Consejo de Ministros pueda declarar, de oficio o a instancia de las comunidades autónomas o de las corporaciones locales, que los servicios de competencia estatal, cuya oferta sea insuficiente o no cumpla unas condiciones mínimas de frecuencia, calidad o precio, queden sujetos al cumplimiento de obligaciones de servicio público. La declaración implica que los servicios se prestarán por una sola empresa que deberá asegurar su continuidad y se arbitran diferentes opciones para compensar económicamente tales obligaciones: mediante la explotación de los servicios en régimen de exclusividad o mediante subvención. En caso de que las obligaciones de servicio público se impongan a iniciativa de las comunidades autónomas o de las corporaciones locales, éstas serán responsables de su financiación. Se atribuye al Ministerio de Fomento una función de garantía consistente en dictaminar, de oficio o a requerimiento de las partes interesadas y con carácter vinculante, si el equilibrio económico de las condiciones impuestas para la prestación de las obligaciones de servicio público en una línea o en un servicio ferroviario se ve afectado por la concurrencia de servicios comerciales coincidentes; si el Ministerio de Fomento resuelve que se menoscaba el equilibrio económico, los servicios comerciales serán limitados. En el caso de servicios comerciales correspondientes a tráficos internacionales la función anterior corresponde a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de acuerdo con la normativa comunitaria.

La ley adapta la regulación de los derechos de los usuarios a la normativa establecida, con carácter uniforme para toda la Unión Europea, en el Reglamento (CE) 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril, y recoge el derecho a una asistencia integral para los afectados por accidentes ferroviarios. El título IV recoge, por lo demás, dos medidas adicionales: se imponen a los operadores ferroviarios obligaciones de información a las autoridades responsables del transporte ferroviario para garantizar la transparencia del mercado liberalizado y se habilita al Ministerio de Fomento para establecer condiciones generales o contratos tipo para las distintas clases de servicios destinadas a asegurar unos estándares mínimos de calidad.

La ley dedica el título V a la seguridad ferroviaria, dotando de valor de ley a disposiciones que recogidas anteriormente en normas reglamentarias y ordenando sistemáticamente otras incorporadas mediante el Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte, y otras medidas económicas. En el título V se relacionan todos los componentes que integran la seguridad en la circulación ferroviaria, se definen las atribuciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, configurada como la autoridad nacional responsable de la seguridad ferroviaria, y se regula el régimen de seguridad aplicable a cada uno de los elementos y agentes del sistema ferroviario.

El título V incluye también un capítulo relativo a la investigación de accidentes e incidentes ferroviarios en el que se establece la obligación de investigar técnicamente todos los accidentes ferroviarios graves que se produzcan en la Red Ferroviaria de Interés General así como los demás accidentes e incidentes que el órgano responsable de la investigación, la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios estime pertinente investigar. Se otorga a la Comisión plena independencia funcional, se regula su composición y la intervención del Congreso de los Diputados en el nombramiento de sus miembros.

El título VI de la ley regula el régimen económico y tributario del sector ferroviario tratando de alcanzar el equilibrio entre la viabilidad económica del sistema y el fomento del transporte ferroviario. Se persigue incentivar la mejora del funcionamiento de la red, la reducción de perturbaciones, la optimización del uso de la infraestructura y la disminución de los costes de su puesta a disposición.

La nueva estructura legal de los cánones ferroviarios que se arbitra es más sencilla y estimuladora del tráfico que la precedente. Se suprime la modalidad de canon de acceso, en el canon por utilización de las líneas ferroviarias, que constituía una barrera a la entrada de nuevos operadores al mercado, se implantan nuevos criterios de clasificación de líneas con el fin de vincular el canon ferroviario a la rentabilidad potencial del mercado y se hace especial hincapié en la regulación de bonificaciones y descuentos sobre la cuantía del canon a abonar por los operadores para fomentar el desarrollo de los servicios ferroviarios y la explotación más eficaz de las líneas.

Se modifica notablemente, asimismo, la estructura del canon por utilización de las instalaciones de servicio y se revisa el régimen tarifario por la prestación de servicios, avanzando en el libre acceso a las actividades de servicios sin comprometer la sostenibilidad de la infraestructura ferroviaria. Se modifican y amplían, finalmente, los criterios de clasificación de las estaciones de transporte de viajeros a fin de tomar en consideración la capacidad económica de los servicios asociados para la determinación de la cuantía del canon.

Con relación a las restantes tasas, las principales novedades de la ley consisten en la eliminación de la tasa por seguridad en el transporte ferroviario y la creación de la tasa por la prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria, cuyo importe se destinará a financiar las actividades realizadas por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

El régimen sancionador y de inspección se recoge en el título VII. La regulación persigue reforzar el principio de legalidad con una tipificación más precisa y sistemática de las infracciones y una mayor graduación de las sanciones. Se distribuye la potestad sancionadora entre la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria para las infracciones que afectan a la seguridad ferroviaria, el Ministerio de Fomento para las que vulneran las reglas del transporte y la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia para corregir el incumplimiento de sus decisiones.

La ley se cierra con diecisiete disposiciones adicionales, ocho disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y seis disposiciones finales. La disposición transitoria primera establece un sistema provisional de apertura progresiva del mercado interior de transporte ferroviario de viajeros, en el que el acceso de los nuevos operadores se llevará a cabo mediante de la obtención, a través de un procedimiento de licitación pública, de títulos habilitantes para cada línea o grupo de líneas. La disposición final primera modifica la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, para integrar en ella las nuevas competencias y la modificación de las reglas de funcionamiento de los organismos reguladores del mercado ferroviario recogidas en la Directiva 2012/34/UE.

TÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto de la ley.*

1. El objeto de esta ley es la regulación, en el ámbito de la competencia del Estado, de las infraestructuras ferroviarias, de la seguridad en la circulación ferroviaria y de la prestación

de los servicios de transporte ferroviario de viajeros y de mercancías y de aquellos que se prestan a las empresas ferroviarias en las instalaciones de servicio, incluidos los complementarios y auxiliares.

2. No será de aplicación lo dispuesto en esta ley a los modos de transporte que utilicen cable o cables, tractores y portadores y que no tengan camino de rodadura fijo, los cuales se regirán por su normativa específica.

Artículo 2. *Fines de la ley.*

Son fines de esta ley los siguientes:

- a) Garantizar un sistema común de transporte ferroviario en el territorio del Estado.
- b) Satisfacer las necesidades de la sociedad en el ámbito del transporte ferroviario con el máximo grado de eficacia.
- c) Facilitar el desarrollo de la política europea común de transporte ferroviario, favoreciendo la interconexión y la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios y la intermodalidad de los servicios de transporte.
- d) Determinar las pautas para coordinar las actuaciones de los distintos órganos de las administraciones públicas con competencias en materias que puedan incidir en el sector ferroviario.
- e) Separar el régimen jurídico aplicable a las infraestructuras ferroviarias del de los servicios de transporte que sobre ellas se prestan.
- f) Regular la construcción de infraestructuras ferroviarias y el desarrollo de nuevos servicios de transporte de competencia estatal e impulsar la cohesión territorial, económica y social.
- g) Asegurar la eficiencia del sistema ferroviario estatal mediante una adecuada utilización de los recursos disponibles.
- h) Regular el sistema de otorgamiento de licencias que permitan el acceso al mercado de las empresas ferroviarias.
- i) Regular el acceso a la infraestructura ferroviaria mediante un procedimiento para la adjudicación de capacidad basado en los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.
- j) Promover las condiciones de competencia en la prestación de servicios de transporte ferroviarios, de acuerdo con lo establecido en ella, con respeto a los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.
- k) Establecer los criterios para que la prestación de los servicios de transporte ferroviario de viajeros y de mercancías se realice con eficacia, continuidad y en condiciones idóneas de seguridad.
- l) Promover la prestación de servicios ferroviarios en condiciones de seguridad, definir las responsabilidades que en dicha materia incumben a todos los agentes que operan en la Red Ferroviaria de Interés General y determinar las atribuciones de la autoridad nacional responsable de la seguridad ferroviaria.
- m) Regular la investigación de accidentes e incidentes ferroviarios y las facultades y normas de funcionamiento de la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios.
- n) Proteger los intereses de los usuarios, con atención especial a las personas con discapacidad o con movilidad reducida, garantizando sus derechos al acceso a los servicios de transporte ferroviario de viajeros en adecuadas condiciones de calidad y seguridad y a la elección de la empresa que los preste, así como la prestación de una asistencia integral a las víctimas en caso de accidente ferroviario.

TÍTULO II

La infraestructura ferroviaria

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

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.

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.

CAPÍTULO II

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

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

1. 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.

Artículo 6. *Aprobación de los proyectos, construcción y puesta en servicio de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.*

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.

3. La potestad expropiatoria será ejercida, en todo caso, por la Administración General del Estado y el beneficiario de la expropiación será el administrador de infraestructuras ferroviarias que asumirá los derechos y obligaciones que la legislación de expropiaciones establece y abonará el coste de las mismas.

4. Los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán, mediante convenio de colaboración, encomendar a otras administraciones públicas, entidades de derecho público y sociedades vinculadas o dependientes de estas administraciones, las facultades correspondientes a la contratación de obras ferroviarias en la Red Ferroviaria de Interés General. La encomienda no comprenderá, en ningún caso, la aprobación del proyecto de construcción, ni afectará a las funciones de supervisión y recepción de la obra.

5. Antes de la puesta en servicio de líneas ferroviarias, de sus tramos y de las estaciones de transporte de viajeros o terminales de transporte de mercancías pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General, cualquiera que haya sido el procedimiento de construcción, será necesario contar con una autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en la que se declare que la línea ferroviaria o el tramo correspondiente pueden entrar en servicio, al cumplir con las condiciones de seguridad exigidas por la normativa aplicable. Reglamentariamente, se determinarán el procedimiento y los requisitos necesarios para la autorización.

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.

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

1. Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias, 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.

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.

3. Las obras de construcción, reparación o conservación de líneas ferroviarias, de tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura tendrán la consideración de obras de interés general. Los proyectos constructivos de las obras de construcción serán, previamente a su aprobación, comunicados a la administración urbanística competente a efectos de que compruebe su adecuación al estudio informativo y emita informe, que se entenderá favorable si transcurre un mes desde dicha comunicación sin que se hubiera emitido.

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

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

5. Las autorizaciones y, en su caso, las concesiones otorgadas a particulares para la realización de obras o actividades en la zona de servicio 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.

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.

Artículo 8. *Pasos a nivel.*

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

Corresponderá a los administradores generales de infraestructuras ferroviarias la autorización para el establecimiento provisional de nuevos pasos a nivel. Esta autorización deberá ser motivada y comunicada a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

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

3. La construcción de nuevas urbanizaciones y centros o establecimientos tales como hospitales, centros deportivos, docentes, culturales, industriales u otros equipamientos equivalentes, cuando el acceso a los mismos se pueda realizar a través de un paso a nivel existente, implicará la necesidad de la eliminación del mismo, siendo el coste de tal supresión de cuenta del promotor de la urbanización o establecimiento.

En cualquier caso, la entidad promotora presentará ante el administrador de la infraestructura ferroviaria afectada un proyecto específico de los accesos a la misma, incluidos los aspectos de parcelación, red viaria y servicios urbanos que incidan sobre las zonas de dominio público, servidumbre y afección del ferrocarril. El administrador, previo informe del Ministerio de Fomento, adoptará la resolución que resulte procedente.

4. Los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, con objeto de preservar y mejorar la seguridad de los usuarios de las carreteras y caminos y del ferrocarril, podrán realizar la reordenación de pasos a nivel, así como de sus accesos, tanto de titularidad pública como privada, garantizando en este último caso el acceso a los predios afectados.

5. La aprobación administrativa de los proyectos de construcción de cruces a distinto nivel y los de las obras necesarias para la reordenación, concentración y mejora de los pasos a nivel y de sus accesos, incluida la mejora de su visibilidad, llevará aneja la declaración de utilidad pública, la necesidad de ocupación y la urgencia a efectos de la expropiación de los bienes y derechos que pudieran ser necesarios para dichas actuaciones. Para la aprobación de los citados proyectos, no será necesaria la realización del trámite de información pública, cuando las actuaciones a llevar a cabo no supongan una modificación sustancial en la funcionalidad de la línea afectada.

Las referidas obras no están sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, y tienen el carácter de obras de conservación, mantenimiento y reposición de instalaciones ferroviarias. No obstante, los proyectos de nuevas construcciones deberán someterse a informe de la administración urbanística competente que se entenderá emitido favorablemente si no se hubiese evacuado, de forma expresa, en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación.

6. Los pasos a nivel deberán contar con los sistemas de protección y señalización adecuados para garantizar la seguridad que, en cada caso, les corresponda con arreglo a la clasificación que se establecerá reglamentariamente.

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

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

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

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

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

9. Igualmente, no tendrán la consideración de pasos a nivel a los efectos de esta ley las intersecciones de viales, tanto los destinados al tráfico rodado como al peatonal, con las líneas ferroviarias integradas en la Red Ferroviaria de Interés General o tramos de las mismas que sean susceptibles de ser utilizados no solamente para la circulación de trenes y otros vehículos ferroviarios convencionales, sino también para la de tranvías, metros ligeros, u otros medios de transporte sobre raíles diferentes del ferrocarril convencional, siempre que se cumplan los siguientes requisitos:

a) Que la configuración física de la línea ferroviaria o tramo de la misma responda a las tipologías y parámetros de diseño propios de las líneas destinadas a la circulación de tranvías, metros ligeros o vehículos análogos.

b) Que los sistemas de control de tráfico de la línea o tramo y las características de su explotación sean los habitualmente utilizados en las líneas destinadas a la circulación de tranvías, metros ligeros o vehículos análogos.

Artículo 9. *Zonas de servicio ferroviario.*

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

Sin perjuicio de las actividades a que se refiere el párrafo anterior, dentro de la zona de servicio ferroviario podrán realizarse otras de carácter industrial, comercial y de servicios cuya localización esté justificada por su relación con aquéllas, de conformidad con lo que determine el proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios y el planeamiento urbanístico correspondiente.

El régimen aplicable, dentro de las zonas de servicio ferroviario, a los terrenos necesarios para la ejecución de infraestructuras ferroviarias y para la realización de las actividades propias del administrador de infraestructuras ferroviarias, se ajustará a lo dispuesto en el proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios al que se refiere el apartado siguiente.

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

En todo caso, el procedimiento para la aprobación de los proyectos de delimitación y utilización de espacios ferroviarios incluirá el informe vinculante del Ministerio de Defensa cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos, edificaciones e instalaciones, incluidas sus zonas de seguridad, vinculados a los fines de la defensa nacional.

La aprobación del proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios llevará implícita la declaración de utilidad pública o interés social, la necesidad de ocupación y la declaración de urgencia de la misma, a efectos expropiatorios, de los bienes y derechos necesarios para su implantación.

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

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

2. El sistema general ferroviario referido a las zonas de servicio establecido en el proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios se desarrollará a través de un plan especial de ordenación de la zona de servicio ferroviario o instrumento equivalente, que se tramitará de la siguiente forma:

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

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

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

3. Las obras que se lleven a cabo en la zona de servicio ferroviario deberán adaptarse al plan especial de ordenación de ésta o al instrumento equivalente. Para la constatación de este requisito habrá de solicitarse, antes de su realización, informe a la administración urbanística competente que se entenderá que es favorable si transcurre un mes desde la presentación de la correspondiente documentación sin que aquél se hubiere remitido.

4. En caso de que no se haya aprobado el plan especial de ordenación de la zona de servicio ferroviario o el instrumento equivalente a los que se refiere el apartado segundo, las obras que realice el administrador de infraestructuras ferroviarias en la zona de servicio ferroviario deberán ser compatibles con el proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios.

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

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

1. Cuando la explotación de una línea ferroviaria carezca de rentabilidad desde el punto de vista económico y social, el Consejo de Ministros, a instancia del Ministro de Fomento, previa solicitud motivada, en su caso, del administrador de infraestructura correspondiente, podrá acordar su clausura y consiguiente exclusión de la Red Ferroviaria de Interés General, resultando de aplicación lo previsto en los apartados 3 y 4 del artículo 4.

Antes de formular la solicitud de clausura el administrador de la infraestructura deberá consultar con las empresas ferroviarias.

2. Con carácter previo a la adopción del acuerdo de clausura de la línea o tramo afectado, el Ministerio de Fomento lo pondrá en conocimiento de las comunidades autónomas y entidades locales que pudieran resultar afectadas. Si las comunidades autónomas o entidades locales no asumieran la financiación para la administración de la línea ferroviaria o tramo de la misma, el Consejo de Ministros acordará su clausura, o, en su caso, su traspaso a la comunidad autónoma correspondiente en los términos previstos en el artículo 4.3.

Si unas u otras asumieran la financiación de la línea o tramo, el Ministerio de Fomento, el administrador de infraestructuras ferroviarias y las administraciones que asuman la financiación suscribirán un convenio en el que se fijarán los términos del mantenimiento de la línea o del tramo de línea de que se trate en la Red Ferroviaria de Interés General.

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

CAPÍTULO III

Limitaciones a la propiedad

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

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

Los órganos de la Administración 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.

Artículo 13. *Zona de dominio público.*

1. Comprenden la zona de dominio público los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

2. 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.

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.

4. En los casos especiales de puentes, viaductos, estructuras u obras similares, como regla general se podrán fijar como aristas exteriores de la explanación las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno, siendo, en todo caso, de dominio público el terreno comprendido entre las referidas líneas. En aquellos supuestos en que la altura de la estructura sea suficiente, 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 los apoyos y estribos y una franja perimetral suficiente alrededor de estos elementos.

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.

Artículo 14. *Zona de protección.*

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

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.

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.

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.

Artículo 16. *Otras limitaciones relativas a las zonas de dominio público y de protección.*

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 atiendiere 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.

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

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

La denegación de la autorización deberá fundarse en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la línea ferroviaria en los diez años posteriores al acuerdo, o en razones de seguridad del tráfico ferroviario, o en el hecho de que la obra, instalación o actividad afecte a la seguridad del tráfico ferroviario, afecte directa o indirectamente a la estabilidad de la plataforma o la explanación, cause perjuicios a la integridad de cualquier elemento de la infraestructura, dificulte el normal mantenimiento o impida la adecuada explotación de la infraestructura.

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

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

5. Siempre que se asegure la conservación y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, el planeamiento urbanístico podrá calificar con distintos usos, superficies superpuestas, en la rasante y el subsuelo o el vuelo, con la finalidad de constituir un complejo inmobiliario, tal y como permite la legislación estatal de suelo.

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO IV

La administración de las infraestructuras ferroviarias

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

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

En todo caso, el administrador de infraestructuras es responsable de la explotación, el mantenimiento y la renovación de una red y le corresponde el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias de dicha red, de conformidad con la normativa aplicable.

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

3. Tendrán la consideración de administradores de infraestructuras ferroviarias las entidades públicas empresariales a las que se refiere el artículo 22, a las que se aplicarán las normas incluidas en el capítulo V del título II de la presente ley.

Los organismos públicos que administren puertos de interés general conectados a la Red Ferroviaria de Interés General ejercerán funciones propias del administrador de infraestructuras ferroviarias respecto de las infraestructuras ferroviarias de cada puerto, para lo que serán de aplicación las normas incluidas en el capítulo VIII del título II.

4. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, el Ministro de Fomento podrá asignar también a una entidad pública o privada, en virtud de un contrato, las funciones propias del administrador de infraestructuras ferroviarias para la construcción y administración o sólo la administración de una infraestructura ferroviaria determinada que forme parte o vaya a formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General. La selección del contratista se ajustará a las previsiones contenidas en la legislación general sobre contratos del sector público.

En caso de que se encomiende a dichas entidades la construcción de una infraestructura ferroviaria, la supervisión y aprobación de los proyectos y la recepción de las obras corresponderán al Ministerio de Fomento.

Artículo 20. *Paquete de acceso mínimo a la infraestructura ferroviaria y mecanismos de coordinación y cooperación.*

1. Para garantizar el derecho de acceso a la infraestructura, los administradores de infraestructuras ferroviarias proporcionarán a todas las empresas ferroviarias, de manera no

discriminatoria y en los términos previstos en esta ley y en sus normas de desarrollo, el siguiente conjunto de servicios:

- a) Tramitación de las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria.
- b) Puesta a disposición de la capacidad concedida.
- c) Utilización de la infraestructura ferroviaria, incluidas bifurcaciones y desvíos de la red.
- d) Control del tren, incluida señalización, regulación, expedición, así como comunicación y suministro de información sobre circulación ferroviaria.
- e) Utilización de las instalaciones de alimentación eléctrica para la corriente de tracción, cuando estén disponibles.
- f) Información sobre los servicios de circulación de trenes y eventuales retrasos.
- g) Cualquier otra información necesaria para introducir o explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad.

2. Los administradores de infraestructuras establecerán los mecanismos necesarios para coordinarse con los explotadores de instalaciones de servicio y cargadores, empresas ferroviarias, así como candidatos autorizados. Cuando proceda, se invitará a participar a representantes de los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de mercancías y viajeros y a las Administraciones del Estado, de las Comunidades autónomas y Entidades locales.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia velará por la efectiva coordinación prevista en este apartado pudiendo participar como observadora en las reuniones de coordinación que se celebrarán al menos una vez al año.

La coordinación se referirá, entre otros aspectos, a las necesidades de los candidatos en relación con el mantenimiento y desarrollo de la capacidad de las infraestructuras, con el contenido de los objetivos de rendimiento orientados al usuario que puedan establecerse en los acuerdos de cooperación previstos en el apartado 4 del artículo 32 de esta ley, contenido y aplicación de la declaración sobre la red, cuestiones de intermodalidad e interoperabilidad, y cualquier otra relacionada con las condiciones de acceso a la infraestructura y la calidad de los servicios prestados.

Los administradores de infraestructuras ferroviarias publicarán en su declaración sobre la red los mecanismos de coordinación puestos en marcha y elaborarán y publicarán directrices para la coordinación previa consulta con las partes interesadas y publicarán en su página web un informe anual recapitulativo de las actividades de coordinación emprendidas.

Los mecanismos de coordinación que se establezcan no afectarán al derecho de las partes interesadas de presentar reclamaciones ante la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ni a las actuaciones de oficio de esta.

3. Con el fin de facilitar la prestación de servicios ferroviarios eficaces y eficientes en la Unión Europea, los principales administradores de infraestructuras ferroviarias participarán y cooperarán en una red, que celebre reuniones a intervalos regulares para desarrollar las infraestructuras ferroviarias de la Unión, apoyar la ejecución puntual y eficaz del espacio ferroviario europeo único, intercambiar buenas prácticas, supervisar y comparar resultados, contribuir a las actividades de supervisión del mercado que corresponden a la Comisión, combatir los cuellos de botella transfronterizos, y debatir la aplicación de los sistemas de cánones y adjudicación de capacidad.

La coordinación que se establezca, de acuerdo con este apartado, no afectará al derecho de las partes interesadas de presentar reclamaciones ante la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ni a las actuaciones de oficio de esta.

Artículo 21. *Independencia e imparcialidad del administrador de infraestructuras ferroviarias. Transparencia financiera y externalización de sus funciones.*

1. El administrador de infraestructuras deberá ser una entidad jurídica distinta de cualquier empresa ferroviaria y, en el caso de las empresas integradas verticalmente, de cualquier otra entidad jurídica encuadrada en ellas. A tales efectos deberán cumplirse los siguientes requisitos:

- a) Los miembros de los órganos superiores de gobierno y administración de los administradores de infraestructuras deberán ser imparciales actuando de manera no discriminatoria y no podrán verse afectados por ningún conflicto de interés.

b) Será incompatible el ejercicio de las funciones de:

1.º) administrador o miembro del órgano de administración de un administrador de infraestructuras ferroviarias y del órgano de administración de una empresa ferroviaria;

2.º) responsable de la toma de decisiones sobre las funciones esenciales y miembro del órgano de administración de una empresa ferroviaria;

3.º) cuando exista un órgano supervisor, miembro del órgano de supervisión de un administrador de infraestructuras ferroviarias y como miembro del órgano de supervisión de una empresa ferroviaria;

4.º) miembro del órgano de supervisión de una empresa que forme parte de una empresa integrada verticalmente y que controle a la vez a una empresa ferroviaria y a un administrador de infraestructuras y como miembro del órgano de administración de dicho administrador de infraestructuras.

c) En el caso de empresas integradas verticalmente, el administrador o los miembros del órgano de administración del administrador de infraestructuras ferroviaria y las personas responsables de la toma de decisiones sobre las funciones esenciales no deben recibir ninguna remuneración basada en los resultados de la empresa de ninguna otra entidad jurídica que forme parte de la empresa integrada verticalmente ni deben recibir primas relacionadas principalmente con los resultados financieros de empresas ferroviarias en particular. Sin embargo, pueden ofrecérseles incentivos relacionados con los resultados globales del sistema ferroviario.

d) En el caso de que los sistemas de información sean comunes a diferentes entidades dentro de una empresa integrada verticalmente, el acceso a información sensible relacionada con funciones esenciales se restringirá al personal autorizado del administrador de infraestructura. La información sensible no podrá ser transmitida a otras entidades que formen parte de una empresa integrada verticalmente.

2. En relación con las funciones esenciales de los administradores generales de infraestructuras, el administrador de infraestructuras es independiente desde el punto de vista organizativo y de toma de decisiones. Estas funciones esenciales solo podrán encomendarse a otras empresas u organismos cuando tengan forma jurídica, organización y toma de decisiones independiente de cualquier empresa ferroviaria. Para la debida aplicación de ello, habrá de observarse:

a) Ninguna empresa ferroviaria ni ninguna otra entidad jurídica ejercerá una influencia decisiva sobre el administrador de infraestructuras en relación con las funciones esenciales, sin perjuicio de lo que respecta a la definición del marco estatal normativo de fijación de los cánones y del marco de adjudicación de la capacidad así como de las normas específicas de fijación de cánones.

b) Ninguna empresa ferroviaria ni ninguna otra entidad jurídica que forme parte de una empresa integrada verticalmente podrá tener una influencia decisiva en las decisiones tomadas por el administrador de infraestructuras en relación con las funciones esenciales.

c) Ninguna empresa ferroviaria ni ninguna otra entidad jurídica que forme parte de una empresa integrada verticalmente podrá tener influencia decisiva en los nombramientos y destituciones de personas responsables de la toma de decisiones sobre funciones esenciales. No podrá haber conflictos de intereses debidos a la movilidad de las personas responsables de las funciones esenciales.

3. Los administradores de infraestructuras solo podrán emplear los ingresos procedentes de las actividades de gestión de la red de infraestructura, incluidos los fondos públicos, para financiar su propia actividad, incluidos los pagos de sus créditos y, en su caso, de dividendos a los accionistas, excluyendo a las empresas que formen parte de una empresa integrada verticalmente y que controlen tanto a una empresa ferroviaria como a dicho administrador de infraestructuras.

4. En el ejercicio de la actividad comercial y financiera los administradores de infraestructuras tendrán que observar las siguientes reglas:

a) En ningún caso podrán conceder préstamos a empresas ferroviarias ni estas a aquellos, ya sea de forma directa o indirecta.

b) Los prestamos entre entidades jurídicas de una empresa integrada verticalmente solo se concederán, desembolsarán y reembolsarán a los tipos y condiciones de mercado que reflejen el perfil de riesgo individual de la entidad en cuestión.

c) Los prestamos entre entidades jurídicas de una empresa integrada verticalmente concedidos antes del 24 de diciembre de 2016 se mantendrán hasta su vencimiento, siempre y cuando fueran pactados a tipos de mercado y realmente sean desembolsados y reembolsados.

d) Cualquier servicio ofrecido por otras entidades jurídicas de una empresa integrada verticalmente al administrador de infraestructuras ferroviarias se basará en contratos y se pagará o bien a precios de mercado o bien a precios que reflejen el coste de producción, más un margen de beneficio razonable.

e) Las deudas atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias se separarán claramente de las atribuidas a las otras entidades jurídicas de las empresas integradas verticalmente. Estas deudas se reembolsarán por separado. Esto no impide que el pago final de las deudas se realice a través de una empresa que forme parte de una empresa integrada verticalmente y que controle a la vez a una empresa ferroviaria y a un administrador de infraestructuras y como miembros del consejo de administración de dicho administrador de infraestructuras, o a través de otra entidad dentro de la empresa.

f) La contabilidad del administrador de infraestructuras ferroviarias y la de las otras entidades jurídicas dentro de una empresa integrada verticalmente se llevarán de forma que se garantice el cumplimiento del presente artículo y permita una contabilidad separada y un circuito financiero transparente dentro de la empresa.

g) Dentro de las empresas integradas verticalmente, el administrador de infraestructuras mantendrá registros detallados de cualquier relación comercial o financiera con las otras entidades jurídicas de dicha empresa.

5. El administrador de infraestructuras ferroviarias ejercerá las funciones de gestión del tráfico y planificación del mantenimiento de manera transparente y no discriminatoria y se garantizará que las personas responsables de la toma de esas decisiones no estén afectadas por ningún conflicto de intereses. En particular:

a) En lo que respecta a la gestión del tráfico, deberá asegurarse que las empresas ferroviarias, en casos de interrupciones que les afecten, disponen de un acceso pleno y puntual a la información pertinente. Cuando el administrador de infraestructuras ferroviarias conceda un acceso más avanzado al proceso de gestión del tráfico, deberá hacerlo para las empresas ferroviarias afectadas de forma transparente y no discriminatoria.

b) En lo que respecta a la planificación a largo plazo de mantenimiento y/o renovación de gran calado de las infraestructuras ferroviarias, el administrador de infraestructuras ferroviarias consultará a los candidatos y tendrá en cuenta, en la mayor medida posible, las preocupaciones manifestadas.

Los administradores de infraestructuras llevarán a cabo la programación de los trabajos de mantenimiento de manera no discriminatoria.

6. El administrador de infraestructuras ferroviarias, siempre que no genere conflictos de intereses y que se garantice la confidencialidad de la información sensible a efectos comerciales, podrá externalizar:

a) Funciones a una entidad diferente, a condición de que esta última no sea una empresa ferroviaria, no controle a una empresa ferroviaria ni esté controlada por una empresa ferroviaria. Dentro de una empresa integrada verticalmente, las funciones esenciales no se externalizarán a ninguna otra entidad de la empresa integrada verticalmente, a menos que dicha entidad realice exclusivamente funciones esenciales.

b) La ejecución de trabajos y tareas relacionadas en relación con el desarrollo, el mantenimiento y la renovación de las infraestructuras ferroviarias a empresas ferroviarias o sociedades que controlen la empresa ferroviaria o estén controladas por la empresa ferroviaria.

El administrador de infraestructuras ferroviarias mantendrá el poder de supervisión y será responsable en última instancia del ejercicio de las funciones descritas en el apartado 21 del anexo I.

Cualquier entidad que asuma funciones esenciales deberá respetar todas las normas que garantizan la independencia del administrador de la infraestructura, la independencia de las funciones esenciales, la imparcialidad y la transparencia.

CAPÍTULO V

Régimen jurídico de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias

Artículo 22. *Administración general de las infraestructuras de la Red Ferroviaria de Interés General.*

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.

2. Mediante un acuerdo del Consejo de Ministros, adoptado a propuesta del Ministro de Fomento, podrá decidirse que cualquier elemento de la infraestructura ferroviaria ya existente e integrado en la Red Ferroviaria de Interés General, que esté siendo administrado por uno de los administradores de infraestructuras previstos en el apartado 1 de este artículo, pase a ser administrado por otra entidad distinta, de las que están contempladas en el apartado 4 del artículo 19, siempre que cumplan los requisitos del artículo 21.

El cambio en la entidad administradora implicará las modificaciones de titularidad o de régimen jurídico que sean precisas, conforme a lo establecido en esta ley y sus normas de desarrollo, así como en las demás normas que sean de aplicación y en el contrato a que hace referencia el apartado 4 del artículo 19. Dicho cambio se materializará por acuerdo de Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Fomento.

Las transmisiones que se efectúen en aplicación de este artículo quedarán en todo caso exentas de cualquier tributo estatal, autonómico o local, incluidos los tributos cedidos a las comunidades autónomas, sin que resulte aplicable a las mismas lo previsto en el artículo 9.2 del texto refundido de Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo.

Las indicadas transmisiones, actos u operaciones gozarán igualmente de exención de aranceles u honorarios por la intervención de fedatarios públicos y registradores de la propiedad y mercantiles.

Artículo 23. *Funciones de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.*

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.

2. Los administradores generales de infraestructuras ferroviarias no podrán prestar servicios de transporte ferroviario, salvo los que sean inherentes a su propia actividad.

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

4. En el ejercicio de sus funciones, los administradores generales de infraestructuras ferroviarias actuarán con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos por sus estatutos y teniendo en cuenta, en todo caso, la garantía del interés público, la seguridad de los usuarios, la eficacia global del sistema ferroviario y los principios de transparencia, no discriminación, imparcialidad e independencia de cualquier operador ferroviario.

5. Los administradores generales de infraestructura no podrán encomendar a terceros la realización de funciones inherentes a la gestión del sistema de control, de circulación y de seguridad.

Artículo 24. *Administración y construcción de la infraestructura ferroviaria por los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.*

1. Corresponde a los administradores generales de infraestructuras ferroviarias la administración de las infraestructuras ferroviarias de las que sean titulares o de las que se le encomienden en virtud de un convenio.

2. La construcción y administración de la infraestructura ferroviaria por los administradores generales de infraestructuras ferroviarias se efectuará de acuerdo con las reglas siguientes:

a) El administrador de infraestructuras ferroviarias responsable podrá acometer la construcción y administración, incluido el mantenimiento, de las líneas de su titularidad, con arreglo a lo previsto en el apartado 1, párrafos a) y b) del artículo precedente.

b) Los administradores generales de infraestructuras ferroviarias ajustarán su actividad a las normas establecidas para las administraciones públicas en la legislación sobre contratos del sector público, para la preparación, adjudicación, cumplimiento, efectos y extinción de los contratos de obras de construcción o modificación de las infraestructuras ferroviarias, a excepción de las obras de electrificación y señalización, el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y la gestión de los sistemas de control, circulación y seguridad del tráfico.

c) Los administradores generales de infraestructuras ferroviarias contratarán con arreglo a lo previsto en la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales. En los supuestos en que no sea de aplicación esta ley, los administradores de infraestructuras ferroviarias acomodarán su actuación a las instrucciones internas que, conforme a lo dispuesto en la legislación sobre contratos del sector público, deben aprobar dichas entidades para la adjudicación de contratos no sujetos a regulación armonizada.

d) En aquellos contratos en los que, de conformidad con los apartados anteriores, se incluyan prestaciones cuya contratación se encuentre sometida a la legislación sobre contratos del sector público, junto con prestaciones cuya contratación se encuentre sujeta a la Ley 31/2007, de 30 de octubre, o junto con prestaciones cuya contratación se rija por las instrucciones internas que apruebe la entidad, el administrador de infraestructuras ferroviarias atenderá en todo caso, para la determinación de las normas que deba observar en la preparación y adjudicación, efectos y extinción de los citados contratos, al carácter de la prestación que tenga más importancia desde el punto de vista económico.

3. Cuando en estos supuestos en que se pretende la ejecución de varias actividades, se pongan de manifiesto, mediante la elaboración del documento de evaluación previa a que se refiere el artículo 134 del texto refundido de la Ley de contratos del sector público, las circunstancias a que se refiere el citado artículo 134, y que las fórmulas alternativas de contratación previstas en la normativa que resulte de aplicación, según las reglas anteriores, no permiten la satisfacción de las finalidades y objetivos proyectados, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá realizar la construcción o administración de infraestructuras ferroviarias mediante la celebración de contratos de colaboración entre el sector público y el sector privado definidos en el artículo 11 del texto refundido de la Ley de contratos del sector público. Estos contratos se regirán, con las especialidades previstas en esta ley, por las normas que resulten de aplicación según lo señalado en el párrafo primero de este apartado d), salvo en los supuestos en los que se incluya entre las actuaciones a realizar la ejecución de obras de plataforma o de montaje de vía en los que el administrador de infraestructuras ferroviarias ajustará su actividad a las normas establecidas para las administraciones públicas en la legislación sobre contratos del sector público, relativas a los contratos de colaboración entre el sector público y el sector privado, con independencia del porcentaje que representen cada una de las prestaciones desde el punto de vista económico respecto del presupuesto total del contrato.

En los contratos de colaboración entre el sector público y el sector privado el plazo de ejecución del contrato vendrá determinado en función de la amortización de las inversiones o de las fórmulas de financiación que se prevean, sin que resulte de aplicación la limitación prevista en el artículo 314 del texto refundido de la Ley de contratos del sector público; no obstante, la duración de estos contratos en ningún caso podrá exceder de cuarenta años. Asimismo, en todos aquellos contratos de colaboración entre el sector público y el sector privado cuyo valor estimado sea igual o superior a doce millones de euros, la aprobación del expediente exigirá con carácter previo la autorización del Consejo de Ministros e informe preceptivo y vinculante del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas que se pronuncie sobre las repercusiones presupuestarias y compromisos financieros que conlleva, así como sobre su incidencia en el cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria.

4. El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá, asimismo, realizar la construcción o administración de infraestructuras ferroviarias mediante la celebración de un contrato de concesión de obra pública, que se regirá por lo dispuesto en la legislación sobre contratos del sector público, con las especificaciones previstas en esta ley.

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

Artículo 25. *Aportaciones económicas del Estado. Convenios y programas de actividad.*

1. En el marco de lo establecido en la legislación comunitaria y nacional, los administradores generales de infraestructuras ferroviarias podrán recibir aportaciones económicas del Estado que sean acordes al ejercicio sostenible de las funciones que tienen atribuidas, en particular respecto de la construcción, mantenimiento, conservación, reposición o mejora de las infraestructuras, así como también en relación a la magnitud de la infraestructura y a sus necesidades financieras, especialmente para hacer frente a nuevas inversiones. Dichas aportaciones tendrán en consideración los costes necesarios para realizar la actividad por una empresa eficiente y bien gestionada.

Sin perjuicio de lo anterior, el Gobierno podrá acordar que las inversiones que sea necesario acometer puedan realizarse por medios distintos a la financiación estatal directa, a través de los medios de colaboración público-privada establecidos en el ordenamiento jurídico vigente.

2. El Ministerio de Fomento y el administrador de infraestructura ferroviaria, previo informe del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas que tendrá carácter vinculante, suscribirán un convenio, por un período no inferior a cinco años, que incluirá en su objeto las diferentes infraestructuras e instalaciones de servicio que administre y que se ajustará a los principios y parámetros básicos que se indican en el anexo II. El convenio señalará los objetivos y fines a alcanzar y propondrá la cuantía de las aportaciones a realizar por el Estado, con arreglo a lo previsto en el apartado anterior. El conjunto de medidas incluidas dentro del convenio debe garantizar la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias. Las condiciones del convenio y la estructura de los pagos a realizar en virtud del mismo en concepto de financiación al administrador de infraestructuras deberán fijarse para toda la duración del convenio desde el momento de su suscripción.

Previamente a su adopción, el Ministerio de Fomento remitirá el convenio a las empresas ferroviarias y resto de candidatos, con objeto de que, durante el plazo de un mes, examinen y, en su caso, informen dicho convenio. El convenio será publicado en el «Boletín Oficial del Estado» en el plazo de un mes desde su suscripción.

La Intervención General de la Administración del Estado emitirá un informe de control financiero sobre el grado de ejecución de las previsiones económicas del convenio, en el que se recoja su opinión técnica sobre la liquidación de las aportaciones a efectuar por el Estado. El Ministerio de Fomento realizará el control técnico sobre la ejecución del mismo.

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.

4. En el marco de la política general del Gobierno, y de acuerdo con la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria, los administradores generales de infraestructuras deberán aprobar un programa de actividad que incluirá planes de inversión y financiación.

Dicho programa irá orientado a garantizar un uso, suministro y desarrollo óptimo y eficiente de la infraestructura, asegurando al mismo tiempo el equilibrio financiero, y preverá los medios necesarios para lograr tales objetivos. Los administradores de infraestructuras ferroviarias, remitirán el borrador del programa al Ministerio de Fomento, Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, empresas ferroviarias y resto de candidatos, Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y demás interesados, de forma previa a su aprobación, con el fin de garantizar que estos actores tengan acceso a la información pertinente que les pudiera concernir y asimismo de que dispongan de la oportunidad de formular alegaciones

sobre el contenido del programa de actividad relativo a las condiciones de acceso y utilización de los diferentes servicios relacionados con las infraestructuras ferroviarias, y a la naturaleza, el suministro y el desarrollo de los mismos, antes de su aprobación, así como a la previsión de las actualizaciones de los cánones previstas, de conformidad con el artículo 100.1.

Dicho programa se actualizará anualmente y contendrá todas las actuaciones relacionadas con el establecimiento de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, o cualquier modificación de las mismas desde el punto de vista del trazado o de sus condiciones funcionales o de explotación, previstas para los cinco años siguientes.

5. Los administradores generales de infraestructuras ferroviarias adoptarán las medidas necesarias para garantizar la coherencia entre el convenio y el programa de actividad respectivamente previstos en los apartados anteriores procediendo, en caso de ser necesario, a reprogramar las inversiones previstas para acomodarlas a la capacidad de financiación existente en cada momento.

6. Los administradores generales de infraestructuras ferroviarias llevarán un registro de todos los activos que administren, que se utilizará para determinar la financiación necesaria para la reparación o sustitución de los mismos y que incluirá información detallada sobre el gasto en la renovación y modernización de la infraestructura.

Asimismo, los administradores de infraestructuras ferroviarias someterán a la aprobación del Ministerio de Fomento, un método de asignación de costes a las diferentes categorías de servicios ofrecidos a las empresas ferroviarias. Este método se actualizará periódicamente para incluir las mejores prácticas contables internacionales.

Dicho método de asignación de costes y sus actualizaciones serán previamente informados por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y por el Consejo Nacional de Transportes Terrestres.

Artículo 26. *Recursos de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.*

Los recursos económicos de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias podrán ser cualquiera de los enumerados en el apartado 1 del artículo 65 de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de organización y funcionamiento de la Administración General del Estado. Entre los recursos económicos del administrador de infraestructuras ferroviarias se incluyen:

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

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

3.º Los ingresos, comerciales o de otra naturaleza, que obtenga por la ejecución de los convenios o contratos-programa celebrados con el Estado.

4.º El importe de las tasas que deba percibir por afectación, con arreglo a esta ley.

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

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.

7.º Las transferencias corrientes o de capital que, en su caso, puedan incluirse en los Presupuestos Generales del Estado.

8.º Los recursos financieros procedentes de operaciones de endeudamiento, de conformidad con lo previsto en el artículo 111 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

9.º Las donaciones.

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

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

Artículo 27. *Patrimonio de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.*

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.

2. Los administradores generales de infraestructuras ferroviarias podrán ejercer, en cualquier momento, respecto de los bienes de dominio público de su titularidad las facultades de administración, defensa, policía, investigación, deslinde y recuperación posesoria que otorga a la Administración General del Estado la legislación sobre el patrimonio de las administraciones públicas.

Igualmente, les corresponderá establecer el régimen de uso de los bienes de dominio público de su titularidad y otorgar las autorizaciones y demás títulos que permitan su utilización por terceros.

3. Son de dominio público todas las líneas ferroviarias, los terrenos por ellas ocupados y las instalaciones que se encuentren situadas íntegramente en la zona de dominio público.

Los administradores generales de infraestructuras ferroviarias podrán desafectar los bienes de dominio público de su titularidad de que resulten innecesarios para la prestación de los servicios de interés general y esenciales para la comunidad.

Esta desafectación se llevará a efecto por los órganos competentes de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias de acuerdo con sus estatutos, tras la correspondiente declaración de innecesariedad, previo informe preceptivo del Ministerio de Fomento, y determinará la incorporación de los bienes desafectados a su patrimonio propio.

Los bienes desafectados podrán ser objeto de enajenación o permuta siempre que se hubieren cumplido los requisitos establecidos en la legislación de expropiación forzosa para la reversión.

Artículo 28. *Régimen jurídico del personal laboral y regímenes presupuestario, económico-financiero, de contabilidad, de intervención y de control financiero.*

1. El régimen jurídico del personal laboral de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias y su contratación se ajustará al derecho laboral, conforme a lo previsto en el artículo 55.1 y 2 de la Ley 6/1997, de 14 de abril.

2. El régimen presupuestario, el económico-financiero, el de contabilidad, el de intervención y el de control financiero de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias serán determinados en sus estatutos, conforme a lo establecido en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

Artículo 29. *Régimen tributario.*

Los administradores generales de infraestructuras quedarán sometidos al régimen tributario propio de las entidades públicas empresariales, con las particularidades que esta ley prevé.

Artículo 30. *Control de la actuación de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.*

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

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

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

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

d) A través de las actuaciones inspectoras sobre la prestación de los servicios y la administración de las infraestructuras, así como las que correspondan a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en los términos previstos en las normas reguladoras de la seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.

e) Supervisando que los programas de actividad aprobados por los administradores de infraestructuras se adaptan a la política general que determine el Gobierno, a la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria, en particular en lo referido a la priorización de las actuaciones a realizar sobre la red, y a los convenios que se suscriban en virtud de lo previsto en el artículo 25.2.

2. El control presupuestario y financiero de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias se realizará de conformidad con lo establecido en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, para las entidades públicas empresariales.

Artículo 31. *Estatuto de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.*

El Consejo de Ministros, a iniciativa del Ministro de Fomento y a propuesta del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, aprobará mediante Real decreto los estatutos de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, en los que, además de las cuestiones contempladas en el artículo 62 de la Ley 6/1997, de 14 de abril, se regularán la estructura organizativa básica, los órganos superiores de dirección y las funciones de los mismos.

CAPÍTULO VI

Declaración sobre la red

Artículo 32. *Contenido, elaboración, características y publicación de la declaración sobre la red.*

1. La declaración sobre la red expondrá las características de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias e informará sobre la capacidad y condiciones técnicas de cada tramo de la red y sobre las condiciones de acceso a la misma. Su contenido se atenderá a lo recogido en el anexo III.

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.

3. La declaración sobre la red se publicará como mínimo cuatro meses antes de que finalice el plazo de solicitud de capacidad de infraestructura.

4. Sujeto a la supervisión de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia un administrador de infraestructuras ferroviarias podrá celebrar acuerdos de cooperación con una o más empresas ferroviarias de forma no discriminatoria y con vistas a ofrecer ventajas a los clientes, como precios reducidos o una mejora del funcionamiento en la parte de la red cubierta por el acuerdo.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia supervisará la ejecución de los acuerdos en cuestión y podrá, en casos debidamente justificados, aconsejar su rescisión.

5. La declaración de red contendrá los criterios a tener en cuenta para determinar cuándo se da la falta de uso de franjas horarias que habiéndose adjudicado no se utilicen.

CAPÍTULO VII

Adjudicación de capacidad de infraestructura

Artículo 33. *Concepto de adjudicación de capacidad.*

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

Artículo 34. *Candidatos.*

1. Podrán solicitar la asignación de capacidad de infraestructura las empresas ferroviarias y las agrupaciones empresariales internacionales que constituyan dichas empresas.

2. Asimismo, podrán solicitar capacidad de infraestructura, en la forma y con los requisitos que reglamentariamente se establezcan, las administraciones públicas con competencias en materia de transporte ferroviario que tengan interés de servicio público en la adquisición de capacidad, y los consignatarios, los cargadores y aquellas empresas transportistas y operadores de transporte que, sin tener la consideración de empresas ferroviarias, tengan interés comercial en la adquisición de capacidad. En tales supuestos, para la utilización de la capacidad de infraestructura será preciso que los candidatos designen una empresa ferroviaria y comuniquen dicha circunstancia al administrador de infraestructuras.

3. Todas aquellas empresas que acrediten su interés en la obtención de una licencia de empresa ferroviaria podrán formular una consulta al administrador sobre la capacidad disponible en cada momento.

Artículo 35. *Requisitos a los candidatos.*

Los administradores de infraestructuras ferroviarias, conforme a lo que reglamentariamente se disponga y con el fin de proteger sus legítimas expectativas en materia de ingresos y la futura utilización de la infraestructura que gestionen, podrán imponer requisitos a los candidatos, siempre y cuando éstos sean adecuados, transparentes y no discriminatorios.

Tales requisitos se especificarán en la declaración sobre la red y se referirán exclusivamente a la idoneidad para presentar ofertas conformes para la obtención de capacidad de infraestructura y a la aportación de garantías económicas, las cuales no podrán superar un máximo adecuado, proporcional al nivel de actividad que prevea el candidato.

El procedimiento reglamentario para la aplicación de estos requisitos se adaptará a los criterios que fije la Comisión Europea en aplicación de lo previsto en el artículo 41.3 de 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.

Artículo 36. *Procedimiento de adjudicación.*

Reglamentariamente se regularán el calendario y el procedimiento de adjudicación de capacidad a los candidatos, especificando los derechos y obligaciones de éstos y del administrador de infraestructuras ferroviarias en lo relativo a la adjudicación de capacidad. El procedimiento de adjudicación de capacidad deberá ajustarse a principios de transparencia, objetividad y no discriminación.

Dicha regulación contemplará la coordinación de solicitudes de capacidad y las medidas a adoptar por los administradores en caso de congestión de la infraestructura, así como la cooperación entre los administradores de infraestructura para la adjudicación eficiente de surcos ferroviarios en servicios de transporte que abarquen tramos de líneas gestionadas por diferentes administradores de infraestructuras.

Artículo 37. *Medidas especiales en caso de perturbaciones del tráfico ferroviario.*

1. En caso de accidente, de fallo técnico o de cualquier otra incidencia que perturbe significativamente el tráfico ferroviario, el administrador de infraestructuras ferroviarias adoptará todas las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad a la mayor brevedad posible. A tal fin, elaborará un plan de contingencias, sin perjuicio de lo establecido en la Ley 2/1985, de 21 de enero, sobre Protección Civil, y de las competencias de las comunidades autónomas en la materia.

En dicho plan de contingencias se enumerarán los diversos organismos que deben ser informados en caso de incidente importante o de perturbación grave del tráfico ferroviario.

2. Cuando, por causas excepcionales, la infraestructura haya quedado temporalmente inutilizable, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá suspender, sin previo aviso, la prestación de los servicios ferroviarios sobre dichas infraestructuras para la realización, con carácter urgente, de las reparaciones oportunas. Las empresas ferroviarias afectadas no tendrán derecho a exigir compensación o indemnización alguna.

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

4. En caso de que la perturbación pueda tener consecuencias sobre el tráfico transfronterizo, el administrador de infraestructuras compartirá la información pertinente con los demás administradores de infraestructuras cuya red y tráfico puedan verse afectados por la perturbación y cooperará con ellos para restablecer el tráfico transfronterizo.

Artículo 38. *Derechos de uso de capacidad.*

1. El derecho de uso de capacidad de infraestructura será adjudicado por el administrador de infraestructuras ferroviarias y, una vez atribuido a un candidato, no podrá cederse a otra empresa. No se considerará cesión la utilización de capacidad por parte de una empresa ferroviaria que opere por cuenta de un candidato adjudicatario de capacidad que no sea empresa ferroviaria. En tal caso, dicha utilización de capacidad se llevará a cabo para el cumplimiento de los fines propios de la actividad del adjudicatario, que habrá de ser alguno de los previstos en el artículo 34.2.

2. Queda prohibido todo negocio jurídico sobre la capacidad de infraestructura adjudicada.

No se considerará transmisión la utilización de capacidad por parte de una empresa ferroviaria que opere por cuenta de un candidato.

3. Los administradores de infraestructuras y los candidatos podrán celebrar acuerdos marco para la reserva de capacidad en los que se especificarán las características de la capacidad de infraestructura solicitada y ofrecida al candidato por una duración superior a un período de vigencia del horario de servicio.

4. Los acuerdos marco no determinarán los surcos ferroviarios en detalle, no impedirán la utilización de la infraestructura correspondiente por parte de otros candidatos o para otros servicios y podrán modificarse o limitarse para permitir un mejor uso de la infraestructura ferroviaria.

5. Los acuerdos marco tendrán una vigencia máxima de cinco años, renovable por períodos iguales.

Podrá acordarse, sin embargo, un período superior a cinco años cuando esté justificado por la existencia de contratos comerciales, inversiones especializadas o riesgos. Para servicios que utilicen una infraestructura especializada que requiera inversiones de gran magnitud y a largo plazo, debidamente justificadas por el candidato, podrán concertarse acuerdos marco por un período de vigencia de hasta quince años.

Será posible un período de vigencia superior a quince años en casos excepcionales y, en concreto, en caso de inversiones de gran magnitud y a largo plazo, y especialmente cuando éstas sean objeto de compromisos contractuales que incluyan un plan de amortización plurianual. En dicho caso, las necesidades del candidato podrán requerir que se definan con precisión las características de la capacidad, con inclusión de las frecuencias, el volumen y la calidad de las franjas ferroviarias, que se adjudicarán al candidato durante la vigencia del acuerdo marco. En el caso de infraestructuras congestionadas, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá reducir la capacidad reservada cuando, en un período de al menos un mes, ésta haya sido utilizada por debajo de la cuota asignada al candidato.

6. El administrador de infraestructuras ferroviarias comunicará los acuerdos marco a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y, respetando la confidencialidad de los datos con relevancia comercial, informará a los interesados, cuando fuese así requerido por éstos, de las líneas generales de cada acuerdo marco.

CAPÍTULO VIII

Infraestructuras ferroviarias en los puertos y aeropuertos de interés general

Artículo 39. *Régimen aplicable.*

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.

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.

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.

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.

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

6. Cuando un puerto o aeropuerto de interés general esté ubicado en el territorio de una comunidad autónoma que disponga de red ferroviaria de su titularidad, se podrán celebrar convenios entre los titulares de las distintas infraestructuras para facilitar la interconexión y compatibilidad entre las diferentes redes.

CAPÍTULO IX

Infraestructuras ferroviarias de titularidad privada

Artículo 40. *Régimen aplicable a las líneas ferroviarias de titularidad privada.*

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

2. Para el establecimiento o la explotación de una infraestructura ferroviaria de titularidad privada que discurra por el territorio de más de una comunidad autónoma, será necesario obtener, previamente, la correspondiente autorización administrativa que habilite para ello. Con anterioridad al otorgamiento de la autorización por el Ministerio de Fomento, el solicitante deberá presentar un proyecto de establecimiento o de explotación de la línea que incluirá, como mínimo, una memoria explicativa de los fines que se persiguen mediante el establecimiento o la explotación de la infraestructura proyectada, con sus planos generales y parciales, así como los presupuestos correspondientes, las actividades que vayan a prestarse sobre aquélla, la descripción de las obras y las circunstancias técnicas de realización de las mismas, que habrán de ajustarse a las normas que, en materia de seguridad e interoperabilidad, se establezcan reglamentariamente por el Ministerio de Fomento. El proyecto de establecimiento o explotación de la línea será sometido, por el Ministerio de Fomento, a informe de los órganos competentes de las comunidades autónomas por cuyo territorio deba discurrir la infraestructura, con anterioridad a su autorización. Dicho informe deberá ser emitido en el plazo de un mes contado desde que sea solicitado, entendiéndose que es favorable si no se remitiese en el referido plazo.

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

4. Cuando el establecimiento de una línea ferroviaria de titularidad privada sea, con arreglo a la legislación expropiatoria, de utilidad pública o interés social, el Ministerio de Fomento podrá habilitar a su titular para ocupar los terrenos de dominio público que resulten

necesarios y, en su caso, para adquirir los de propiedad privada a través del procedimiento de expropiación forzosa en el que aquél tendrá la condición de beneficiario.

Artículo 41. *Elementos que complementen la Red Ferroviaria de Interés General.*

La conexión de las infraestructuras ferroviarias no pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General, especialmente de los cargaderos, con la Red Ferroviaria de Interés General únicamente podrá realizarse cuando el administrador de infraestructuras ferroviarias expresamente lo autorice. El titular de la infraestructura ferroviaria no perteneciente a la Red Ferroviaria de Interés General facilitará la conexión en los términos que se determinen en la autorización. Reglamentariamente se determinarán las condiciones en las que se efectuará la conexión de dichas infraestructuras ferroviarias con la Red Ferroviaria de Interés General y el régimen de construcción y explotación de los elementos de titularidad privada que complementan las infraestructuras ferroviarias de titularidad de los administradores de infraestructuras ferroviarias a que se refiere el artículo 22.