

# OFERTA EMPLEO PUBLICO 2008

## Conceptos Ferroviarios Básicos



# INDICE

## 1. El Sector Ferroviario

- 1.1. Configuración del Sector Ferroviario
- 1.2. Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario. (EXTRACTO)
- 1.3. Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario. (EXTRACTO)
- 1.4. Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. (EXTRACTO)

## 2. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

- 2.1. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
- 2.2. Plan Estratégico 2006-2010
- 2.3. Nuevo modelo de gestión
- 2.4. Declaración sobre la Red

## 3. Áreas de Actividad

- 3.1. Circulación
- 3.2. Infraestructura
- 3.3. Estaciones de Viajeros
- 3.4. Servicios Logísticos

## 4. Prevención de Riesgos Laborales

## 5. Protección Civil y Seguridad

- 5.1. Protección Civil
- 5.2. Ley de Seguridad Privada y Centros 24 horas

## 6. Política de Igualdad



# CAPÍTULO 1

El sector Ferroviario



## 1.1. Configuración del Sector Ferroviario

El año 2003 pasará a la historia como una de esas fechas cruciales en el devenir del ferrocarril español, como 1848, en que se inauguró la primera línea ferroviaria de la Península, o 1941, en que se creó la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe).

El Pleno del Congreso de los Diputados aprobó la Ley del Sector Ferroviario, una norma que supone en la práctica la reestructuración del ferrocarril español y el inicio del proceso de liberalización del mercado ferroviario en nuestro país.

### Los actores del sistema

#### Quiénes son los actores del sistema

De hecho, desde su entrada en vigor, cualquier empresa ferroviaria que pretenda prestar transporte nacional de mercancías tendrá libre acceso a la Red Ferroviaria de Interés General.

Además, aquéllas que oferten servicios internacionales, también podrán hacerlo sobre las infraestructuras españolas integradas en la denominada Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías.

La Ley determina también cuáles serán los actores protagonistas del sector: un administrador de infraestructuras, cuya función principal será el mantenimiento y explotación de las líneas; empresas ferroviarias cuya actividad se centrará en prestar servicios de transporte de viajeros y mercancías; un Comité de Regulación Ferroviaria, que actuará de intermediario entre los dos anteriores; y el Ministerio de Fomento, que tutelaré la transición hacia el nuevo modelo y velará por el correcto funcionamiento de éste.

## Primera fase de la constitución de Adif

### Como se crea ADIF

La entidad pública empresarial Renfe pasó a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), asumiendo las funciones de administración de infraestructuras ferroviarias.

Los trabajadores se mantuvieron en la plantilla de Adif, salvo los vinculados con la operación de transporte ferroviario y un determinado número adicional necesario para la puesta en marcha y funcionamiento de una nueva entidad pública empresarial que se denominará Renfe-Operadora. Estos últimos se integraron en dicha entidad en función de las actividades y servicios que venían desarrollando, ya que desde un punto de vista legal existió sucesión de empresas.

La estructura organizativa básica, sus órganos superiores de dirección y las funciones de los mismos, fueron objeto de regulación en un estatuto específico que fue aprobado por el Gobierno antes de la entrada en vigor de la Ley.

## Integración de GIF en Adif

### Qué pasó con GIF

En cuanto a la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, la entrada en vigor de la Ley supuso su extinción, de modo que Adif se subrogó en todos los derechos y obligaciones de GIF y, a su vez, se convirtió en titular de todos sus bienes de dominio público o patrimoniales.

Como en el caso de Renfe, existió sucesión de empresas, de modo que los trabajadores se integraron en el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

### Estatuto de ADIF

La Ley ya indica que su función primordial será la de administración de la Infraestructura, que se extenderá sobre las infraestructuras ferroviarias de las que será titular Adif (líneas de alta velocidad en construcción o explotación por GIF y la Madrid-Sevilla) así como sobre las integradas en el patrimonio del Estado (el resto, desde la entrada en vigor de la Ley) y le sean encomendadas por los Ministerios de Hacienda y Fomento.

Serán también de titularidad del ente público los bienes y derechos patrimoniales de Renfe o de titularidad estatal que no sean precisos para la prestación de servicios de transporte –entre otros las líneas de ferrocarril cerradas o abandonadas, que se integrarán en el patrimonio de Adif–, y todas las estaciones, terminales e inmuebles que resulten precisos para su actividad.



Otras competencias relevantes son la adjudicación de la capacidad de la infraestructura, la elaboración y publicación de la declaración sobre la red, la emisión de informes previos a la concesión de una licencia de empresa ferroviaria, el otorgamiento de certificados de seguridad o el cobro de cánones y tarifas.

Adif prestará también otra serie de servicios adicionales (aprovisionamiento de combustible o formación de trenes), complementarios (corriente de tracción o precalentamiento de trenes de viajeros) y auxiliares (acceso a la red de telecomunicación, inspección técnica de material rodante o suministro de información complementaria), aunque en este último caso no está obligado a prestarlos.

Todas las funciones, sobre las que tendrá autonomía de gestión, podrá ejercerlas directamente o a través de terceros, salvo en el caso de aquéllas que son inherentes al sistema de control, de circulación y seguridad. Además, esta entidad pública no podrá prestar ni comercializar servicios de transporte ferroviario.

## Renfe Operadora

### Como se forma Renfe Operadora

Renfe-Operadora, que también se creó el mismo día de entrada en vigor de la Ley, está adscrita al Ministerio de Fomento y tiene como objeto la prestación de servicios de transporte ferroviario tanto de mercancías como de viajeros, incluyendo el mantenimiento del material rodante.

También puede llevar a cabo actuaciones mercantiles destinadas a optimizar sus funciones, incluso mediante la participación en negocios, empresas nacionales e internacionales u otras entidades, al tiempo que puede crear en su seno sociedades anónimas cuyo objeto social coincida, total o parcialmente, con las funciones propias de sus unidades de negocio o áreas corporativas.

Para cumplir su cometido, cuenta con un patrimonio propio, distinto del de la Administración General del Estado, al que se incorporaron todos los bienes muebles e inmuebles de la antigua Renfe necesarios para la prestación de transporte y aquellos que se estimaron convenientes para garantizar su equilibrio financiero. Las directrices básicas de actuación, sus niveles de inversión y compromisos para alcanzar sus fines y objetivos, se plasmaron en un contrato-programa.

Tiene asignada toda la capacidad de infraestructura que precise para la realización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías que preste hasta el momento de la liberalización de los mercados.

## Situación laboral de los trabajadores

### Trabajadores ferroviarios

Por lo que se refiere al régimen jurídico del personal del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y su contratación, éste se ajustará al Derecho laboral, conforme a lo previsto en el artículo 55.1 y 2 de



la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (LOFAGE).

En cuanto al régimen aplicable al personal ferroviario, las condiciones y requisitos para la obtención de los títulos y las habilitaciones necesarios para el desempeño de las funciones propias, así como el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de formación de ese personal, son establecidas mediante una Orden del Ministerio de Fomento y previa audiencia a los sindicatos más representativos del sector.

## Comité de Regulación Ferroviaria

### Qué es el Comité de Regulación Ferroviaria

El tercer gran actor del nuevo modelo es el Comité de Regulación Ferroviaria, al que compete la salvaguarda de la pluralidad de la oferta en la prestación de los servicios sobre la Red Ferroviaria de Interés General y velar porque sean prestados en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias.

Se trata de un órgano colegiado integrado en el Ministerio de Fomento formado, a su vez, por un presidente, cuatro vocales y un secretario. Los cinco primeros son designados por el ministro entre funcionarios de Fomento que pertenezcan a los Cuerpos Superiores de la Administración General del Estado, mientras que el secretario es designado por el propio Comité.

Su creación responde, en el marco de un mercado de transporte liberalizado, a la necesidad de garantizar la igualdad entre empresas públicas y privadas en las condiciones de acceso a la infraestructura, de velar por que los cánones por utilización de ésta no sean discriminatorios y de resolver los conflictos que puedan plantearse entre el Adif y las empresas ferroviarias. Sus resoluciones, por ello, son vinculantes para las entidades implicadas en el modelo y recurribles, en alzada, ante el propio ministro de Fomento.

## La función del Ministerio de Fomento

### Como participa Fomento en el proceso

Finalmente, el Ministerio de Fomento será el encargado de velar porque la transición hacia el nuevo modelo se realice de acuerdo a la Ley del Sector Ferroviario.

Fomento se reserva la planificación de las infraestructuras ferroviarias; el establecimiento o modificación de las ya existentes; la inclusión o no de una línea dentro de la Red Ferroviaria de Interés General; el otorgamiento de licencias o certificados de seguridad; la modificación de la cuantía de los cánones; la investigación de accidentes con víctimas; la aplicación del régimen sancionador; o la homologación de centros habilitados que certifiquen la idoneidad del material rodante o la formación del personal.



## Consideración de empresa ferroviaria

### Quién puede prestar servicios ferroviarios

Desde la entrada en vigor de la Ley, la prestación de servicios ferroviarios también está limitada a aquellas empresas que cumplan con una serie de requisitos.

Así, sólo tienen consideración de 'empresas ferroviarias' las que cuenten con una licencia que las acredite como tales y que será otorgada por el Ministerio de Fomento, pasando a formar parte de un Registro Especial de Empresas Ferroviarias creado en el propio Ministerio. Cada cinco años, dicha licencia será revisada.

Sólo se concede esta licencia, única para toda la Red Ferroviaria de Interés General y con validez en el resto de la Unión Europea, a las entidades cuya actividad principal consista en la prestación de servicios de transporte de viajeros o mercancías y que, en cualquier caso, deberán aportar la tracción. Es más, aquéllas que sólo cuenten exclusivamente con tracción, también tendrán la misma consideración.

Las empresas operadoras tienen que revestir la forma de sociedades anónimas; contar con capacidad financiera para hacer frente a sus obligaciones reales y potenciales durante un periodo mínimo de doce meses; garantizar la competencia profesional de su plantilla y la seguridad de los servicios que se pretenden prestar; y tener cubiertas las responsabilidades civiles que puedan serles exigibles. Renfe-Operadora no tendrá que ser sociedad anónima y tiene un plazo de seis meses, desde la entrada en vigor de la Ley, para solicitar su correspondiente licencia, y de dos años para habilitar a su personal y homologar su material. Estas empresas, las agrupaciones empresariales internacionales que las constituyan, los agentes de transporte, cargadores y operadores de transporte combinado, pueden solicitar capacidad de infraestructura al objeto de que el administrador les asigne surcos para la explotación de servicios ferroviarios. Estos no pueden cederse ni ser objeto de ningún negocio jurídico.

Previamente a la prestación de los servicios, las empresas ferroviarias deben obtener los correspondientes certificados de seguridad, un documento que podrá emitir el Ministerio de Fomento, el administrador de infraestructuras ferroviarias o un ente facultado por el primero.

Como mínimo, este documento debe explicitar el sistema de control, circulación y seguridad ferroviaria necesarios, los conocimientos y requisitos exigidos al personal de conducción, las características técnicas del material rodante y el procedimiento para su otorgamiento.

## Régimen económico y tributario especial

### Cuánto cuesta ser empresa ferroviaria

El desarrollo de actividades de transporte ferroviario de viajeros y mercancías está sometido a un régimen económico y tributario específico. Así, las empresas deben abonar una tasa en concepto de expedición de licencias o certificados de seguridad.





Por su parte, los viajeros deben abonar una tasa por la prestación del servicio de vigilancia y control de acceso, tanto de personas como de equipajes, en las estaciones y demás recintos ferroviarios, en función del kilometraje del viaje, el tipo de servicio y la modalidad de título de viaje.

También están gravadas por una tasa las gestiones precisas para la homologación de centros de formación de personal ferroviario está, la expedición de títulos y la certificación de material rodante.

## Cánones de uso de infraestructura

### ¿Por qué se paga?

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, además, percibe de las empresas ferroviarias cánones por la utilización de las infraestructuras integradas en la Red Ferroviaria de Interés General, así como las estaciones y otras instalaciones ferroviarias que administre.

Los referentes a la Red Ferroviaria de Interés General son, a su vez, de cuatro tipos: de acceso, por el derecho a utilizar, con carácter general, estas infraestructuras; de reserva de capacidad, por la disponibilidad del trayecto solicitado; de circulación, por la utilización efectiva de la capacidad reservada; y de tráfico, en función de las circulaciones realizadas sobre la infraestructura.

Cinco modalidades más hacen referencia a la utilización de estaciones por parte de los viajeros; al estacionamiento y uso de andenes; al paso por cambiadores de ancho; a la utilización de vías de apartado; y, por último, a la prestación de servicios que precisen de autorización para uso del dominio público ferroviario.

Por último, el administrador de infraestructura, u otra entidad habilitada por éste, cobra tarifas por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares a terceros, en régimen de concurrencia y de Derecho privado, así como por el uso comercial de sus instalaciones y espacios disponibles.

## La liberalización

Desde la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario se garantiza el libre acceso a la Red Ferroviaria de Interés General a cualquier empresa interesada en prestar servicios de transporte ferroviario de mercancías a nivel nacional.

Simultáneamente, las empresas ferroviarias que prestan servicios de transporte internacional de mercancías tienen también libre acceso a las infraestructuras españolas que forman parte de la Red Trans-europea de Transporte Ferroviario de Mercancías.

A partir de 2006, el Gobierno procedió a la liberalización del transporte internacional de mercancías sobre toda la Red Ferroviaria de Interés General habilitada para ello.

La Ley establece una serie de salvaguardas a este proceso. Así, pueden obtener asignación de capacidad de infraestructura solamente los candidatos nacionales de estados de la Unión Europea en los que



también se ha procedido a la liberalización. No obstante, las agrupaciones empresariales internacionales tienen derecho de acceso a la Red Ferroviaria de Interés General, siempre y cuando las circulaciones se hagan entre Estados miembros en que estén establecidas las empresas integrantes; así como aquellas que presten servicios de transporte internacional combinado de mercancías.

Por lo que se refiere a tráficos de viajeros, hasta que la Unión Europea no establezca un régimen de apertura del mercado, Renfe-Operadora tendrá derecho a explotar los servicios de transporte que se presten sobre la Red Ferroviaria de Interés General, en los términos que marca actualmente la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT).

Tanto en el caso de las mercancías como en el de viajeros, Renfe-Operadora conservará el derecho a explotar la capacidad de red que utilice hasta el momento en que se imponga el régimen de apertura del mercado de transporte pudiendo, a partir de ese momento, solicitar la asignación de otra adicional.



## PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE PEIT

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), aprobado por acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de julio de 2005, es la expresión de una nueva política de infraestructuras y transportes, concebida como un instrumento al servicio de los grandes objetivos en materia de política económica y social.

Dentro de este planteamiento general, el PEIT contempla las infraestructuras como el soporte imprescindible para que los ciudadanos dispongan de unos servicios de transporte de calidad y, sobre todo, seguros, y además, como un instrumento eficaz para impulsar el desarrollo económico y la cohesión social y territorial. De esta forma, se garantiza el mejor aprovechamiento de su potencial al servicio de la sociedad.

El Plan define las directrices básicas de la actuación en infraestructuras y transporte de competencia estatal con un horizonte a medio y largo plazo (2005-2020), al objeto de configurar un marco global y coherente, que dé estabilidad a esta política.

El PEIT supone el mayor esfuerzo de dotación de infraestructuras realizado en España, con unas inversiones cercanas a los 250.000 millones de euros, lo que supone una media anual de más 15.500 M , y un esfuerzo inversor en torno al 1,5% del PIB como media a lo largo de su periodo de vigencia.

La apuesta por el ferrocarril es una de las opciones estratégicas más claras del Plan, e incluye como ejes básicos de actuación: el desarrollo de una ambiciosa Red de Altas Prestaciones que cubre de manera equilibrada todo el territorio, la potenciación del transporte ferroviario de mercancías, con una decidida apuesta por el tráfico mixto, y el desarrollo de las cercanías.

Las actuaciones ferroviarias concentran más del 48% de las inversiones totales del Plan.

La potenciación del ferrocarril se inscribe en el marco de la implantación de un sistema intermodal integrado de transporte, tanto de mercancías como de viajeros, en el que los restantes modos también desempeñan un papel fundamental. Por ello, las inversiones en los modos de transporte por carretera, marítimo y aéreo se mantienen en los niveles apropiados para dar satisfacción, en condiciones de calidad y seguridad, a los aumentos esperados de demanda, muy importantes en algunos casos, y para contribuir proporcionadamente al cumplimiento de los objetivos globales del Plan.

El PEIT plantea una estrategia de financiación diversificada que, manteniendo un fuerte soporte de financiación presupuestaria, en torno al 60% del total, posibilita la utilización de diversas fuentes e instrumentos de financiación extrapresupuestaria, asegurando la viabilidad económico-financiera del Plan en su conjunto. Esta estrategia se basa en los principios de mantenimiento de un esfuerzo inversor estable en el tiempo, aprovechamiento de la capacidad de autofinanciación de las empresas y entes públicos, y utilización, conforme a los objetivos y opciones estratégicas del propio Plan, de los mecanismos de colaboración público-privada pertinentes.

El PEIT constituye, en definitiva, una apuesta decidida por el futuro de nuestro país, por su desarrollo económico y su competitividad, por su cohesión social y territorial, y por la calidad de vida de sus ciudadanos, mediante un conjunto de medidas y actuaciones orientadas a lograr un sistema de transportes más integrado, seguro, eficiente y respetuoso con el entorno.



## 1.2. Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (EXTRACTO)

### Exposición de motivos

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

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

Tradicionalmente, la explotación del ferrocarril ha abarcado la de la infraestructura y la de los servicios de transporte ferroviario. La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, consideró que, en los transportes por ferrocarril, el conjunto camino-vehículo constituía una unidad de explotación, atribuyendo la explotación unitaria de las líneas y de los servicios de la denominada Red Nacional Integrada a Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).

La necesidad de convertir el ferrocarril en un modo de transporte competitivo y de abrir los mercados ferroviarios nacionales al transporte internacional de mercancías realizado por las empresas ferroviarias establecidas en cualquier Estado miembro de la Unión Europea, hizo preciso aprobar un conjunto de Directivas dirigidas a dinamizar el sector ferroviario europeo. Así, la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, modificada por la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, establece la necesidad de separar, al menos contablemente, la explotación de los servicios de transporte ferroviario y la administración de la infraestructura. Esta Directiva exige a los Estados miembros la apertura de sus redes ferroviarias a las empresas y a las agrupaciones empresariales internacionales que presten determinados servicios de transporte internacional, principalmente de mercancías. Por su parte, la Directiva 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a las empresas



ferroviarias, estableció la necesidad de licencia para las empresas que prestan los servicios a que se refiere la Directiva 91/440/CEE. Dado que determinados Estados miembros ampliaron los derechos de acceso más allá de lo previsto en la Directiva 91/440/CEE, la Directiva 2001/13/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001 modificó la Directiva 95/18/CE en el sentido de generalizar los principios de concesión de licencias a todas las empresas activas en el sector con objeto de garantizar a éstas un trato justo, transparente y no discriminatorio. La Directiva 2001/14/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de capacidad de infraestructuras ferroviarias, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad, pretende garantizar a las empresas ferroviarias el acceso a la infraestructura en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias y garantizar la seguridad en la prestación de los servicios de transporte ferroviario. Por último, la Directiva 2001/16/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, pretende fijar las condiciones que deben cumplirse para lograr, en el territorio comunitario, la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional. Dichas condiciones se refieren al proyecto, a la construcción, a la puesta en servicio, a la rehabilitación, a la renovación, a la explotación y al mantenimiento de los elementos de dicho sistema que entren en servicio después de la fecha de entrada en vigor de la referida Directiva (el día de su publicación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas), así como a las cualificaciones profesionales y a las condiciones de salud y de seguridad del personal que contribuye a su explotación.

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

La nueva regulación del régimen aplicable al sector ferroviario mantiene la vigencia de las normas generales sobre transporte terrestre contenidas en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Esta Ley sólo deroga, expresamente, la sección II del capítulo II, y los capítulos III, IV y V del título VI de la Ley 16/1987 y otras normas incompatibles con ella.

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

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

forma que la Ley prevé, los medios y activos que RENFE ha tenido afectos a la prestación de servicios ferroviarios.

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

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

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

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

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

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

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



ros y de mercancías. Finalmente y dentro de este mismo título, la nueva Ley regula el régimen aplicable a las infraestructuras ferroviarias en los Puertos y Aeropuertos y a las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada.

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

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

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

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

El régimen económico y tributario de la Ley, que aparece recogido en el título V, establece las bases para que las entidades públicas empresariales y, en general, el sistema ferroviario español, sean viables económicamente. Además de las tasas por el otorgamiento de licencias y certificados de seguridad, por la



seguridad del transporte ferroviario de viajeros, por la homologación de centros de formación de personal ferroviario y de certificación de material rodante y por el otorgamiento de títulos a dicho personal, la Ley prevé la existencia de dos tasas adicionales. La primera por utilización de líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General que podrá exigirse con ocasión de la adjudicación de la capacidad de red necesaria para la prestación de los distintos servicios ferroviarios, y la segunda por la utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias. Finalmente, la Ley prevé un régimen de tarifas o precios privados por la prestación, por el administrador de infraestructuras ferroviarias o por terceros, de servicios adicionales, complementarios y auxiliares y por el uso comercial de sus instalaciones y espacios de los que aquél sea titular.

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

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

Cierran el texto de la Ley nueve disposiciones adicionales, seis transitorias, una derogatoria, tres finales y el anexo de definiciones. A través de estas normas, se regulan los nuevos entes que actuarán en el sector ferroviario estatal y se establece un régimen escalonado y paulatino de apertura del mercado de transporte ferroviario. Además, se prevé un régimen transitorio para el transporte ferroviario de viajeros, reconociéndose a RENFE-Operadora el derecho a explotar los servicios que se presten, en la fecha de entrada en vigor de la Ley, sobre la Red Ferroviaria de Interés General. La Ley deroga expresamente determinadas normas, entre ellas, la sección II del capítulo II y los capítulos III, IV y V del título VI de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, quedando en vigor el resto de los preceptos de esta Ley. Por último, dada la complejidad de los cambios que es preciso realizar, se ha previsto una *vacatio legis* de seis meses para la entrada en vigor de la Ley, contados desde su publicación en el Boletín Oficial del Estado. En dicho plazo, el Gobierno y el Ministerio de Fomento deberán adoptar todas las medidas que sean precisas para el funcionamiento del nuevo modelo, especialmente, la aprobación de los Estatutos de las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y RENFE-Operadora.





## TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

### Artículo 1. Objeto de la Ley.

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

### Artículo 2. Fines de la Ley.

Son fines de esta Ley los siguientes:

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



- l. Asegurar la eficiencia del sistema ferroviario estatal mediante una adecuada utilización de los recursos disponibles.
- m. Proteger los intereses de los usuarios, con atención especial a las personas con discapacidad o con movilidad reducida, garantizando sus derechos al acceso a los servicios de transporte ferroviario en adecuadas condiciones de calidad y a la elección de la empresa que los preste.
- n. Determinar los órganos que integran la Administración ferroviaria del Estado y su régimen jurídico.

## TÍTULO II. LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

### Capítulo I. DISPOSICIONES GENERALES

#### Artículo 3. La infraestructura ferroviaria.

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

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

1. La Red Ferroviaria de Interés General está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional.
2. Corresponde al Ministro de Fomento acordar, en cada momento, la inclusión, en la Red Ferroviaria de Interés General, de nuevas infraestructuras ferroviarias cuando razones de interés general así lo justifiquen, previo informe de las comunidades autónomas afectadas.

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

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



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

(...)

## **Capítulo V. EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS**

### **Artículo 20. Naturaleza jurídica del administrador de infraestructuras ferroviarias.**

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

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

1. Corresponden al administrador de infraestructuras ferroviarias las siguientes competencias:
  - a. La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deban formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General y su construcción, siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y con arreglo a lo que determine el Ministerio de Fomento.
  - b. La construcción, con recursos ajenos, de infraestructuras ferroviarias, conforme al correspondiente convenio.
  - c. La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad y de las que se le encomiende mediante el oportuno convenio.
  - d. El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
  - e. La explotación de los bienes de su titularidad, de los que le sean adscritos y de aquellos cuya gestión se le encomiende.
  - f. La elaboración y publicación de la declaración sobre la red, a la que se refiere el artículo 29.1.



- g. La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias que lo soliciten y la celebración de acuerdos marco con aquéllas.
  - h. La emisión de informes con carácter previo al otorgamiento, por el Ministerio de Fomento, de las licencias de empresa ferroviaria y de las autorizaciones para prestar servicios que se hayan declarado de interés público, en los casos previstos en esta Ley.
  - i. El otorgamiento de los certificados de seguridad, cuando así se determine por el Ministerio de Fomento.
  - j. La prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.
  - k. La fijación de las tarifas por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares.
  - l. El cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias y, en su caso, de las tarifas por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares.
  - m. La cooperación, con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional.
  - n. La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen respecto de la actuación del mismo.
  - o. Cualesquiera otras que se le asignen en esta Ley o en sus disposiciones de desarrollo.
2. El administrador de infraestructuras ferroviarias no podrá prestar servicios de transporte ferroviario, salvo aquellos que sean inherentes a su propia actividad.
  3. Para el cumplimiento de sus funciones, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá realizar toda clase de actos de administración y disposición previstos en la legislación civil y mercantil.
  4. En el ejercicio de sus funciones, el administrador de infraestructuras ferroviarias actuará con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos por su Estatuto y teniendo en cuenta, en todo caso, la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales, la seguridad de los usuarios y la eficacia global del sistema ferroviario.

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

1. Corresponde al administrador de infraestructuras ferroviarias la administración de las infraestructuras ferroviarias de las que es titular.
2. Además, el Ministerio de Hacienda y el de Fomento podrán encomendar la administración de las infraestructuras que sean de titularidad del Estado, al administrador de infraestructuras ferroviarias, estableciendo las directrices básicas que hayan de presidir dicha encomienda, señalando los objeti-



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

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

3. La construcción y administración de la infraestructura ferroviaria por el administrador de infraestructuras ferroviarias se efectuará de acuerdo con las reglas siguientes:
  - a. Se podrá acometer por el propio administrador de infraestructuras ferroviarias la construcción y administración, incluido el mantenimiento, de las líneas de su titularidad o la de las que le encomiende el Ministerio de Fomento, con arreglo a lo previsto en el apartado 1, párrafos a y b del artículo precedente.
  - b. El administrador de infraestructuras ferroviarias tramitará los expedientes de contratación relativos a la construcción o modificación de las infraestructuras ferroviarias y será competente para seleccionar al contratista al que se encomiende la ejecución del contrato, ajustando su actividad a las normas establecidas para las Administraciones Públicas en la Ley de Contratos del Sector Público.
  - c. La actividad de contratación en relación con la electrificación y señalización, el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y la gestión del sistema de control, circulación y seguridad del tráfico, se llevará a cabo por el administrador de infraestructuras ferroviarias con sujeción a la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre los procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, por la que se incorporan al ordenamiento jurídico español las Directivas 93/38/CEE y 92/13/CEE. En los supuestos en los que no sea de aplicación esta Ley, el administrador de infraestructuras ferroviarias acomodará su actuación al ordenamiento jurídico privado, con observancia de los principios de publicidad y concurrencia, en los términos que precise su Estatuto.
4. No obstante, las funciones inherentes a la gestión del sistema de control, de circulación y de seguridad no podrán encomendarse a terceros.
5. El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá realizar la construcción o administración de infraestructuras ferroviarias mediante la celebración del oportuno contrato de concesión de obras públicas, que se regirá por lo dispuesto en el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, con las especificaciones previstas en la presente Ley. En este caso, el administrador de infraestructuras ferroviarias será responsable del resultado de la actividad que realice el concesionario.



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

### **Artículo 23. Recursos del administrador de infraestructuras ferroviarias.**

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

1. Las aportaciones patrimoniales del Estado, que constituirán los recursos propios del ente.
2. 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. Los ingresos, comerciales o de otra naturaleza, que obtenga por la ejecución de los convenios o contratos-programa celebrados con el Estado para la construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias de titularidad del Estado.
4. Las tasas cuyo importe deba percibir por afectación, con arreglo a esta Ley.
5. Los fondos comunitarios que le puedan ser asignados.
6. Los cánones que perciba por la utilización de las infraestructuras ferroviarias.
7. Las subvenciones que, en su caso, puedan incluirse en los Presupuestos Generales del Estado.
8. Las aportaciones del Estado a título de préstamo, que, en su caso, puedan incluirse en los Presupuestos Generales del Estado de cada ejercicio.
9. Los recursos financieros procedentes de operaciones de endeudamiento, cuyo límite anual será fijado en las leyes de Presupuestos Generales del Estado de cada ejercicio.
10. Las donaciones.
11. Los que obtenga por la ejecución de los convenios que celebre con las comunidades autónomas, entidades locales o con entidades privadas.
12. 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 28. Estatuto del administrador de infraestructuras ferroviarias.**

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

## **Capítulo VI. DECLARACIÓN SOBRE LA RED**

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

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

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

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

## **Sección IV. CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS**

### **Artículo 73. Principios generales.**

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





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

(...)

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

1. Constituye el hecho imponible del canon, la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización, en las modalidades siguientes:
  1. Canon de Acceso (Modalidad A): por el derecho de utilización con carácter general de la Red Ferroviaria de Interés General o de parte de ella.
  2. Canon por Reserva de Capacidad (Modalidad B): por la disponibilidad del trayecto solicitado.
  3. Canon de Circulación (Modalidad C): por la utilización efectiva de la capacidad reservada.
  4. Canon por Tráfico (Modalidad D): por el tráfico producido sobre la infraestructura ferroviaria.
2. Serán sujetos pasivos del canon las empresas ferroviarias que utilicen la Red Ferroviaria de Interés General.

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

(...)

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

1. Constituye el hecho imponible del canon la utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización, en las modalidades siguientes:
  1. Canon por la utilización de estaciones por parte de los viajeros (Modalidad A).
  2. Canon por el estacionamiento y la utilización de andenes en las estaciones (Modalidad B).
  3. Canon de paso por cambiadores de ancho (Modalidad C).
  4. Canon por la utilización de vías de apartado (Modalidad D).
  5. Canon por la prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del dominio público ferroviario (Modalidad E).



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

(...)

## Capítulo VI. TARIFAS

### Artículo 78. Régimen general.

1. La prestación por el administrador de infraestructuras ferroviarias de servicios adicionales, complementarios y auxiliares a terceros, en régimen de concurrencia y de Derecho privado, así como el uso comercial de sus instalaciones y espacios disponibles, estarán sujetos al pago de las correspondientes tarifas en beneficio del primero y a cargo de las personas beneficiarias de los referidos servicios y usos.
2. La prestación por terceros, con habilitación otorgada por el administrador de infraestructuras ferroviarias, de servicios adicionales, complementarios y auxiliares, estará sujeta al pago de las correspondientes tarifas en beneficio de éste y a cargo de las entidades prestadoras de los referidos servicios.
3. No se devengarán tarifas por las actividades y servicios sujetos al pago de los cánones ferroviarios regulados en este título.

### Artículo 79. Fijación, cuantía y exigibilidad.

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

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

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

(...)

## Título VII. RÉGIMEN SANCIONADOR Y DE INSPECCIÓN

(...)

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

1. Corresponderá al Ministerio de Fomento, en el ámbito de la competencia estatal, la inspección de las empresas ferroviarias, la del transporte ferroviario y la de la forma de prestación de los servicios adicionales, auxiliares y complementarios.
2. Las empresas habilitadas para la prestación de los servicios de transporte ferroviario o para realizar las actividades a las que se refiere esta Ley, vendrán obligadas a facilitar el acceso a sus instalaciones al personal de la Inspección en el ejercicio de sus funciones. También deberán permitir a dicho personal llevar a cabo el control de los elementos afectos a la prestación de los referidos servicios.
3. El Ministerio de Fomento podrá recabar de las personas físicas y jurídicas a que se refiere el apartado 1 del artículo 85, cuantas informaciones estimen necesarias sobre las materias objeto de esta Ley.
4. Corresponde al administrador de infraestructuras ferroviarias el ejercicio de la potestad de policía en relación con la circulación ferroviaria, el uso y la defensa de la infraestructura, con la finalidad de garantizar la seguridad en el tráfico, la conservación de la infraestructura y las instalaciones de cualquier clase, necesarias para su explotación. Además, controlará el cumplimiento de las obligaciones que tiendan a evitar toda clase de daño, deterioro de las vías, riesgo o peligro para las personas, y el respeto de las limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril a que se refiere el capítulo III del título II de esta Ley.
5. Los funcionarios del Ministerio de Fomento y el personal expresamente facultado por el administrador de infraestructuras ferroviarias para asegurar el cumplimiento de la normativa sobre seguridad tendrán, en sus actos de servicio o con motivo de los mismos, la consideración de agentes de la autoridad, a efectos de la exigencia, en su caso, de la responsabilidad correspondiente a quienes ofrezcan resistencia o cometan atentado o desacato contra ellos, de obra o de palabra.
6. El administrador de infraestructuras ferroviarias, en el ejercicio de la potestad señalada en el apartado anterior, podrá requerir a las personas a las que se refiere el apartado 1 del artículo 85 cuantas informaciones considere necesarias en el ejercicio de su potestad de policía en relación con las materias reguladas en esta Ley y, en su caso, denunciará ante la Inspección de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento o ante las Delegaciones de Gobierno en las comunidades autónomas, las conductas y actuaciones que contravengan las disposiciones establecidas en la misma y en sus normas de desarrollo. En los procedimientos sancionadores que se inicien como resultado de las denuncias formuladas por el administrador de infraestructuras ferroviarias, el Ministerio de Fomento, con carácter previo a la resolución del expediente sancionador, someterá el mismo a informe de aquella entidad.



7. Los funcionarios del Ministerio de Fomento y el personal del administrador de infraestructuras ferroviarias, en el ejercicio de las funciones a que se refiere este artículo, podrán solicitar, a través de la autoridad gubernativa correspondiente, el apoyo necesario de los cuerpos y fuerzas de seguridad.
8. Las actas que levanten los referidos funcionarios y personal documentarán los resultados de sus actuaciones y deberán consignar:
  - a. El nombre y apellidos de la persona a la que se extienda y el carácter o representación con que comparece.
  - b. La descripción de los hechos a los que afecte.
  - c. La conformidad o disconformidad del sujeto inspeccionado con los hechos que se le imputen.

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

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

9. En el ejercicio de su función, el personal del Ministerio de Fomento o el del administrador de infraestructuras ferroviarias está autorizado para:
  - a. Realizar materialmente las actuaciones inspectoras precisas en cualquier lugar en que se desarrollen actividades afectadas por la legislación del transporte ferroviario. No obstante, cuando se requiera el acceso al domicilio de personas físicas y jurídicas, será necesaria la previa obtención del oportuno mandamiento judicial.
  - b. Llevar a cabo las pruebas, investigaciones o exámenes que resulten necesarios para cerciorarse de la observancia de las disposiciones legales vigentes en materia de transporte ferroviario.
  - c. Si los órganos responsables de la inspección, a la vista de las graves circunstancias existentes que comprometan la seguridad de los transportes, decidieren la paralización de servicios o actividades ferroviarias lo comunicará, inmediatamente, al Delegado de Gobierno en la comunidad autónoma correspondiente, a efectos de que se instruya el correspondiente procedimiento.

(...)



## ANEXO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Línea:** parte de la infraestructura ferroviaria que une dos puntos determinados y que está integrada por los siguientes elementos: plataformas de la vía, superestructuras, como carriles y contrarráiles, traviesas y material de sujeción, obras civiles, como puentes, pasos superiores y túneles, e instalaciones de seguridad, de señalización y de telecomunicación de la vía y elementos que permiten el alumbrado. No



se consideran incluidos en el concepto de línea, las estaciones y terminales u otros edificios o instalaciones de atención al viajero.

**Plan de aumento de capacidad:** La medida o conjunto de medidas, acompañadas de un calendario de aplicación, propuestas para mitigar las limitaciones de capacidad que hayan motivado la calificación de un tramo como infraestructura congestionada.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## 1.3. Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario (EXTRACTO)

### Título I. LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

#### Capítulo I. DISPOSICIONES GENERALES

##### Artículo 3. Elementos que integran la infraestructura ferroviaria.

1. Se entiende por infraestructura ferroviaria la totalidad de los elementos vinculados a las vías principales y a las de servicio y a los ramales de desviación para particulares, con excepción de las vías situadas dentro de los talleres de reparación de material rodante y de los depósitos o garajes del mismo. Entre dichos elementos se encuentran los terrenos, las estaciones, las terminales de carga, las obras civiles, los pasos a nivel, las instalaciones vinculadas a la gestión y regulación del tráfico y a la seguridad, a las telecomunicaciones, a la electrificación, a la señalización de las líneas, al alumbrado y a la transformación y el transporte de la energía eléctrica y sus edificios anexos.
2. La línea ferroviaria es la parte de la infraestructura ferroviaria que une dos puntos determinados del territorio y que está integrada por los siguientes elementos: plataforma de la vía, superestructura, como carriles y contracarriles, traviesas y material de sujeción, obras civiles como puentes, viaducos y túneles, e instalaciones de electrificación, de señalización y seguridad y de telecomunicación de la vía, caminos de servicio, y los elementos que permiten el alumbrado.

No se consideran incluidos en el concepto de línea, las estaciones y terminales u otros edificios o instalaciones de atención al viajero.

3. Los elementos de la línea ferroviaria se entienden agrupados en vía, instalaciones ferroviarias y caminos de servicio, que permiten acceder a la vía y a las instalaciones ferroviarias.

Dentro de la vía se distinguen la infraestructura de vía y la superestructura de vía.

La infraestructura de vía es el conjunto de obras de tierra y de fábrica necesarias para construir la plataforma sobre la que se apoya la superestructura de vía. Entre las obras de tierra se encuentran los terraplenes, las trincheras y los túneles y, entre las obras de fábrica, los puentes, viaductos, drenajes y pasos a nivel.

La superestructura de vía es el conjunto integrado por los carriles, contracarriles, las traviesas o, en su caso, la placa, las sujeciones, los aparatos de vía y, en su caso, el lecho elástico formado por el balasto, así como las demás capas de asiento, sobre el que estos elementos apoyan.

Se entiende por instalaciones ferroviarias los dispositivos, los aparatos y los sistemas que permiten el servicio ferroviario y las edificaciones que los albergan. Son instalaciones ferroviarias las de electrificación, las de señalización y seguridad y las de comunicaciones. Entre las instalaciones de electrificación se encuentran la línea aérea de contacto y las subestaciones y las líneas de acometida energética, entre las de señalización y seguridad, los sistemas que garanticen la seguridad en la circulación de trenes, y, entre las de comunicaciones, las de telecomunicaciones fijas y móviles.

4. Las líneas ferroviarias pueden ser de alta velocidad o convencionales.

A los efectos de este reglamento se consideran líneas ferroviarias de alta velocidad:

- a. Las líneas especialmente construidas para la alta velocidad, equipadas para velocidades, por lo general, iguales o superiores a 250 kilómetros por hora.
- b. Las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad equipadas para velocidades del orden de 200 kilómetros por hora.
- c. Las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad, de carácter específico, debido a dificultades topográficas, de relieve o de entorno urbano cuya velocidad deberá ajustarse caso por caso.

Son líneas ferroviarias convencionales las que, estando integradas en la Red Ferroviaria de Interés General, no reúnen las características propias de las líneas ferroviarias de alta velocidad.

5. De conformidad con el artículo 24.3 de la Ley del Sector Ferroviario, se consideran de dominio público todas las líneas, los terrenos ocupados por ellas y las instalaciones que existan o se construyan íntegramente en la zona de dominio público.

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

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





2. La Red Ferroviaria de Interés General se compondrá, en el momento de entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, de todas las infraestructuras ferroviarias que en esa fecha estén siendo administradas por RENFE o cuya administración haya sido encomendada al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias o ejerza la Autoridad Portuaria correspondiente en los puertos de interés general. Igualmente y con arreglo a lo previsto en la disposición adicional novena de la citada Ley, la Red de ancho métrico de titularidad del Estado y administrada por FEVE, integrará la Red Ferroviaria de Interés General.
  3. El Ministerio de Fomento, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4.2 de la Ley del Sector Ferroviario y en el artículo 5.1 de este Reglamento, podrá realizar la determinación concreta de las líneas ferroviarias que integran la Red Ferroviaria de Interés General.
- (...)

## **Capítulo IV. ADMINISTRACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS**

### **Sección I. DISPOSICIONES GENERALES**

#### **Artículo 41. Administración de las infraestructuras ferroviarias.**

1. La administración de las infraestructuras ferroviarias integradas en la Red Ferroviaria de Interés General tiene por objeto su mantenimiento y explotación, así como la gestión de sus sistemas de control, de circulación y de seguridad.
2. La administración de las infraestructuras ferroviarias es un servicio de interés general y esencial para la comunidad, que se prestará en la forma prevista en la Ley del Sector Ferroviario y en este Reglamento.
3. Corresponde al administrador de infraestructuras ferroviarias la administración de las infraestructuras ferroviarias de las que es titular y de las infraestructuras ferroviarias de titularidad estatal cuya administración le sea encomendada, en los términos que establezca el convenio o contrato-programa al que se refiere el apartado 2 del artículo 22 de la Ley del Sector Ferroviario.
4. Se entiende por mantenimiento de una infraestructura ferroviaria, el conjunto de las operaciones de conservación, reparación, reposición y actualización tecnológica de elementos que permita preservar las infraestructuras ferroviarias integradas en la Red Ferroviaria de Interés General, en condiciones de operatividad y seguridad adecuadas.
5. La explotación de la infraestructura ferroviaria comprende la elaboración y publicación de la declaración sobre la red, la adjudicación de la capacidad de infraestructura a los candidatos que lo soliciten, la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares y el control e inspección de la infraestructura ferroviaria, el de sus zonas de protección y de servicio ferroviario y el de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.



6. Se entiende por gestión de los sistemas de control, circulación y seguridad de la infraestructura ferroviaria, la realización de las actividades de organización, la comprobación, la inspección y la supervisión de los modos y medios que aseguren el funcionamiento de los sistemas encargados del control, la circulación y la seguridad del tráfico ferroviario.
  7. El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá ejercer, en cualquier momento, respecto de los bienes de dominio público de su titularidad o de aquellos cuya gestión le haya sido atribuida por el Estado, las facultades de administración, defensa, policía, investigación, deslinde y recuperación posesoria, pudiendo realizar las certificaciones administrativas de dominio previstas en el artículo 206 de la Ley Hipotecaria, para su presentación en los registros públicos, en orden a regularizar la situación catastral y registral de dichos bienes.
  8. El administrador de infraestructuras ferroviarias queda facultado para establecer el régimen de uso del suelo y de otros bienes inmuebles de su titularidad, así como de aquellos de titularidad del Estado cuya administración tenga encomendada otorgando, en su caso, las autorizaciones, concesiones, arrendamientos y demás títulos que permitan su utilización por terceros.
  9. Son de titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias los bienes y derechos que se le asignen por Ley o Reglamento y los que adquiera o construya con sus propios recursos o mediante actuaciones concertadas con otras administraciones públicas.
  10. Los bienes de dominio público de titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias y los de dominio público del Estado cuya gestión tenga aquél encomendada que resulten innecesarios para la prestación de los servicios de interés general, se incorporarán, una vez desafectados, al patrimonio del administrador de infraestructuras ferroviarias.
- (...)

## **Sección II. RÉGIMEN ECONÓMICO DE LA ENCOMIENDA DE LA ADMINISTRACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS DE TITULARIDAD DEL ESTADO**

### **Artículo 43. Disposiciones generales.**

1. La encomienda de administración de la infraestructura ferroviaria de titularidad del Estado, con arreglo al artículo 22.2 de la Ley del Sector Ferroviario, llevará aparejada la obligación de compensación, por parte de aquél, al administrador de infraestructuras ferroviarias, de los gastos de administración en función de los niveles de calidad exigidos y de las condiciones económicas que se acuerden en el correspondiente contrato-programa.
2. El importe de los cánones que se abonen al administrador de infraestructuras ferroviarias por la utilización de las infraestructuras ferroviarias de titularidad estatal cuya administración tenga encomendada, se descontará de la cuantía de la aportación económica que se recoja en el correspondiente contrato-programa.



## **Artículo 44. El contrato-programa de administración de las infraestructuras ferroviarias.**

1. El contrato-programa previsto en el artículo 22 de la Ley del Sector Ferroviario y en el artículo 42.2 de este Reglamento tendrá una duración de cuatro años y desarrollará lo previsto en la correspondiente resolución de encomienda, garantizando la coherencia y continuidad de la gestión de la red de titularidad del Estado y la infraestructura a la que afecta.
  2. El contrato-programa recogerá las actividades a realizar a su amparo y su forma de financiación, los medios que se asignen al administrador de infraestructuras ferroviarias y las responsabilidades en las que puede incurrir. Y, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 68 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, deberá regular al menos las siguientes cuestiones:
    - a. Su fecha de entrada en vigor, su periodo de vigencia y el procedimiento para su renovación.
    - b. Las actividades de administración que es necesario realizar y los niveles de servicio que, debe ofrecer el administrador de infraestructuras ferroviarias.
    - c. Las actividades de gestión del patrimonio que se le asignen.
    - d. Cualquier otra actividad que, siendo necesaria para la explotación, haya sido incluida en la encomienda.
    - e. Las aportaciones al administrador de infraestructuras ferroviarias por el ejercicio de su actividad y la posibilidad de aplicar incrementos o disminuciones en función del grado de cumplimiento de los objetivos impuestos a éste.
  - f. El procedimiento de liquidación del contrato programa.
  - g. El régimen de control y supervisión del cumplimiento del contrato-programa.
  - h. Cualesquiera otras que las partes consideren convenientes.
- (...)

## **Título II.**

# **RÉGIMEN APLICABLE A LOS SERVICIOS ADICIONALES, COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES**

### **Artículo 53. Servicios adicionales.**

1. Son servicios adicionales los de acceso desde la vía a las instalaciones de mantenimiento, reparación y suministro existentes en la red Ferroviaria de Interés General, y concretamente a:
  - a. Las de aprovisionamiento de combustible.
  - b. Las de electrificación para la tracción, cuando esté disponible.
  - c. Las de formación de trenes, excluyendo las operaciones sobre el material, que corresponden a la empresa ferroviaria.
  - d. Las de mantenimiento y otras instalaciones técnicas.
  - e. Las terminales de carga y estaciones de clasificación.
2. El administrador de infraestructuras ferroviarias únicamente podrá rechazar las demandas de empresas ferroviarias si existen alternativas viables en condiciones de mercado. Se entenderá que existen las referidas alternativas cuando otras empresas presten los mismos servicios en condiciones de cantidad, calidad y frecuencia suficientes para atender la demanda existente.

### **Artículo 54. Servicios complementarios.**

1. Son servicios complementarios aquellos que el administrador de infraestructuras ferroviarias puede ofrecer a las empresas ferroviarias, quedando obligado a prestarlos a aquellas que lo soliciten. Tales servicios pueden comprender:
  - a. El suministro de la corriente de tracción.
  - b. El precalentamiento de trenes de viajeros.
  - c. El suministro de combustible, servicio de maniobras y cualquier otro suministrado en las instalaciones a las que se da servicios de acceso.
  - d. Los específicos para control de transporte de mercancías peligrosas y para la asistencia a la circulación de convoyes especiales.
2. El administrador de infraestructuras ferroviarias habrá de atender las solicitudes para la prestación de este tipo de servicios formuladas por cualesquiera empresas ferroviarias, con arreglo a criterios objetivos y no discriminatorios.



## Artículo 55. Servicios auxiliares.

1. Son servicios auxiliares los que las empresas ferroviarias pueden solicitar al administrador de infraestructuras ferroviarias o a otros prestadores, sin que el administrador de infraestructuras ferroviarias esté obligado a prestarlos. Entre estos servicios se incluyen:
  - a. El acceso a la red de telecomunicación.
  - b. El suministro de información complementaria.
  - c. La inspección técnica del material rodante.
2. El administrador de infraestructuras ferroviarias prestará estos servicios en régimen de libre competencia.

## Artículo 56. Régimen jurídico de la prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares.

1. La prestación de los servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares en las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General y sus zonas de servicio podrá ser realizada, bien directamente por el administrador de infraestructuras ferroviarias, bien por otras personas o entidades que, necesariamente, requerirán la obtención de un título habilitante otorgado por aquél.
2. El Ministerio de Fomento, a propuesta del administrador de infraestructuras ferroviarias, establecerá en el plazo de un año desde la entrada en vigor de este Reglamento los requisitos exigibles para la obtención del título que habilite para la prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares, así como las condiciones de su prestación para garantizar la seguridad y el adecuado uso de las infraestructuras ferroviarias.



## **Título III. LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO**

### **CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES**

#### **Artículo 57. Concepto, clases y régimen jurídico del transporte ferroviario.**

1. En el ámbito de aplicación de la Ley del Sector Ferroviario, se entiende por transporte ferroviario, el realizado por empresas ferroviarias empleando vehículos adecuados que circulen por la Red Ferroviaria de Interés General.
2. El transporte ferroviario es un servicio de interés general y esencial para la comunidad, y puede ser de viajeros y de mercancías. Se entiende por transporte de viajeros, el de personas, y por transporte de mercancías, el de cualquier clase de bienes. Asimismo, el transporte ferroviario podrá ser de ámbito nacional o internacional.
3. El servicio de transporte ferroviario se prestará en régimen de libre competencia, con arreglo a lo previsto en la Ley del Sector Ferroviario y en sus normas de desarrollo y sin perjuicio de la declaración de interés público que pueda hacerse de determinados servicios de transporte ferroviario con arreglo al artículo 53 de dicha Ley.
4. Únicamente podrán prestar servicios de transporte ferroviario, las entidades empresariales titulares de una licencia de empresa ferroviaria que, conforme a lo previsto en la Ley del Sector Ferroviario y en este Reglamento, hayan obtenido el certificado de seguridad y la adjudicación de la capacidad de infraestructura necesaria para ello.
5. Las tarifas exigibles por las empresas ferroviarias a sus clientes en concepto de retribución por los servicios de transporte ferroviario prestados, estarán sujetas a Derecho privado, sin perjuicio de la aplicación del artículo 53 de la Ley del Sector Ferroviario respecto de los servicios de transporte declarados de interés público.

(...)



## **Capítulo IV. LA PRESTACION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO**

### **Sección I. SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAJEROS**

#### **Artículo 86. Acceso a los servicios de transporte de viajeros.**

1. Las personas que cuenten con un título de transporte que les habilite para viajar podrán utilizar el servicio de transporte ferroviario que se preste con arreglo a la Ley del Sector Ferroviario. Los niños menores de cuatro años, que no ocupen plaza, no precisan título de transporte.
2. Las empresas ferroviarias podrán comercializar sus servicios de transporte estableciendo diferentes clases en un mismo tren, en función del espacio disponible por plaza, las características de éste y los servicios complementarios que se presten.

#### **Artículo 87. El título de transporte.**

1. El título de transporte o billete es el documento que formaliza el contrato de transporte entre la empresa ferroviaria y el viajero. Su contenido ha de ajustarse a lo establecido en este artículo.
2. El título de transporte expresará, como mínimo, lo siguiente:
  - a. La determinación de la empresa o empresas ferroviarias que realizarán el transporte.
  - b. El origen del viaje y hora de salida.
  - c. El destino y hora de llegada.
  - d. Los transbordos que pudieran producirse con cambio de tren especificando lugar y hora.
  - e. El coche, la clase y el número de plaza.
  - f. El peso y volumen del equipaje admitido.
  - g. El precio del transporte, especificando que incluye todas las tasas.
  - h. El precio de facturación, en su caso, del equipaje.
  - i. La información sobre los seguros u otros afianzamientos mercantiles que el servicio tiene cubiertos.
  - j. La hora límite para facturar, si la hubiere, o de presentación en los controles de seguridad para el acceso a los vehículos de transporte, si el administrador de infraestructuras ferroviarias lo estableciera.



En los servicios de cercanías se podrán omitir las expresiones referidas a la hora de salida y de llegada de las letras b y c, respectivamente, y las contenidas en las letras d, e, f, h, i y j.

3. No obstante lo previsto en el apartado anterior, las empresas ferroviarias podrán realizar modificaciones en el contenido del título de transporte indicado en el apartado anterior o emitir otros tipos, siempre que así lo autorice la Dirección General de Ferrocarriles.
4. Las empresas ferroviarias estarán obligadas, en todo caso, a dar a conocer, con antelación a su adquisición por los usuarios, la existencia y contenido de las condiciones generales que han de regir los distintos títulos de transporte.
5. En caso de que se formalice el contrato de transporte entre la empresa ferroviaria y el viajero por medios electrónicos, la empresa ferroviaria deberá facilitar al viajero toda la información a que se refiere el apartado 2 de este artículo.

### **Artículo 88. Responsabilidad de la empresa ferroviaria.**

1. La empresa ferroviaria que ofrezca servicios de transporte ferroviario de viajeros viene obligada a efectuar el transporte contratado con la duración prevista.
2. Salvo por causa de fuerza mayor, la empresa ferroviaria es responsable frente al viajero, en los términos establecidos en el artículo siguiente, en los casos de:
  - a. Cancelación del viaje.
  - b. Interrupción del viaje.
  - c. Retraso.
  - d. Pérdida, sustracción o deterioro del equipaje que se le haya entregado para su custodia.

A los efectos del artículo siguiente, se entenderá por cancelación del viaje la imposibilidad de iniciar el mismo en las condiciones recogidas en el título de transporte. Asimismo, se entenderá por interrupción del viaje la paralización del mismo mientras éste se esté produciendo.

3. Lo dispuesto en el apartado anterior se entiende sin perjuicio del derecho de la empresa ferroviaria a repetir contra el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias en caso de que considere que éste es el responsable de la cancelación o de la interrupción del viaje.
4. Las empresas ferroviarias pondrán en conocimiento de sus clientes la existencia de pólizas de seguro o los afianzamientos que hubieren contratado para garantizar los daños que sufrieren los viajeros.

### **Artículo 89. Indemnización a los viajeros.**

1. Las empresas ferroviarias están obligadas a indemnizar al viajero cuando se produzcan cualesquiera de las circunstancias indicadas en el artículo precedente.





2. La empresa ferroviaria está obligada a indemnizar al viajero en los siguientes términos:
  - a. En caso de cancelación del viaje, el viajero tendrá derecho a que se le devuelva el precio pagado por el servicio.
 

Si la cancelación se produjere en las cuarenta y ocho horas previas a la fijada para el inicio del viaje, la empresa ferroviaria estará obligada, a elección del viajero, a proporcionarle transporte en otro tren u otro modo de transporte, en condiciones equivalentes a las pactadas o a devolverle el precio pagado por el servicio.

Cuando el viajero fuera informado de la cancelación del viaje en las cuatro horas previas a la fijada para su inicio, tendrá derecho, además, a una indemnización a cargo de la empresa ferroviaria consistente en el doble del importe del título de transporte.
  - b. En caso de interrupción del viaje, la empresa ferroviaria estará obligada a proporcionar al viajero, con la mayor brevedad posible, transporte en otro tren u otro modo de transporte, en condiciones equivalentes a las pactadas.
 

Además, en el caso de que el tiempo de interrupción sea superior a una hora de duración, la empresa ferroviaria estará obligada, en su caso, a sufragar los gastos de manutención y hospedaje del viajero durante el tiempo que dure la interrupción.
  - c. En caso de retraso en la llegada a destino por tiempo superior a una hora, el viajero tendrá derecho a una indemnización pecuniaria equivalente al cincuenta por ciento del precio del título de transporte utilizado. Cuando el retraso supere la hora y treinta minutos, la indemnización pecuniaria será equivalente al total de dicho precio.
  - d. La responsabilidad de la empresa ferroviaria por los daños, pérdidas o averías que sufran los equipajes que hubieran sido facturados, será de catorce euros con cincuenta céntimos por kilogramo bruto que falte o se dañe, hasta la cantidad máxima de 600 euros por viajero. Esta cantidad será actualizada, anualmente, con arreglo al Índice de Precios al Consumo (IPC).
3. La cancelación o interrupción del servicio contratado por personas con discapacidad o movilidad reducida en los supuestos previstos en el segundo párrafo de la letra a o de la letra b del apartado anterior, el modo de transporte que se les ofrezca deberá cumplir las mismas condiciones de accesibilidad con las que cuente aquél.
4. En todo caso, cualquier viajero podrá reclamar por vía judicial o, eventualmente, arbitral, los daños y perjuicios que la cancelación del viaje o el retraso en su llegada al destino previsto le ocasione.

## Artículo 90. Exclusión de viajeros.

1. La empresa ferroviaria está facultada para excluir de sus vehículos de transporte a los viajeros que, con su conducta, alteren el orden dentro de ellos o pongan en peligro la seguridad del transporte.

Podrá denegarse también el acceso a los vehículos de transporte y a las salas de embarque o de espera a aquellas personas que no se sometan a los controles de seguridad establecidos para el acceso de los viajeros a los vehículos.

2. Sin perjuicio de las sanciones que pudieran corresponder por las infracciones que hubieren cometido, los pasajeros excluidos no tendrán derecho al reembolso del precio pagado por el título de transporte.
3. En el supuesto de que el personal de la empresa ferroviaria comprobare que un determinado viajero viaja sin el billete que le habilite para ello, exigirá a éste que le abone el pago de su precio y, en caso de no hacerlo, que abandone el tren en la estación en que se encontrare estacionado o, si se hallare en tránsito entre dos estaciones, en la primera en que se detenga. Ello se entiende sin perjuicio de la aplicación de la eventual penalidad prevista, a tal efecto, en las condiciones generales de contratación del transporte de viajeros debidamente aprobadas y de la aplicación de lo previsto en el artículo 90.1 de la Ley del Sector Ferroviario, previa la instrucción del correspondiente procedimiento sancionador.

## **Sección II. SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS**

### **Artículo 91. Acceso a los servicios de transporte de mercancías.**

1. Las empresas ferroviarias podrán ofrecer sus distintos tipos de servicios de transporte ferroviario.
2. Los cargadores y los destinatarios de las mercancías que se ocupen de efectuar la entrega o la recogida de las mismas en una terminal ferroviaria, deberán ser autorizados a entrar en dicha terminal con los vehículos apropiados siempre que esté cubierta, por el correspondiente seguro, la responsabilidad civil en la que puedan incurrir por los daños y perjuicios que pudieran causar.

### **Artículo 92. El título de transporte.**

1. El título de transporte o carta de porte es el documento que formaliza el contrato de transporte entre la empresa ferroviaria que realiza el servicio de transporte de mercancías u otro candidato y el cliente. Su contenido deberá ajustarse a lo establecido en este artículo.
2. El título de transporte sólo puede ser usado para el servicio de transporte contratado y sirve de resguardo para retirar la mercancía en destino.
3. Además de las especificaciones que incorpore cada empresa ferroviaria, el título de transporte de mercancías contendrá necesariamente la siguiente información:
  - a. Empresa o empresas ferroviarias a través de las que se realizará el transporte.
  - b. Cargador o agente de transporte.



- c. Lugar y condiciones de entrega de la mercancía a la empresa ferroviaria o sus representantes con indicación de la fecha y hora previstas para ésta.
  - d. Destinatario de la mercancía.
  - e. Lugar y condiciones de entrega de la mercancía al destinatario con indicación de la fecha y hora previstas para ésta.
  - f. Características de la mercancía y peso y volumen de la misma.
  - g. Precio del transporte, especificando que incluye todos los impuestos y tasas.
  - h. Seguros u otros afianzamientos mercantiles que cubren los daños o la pérdida de la mercancía y eventual limitación de la responsabilidad de la empresa ferroviaria.
4. No obstante lo previsto en el apartado 3, las empresas ferroviarias podrán modificar el contenido de los títulos de transporte por otros, siempre que así lo autorice la Dirección General de Ferrocarriles.
5. En caso de que se formalice por medios electrónicos el contrato de transporte entre la empresa ferroviaria y el cliente, aquélla facilitará a éste toda la información enumerada en el apartado 3.

### **Artículo 93. Responsabilidad de la empresa ferroviaria.**

1. La empresa ferroviaria que ofrezca servicios de transporte ferroviario de mercancías está obligada a efectuar el transporte contratado en el tiempo previsto y conforme a las condiciones pactadas en el contrato.
2. Las empresas ferroviarias deben proporcionar al cliente o al consignatario de la mercancía cuanta información soliciten sobre las circunstancias específicas en las que se encuentra ésta, así como de cualquier modificación que se produzca en la prestación del servicio de transporte.
3. La empresa ferroviaria es responsable del transporte de las mercancías de conformidad con lo establecido en el Código de Comercio y, en su caso, en los convenios internacionales de aplicación.

### **Artículo 94. Límite de responsabilidad.**

1. En caso de cancelación o interrupción de un servicio por causas a ella imputables, la empresa ferroviaria está obligada a proporcionar el transporte de la mercancía en otro tren, mediante de otro modo de transporte, o a devolver el importe pagado por el cliente, a elección de éste, sin perjuicio de las indemnizaciones a las que haya lugar.
2. Salvo que expresamente se pacte lo contrario, la responsabilidad de los transportistas de mercancías por los daños, pérdidas o averías que sufran aquéllas, estará limitada como máximo a la cantidad de cuatro euros con cincuenta céntimos por kilogramo bruto que falte o se dañe. Esta cantidad será actualizada, anualmente, con arreglo al Índice de Precios al Consumo (IPC).



3. Cuando se pacten límites superiores o condiciones de responsabilidad diferentes a las previstas en el apartado anterior, la empresa ferroviaria podrá solicitar, como contraprestación, una cantidad adicional sobre el precio del transporte. La cuantía de dicha percepción adicional será libremente pactada por las partes.

(...)

## **Título IV. LOS SERVICIOS DE INSPECCIÓN**

(...)

### **Artículo 118. Las funciones de policía y de inspección en las infraestructuras ferroviarias.**

1. Corresponde al administrador de infraestructuras ferroviarias el ejercicio de la potestad de policía en relación con la circulación ferroviaria y el uso y defensa de la infraestructura, con la finalidad de garantizar la seguridad en el tráfico ferroviario y la conservación de las infraestructuras e instalaciones ferroviarias necesarias para su explotación. Le corresponde, igualmente, el control del cumplimiento de las obligaciones que tiendan a evitar toda clase de daño, deterioro de las vías, riesgo o peligro para las personas y de las limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril, de conformidad con lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario y en este Reglamento.
2. El Consejo de Administración del administrador de infraestructuras ferroviarias aprobará la estructura de sus servicios de control, inspección y vigilancia.
3. De conformidad con el artículo 27.1 de la Ley del Sector Ferroviario, la Dirección General de Ferrocarriles controlará el ejercicio de las funciones de inspección que corresponden al administrador de infraestructuras ferroviarias.

(...)

### **Artículo 124. Facultades de los servicios de inspección.**

1. En el ejercicio de su función, el personal de inspección de la Dirección General de Ferrocarriles o del administrador de infraestructuras ferroviarias podrá:
  - a. Realizar materialmente las actuaciones inspectoras precisas en cualquier lugar en que se desarrollen actividades afectadas por la legislación del transporte ferroviario. No obstante, cuando se precise el acceso al domicilio de personas físicas y jurídicas, será precisa la previa obtención del oportuno mandamiento judicial.



- b. Llevar a cabo las pruebas, investigaciones o exámenes que resulten necesarios para cerciorarse de la observancia de las disposiciones legales vigentes en materia de transporte ferroviario.
  - c. Adoptar, con carácter cautelar, provisionalmente y por el menor tiempo posible, toda clase de medidas que garanticen la seguridad en la circulación ferroviaria, bien tengan relación con la infraestructura ferroviaria o con la prestación de los servicios de transporte ferroviario, adicionales, complementarios o auxiliares.
2. Si el personal de inspección de la Dirección General de Ferrocarriles o del administrador de infraestructuras ferroviarias, a la vista de las graves circunstancias existentes que comprometan la seguridad de los transportes, decidiera la paralización de los servicios o actividades ferroviarias, lo comunicará inmediatamente al Delegado del Gobierno en la comunidad autónoma correspondiente, a efectos de que se instruya el correspondiente procedimiento sancionador.

(...)

### **Artículo 127. Consideración del personal de inspección.**

1. Los funcionarios de la Inspección de la Dirección General de Ferrocarriles y el personal del administrador de infraestructuras ferroviarias que haya sido nombrado y formalmente acreditado tendrán, en el ejercicio de las actuaciones inspectoras, la consideración de agente de la autoridad.
2. El personal de Inspección, para un eficaz cumplimiento de sus funciones, podrá solicitar, a través del Subdelegado o Delegado del Gobierno, el apoyo de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.



## **1.4. Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (EXTRACTO)**

(...)

### **ESTATUTO DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS**

#### **Capítulo I. DISPOSICIONES GENERALES.**

##### **Artículo 1. Naturaleza y régimen jurídico.**

1. La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) se configura como un organismo público de los previstos en el artículo 43.1.b de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, adscrito al Ministerio de Fomento a través de la Secretaría General de Infraestructuras. Goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio y se rige por lo establecido en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, en las normas de desarrollo de ambas, en el presente Estatuto y en la legislación presupuestaria y demás normas que le sean de aplicación. En defecto de estas normas, se le aplicará el ordenamiento jurídico privado.
2. Será de aplicación al ADIF lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, cuando ejerza potestades administrativas y en lo relativo a la formación de voluntad de sus órganos.



## Artículo 2. Autonomía de gestión.

En el ejercicio de sus funciones, el ADIF actuará con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos en la Ley del Sector Ferroviario, en el presente Estatuto y demás legislación que le sea de aplicación, y teniendo en cuenta, en todo caso, la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales con la máxima calidad, la seguridad de los usuarios y la eficacia global del sistema ferroviario.

## Capítulo II. FUNCIONES DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

### Sección I. ACTIVIDADES A DESARROLLAR POR EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

## Artículo 3. Competencias y funciones del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

1. De acuerdo con lo establecido en el artículo 21 de la Ley del sector Ferroviario, corresponden al ADIF las siguientes competencias:
  - a. La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deban formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General, si así se establece en la correspondiente resolución del Ministerio de Fomento que determine su establecimiento o modificación, y su construcción siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y, en todo caso, con arreglo a lo que disponga el Ministerio de Fomento.
  - b. La construcción de infraestructuras ferroviarias, con recursos del Estado o de un tercero, 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. El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
  - e. La explotación de los bienes de su titularidad, de los que le sean adscritos y de aquellos cuya gestión se le encomiende.
  - f. La elaboración y publicación de la declaración sobre la red, en los términos previstos en la Ley del Sector Ferroviario y en sus normas de desarrollo.



- g. La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias que lo soliciten y la celebración de acuerdos marco con aquéllas.
  - h. La emisión de informes con carácter previo al otorgamiento, por el Ministerio de Fomento, de las licencias de empresa ferroviaria y de las autorizaciones para prestar servicios que se hayan declarado de interés público, en los casos previstos en la Ley del Sector Ferroviario.
  - i. El otorgamiento de los certificados de seguridad, cuando así se determine por el Ministerio de Fomento.
  - j. La elaboración de las instrucciones y circulares necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación sobre la Red Ferroviaria de Interés General.
  - k. La prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.
  - l. La fijación de las tarifas por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares y el cobro de las mismas, en su caso.
  - m. El cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias y, en su caso, de las tarifas por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares.
  - n. La gestión, liquidación y recaudación de las tasas, de conformidad con lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario.
  - ñ. La cooperación, con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional.
  - o. La celebración, con las empresas ferroviarias, de acuerdos marco.
  - p. El establecimiento de las pautas que regulen el procedimiento para realizar la investigación de los accidentes ferroviarios que le correspondan.
  - q. La elaboración de un informe anual que contemple todos los incidentes y accidentes producidos como consecuencia de la prestación del servicio de transporte ferroviario.
  - r. La elaboración de un plan de contingencias que recoja las medidas necesarias para reestablecer la situación de normalidad en caso de accidente, de fallo técnico o de cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario.
  - s. La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen respecto de la actuación del mismo.
  - t. Cuantas otras le atribuya la normativa aplicable.
2. El ADIF no podrá prestar servicios de transporte ferroviario, salvo aquellos que sean inherentes a su propia actividad.
  3. Para el cumplimiento de sus funciones, el ADIF podrá realizar toda clase de actos de administración y disposición previstos en la legislación civil y mercantil.



## Artículo 4. Convenios o contratos-programa.

1. Los Ministerios de Economía y Hacienda y de Fomento, en aplicación de lo previsto en el artículo 22.2 de la Ley del Sector Ferroviario, podrán encomendar al ADIF la administración de infraestructuras ferroviarias que sean de titularidad del Estado, estableciendo las directrices básicas que hayan de presidir dicha encomienda, señalando objetivos y fines que se deban alcanzar, determinando los niveles de inversión y la cuantía de las aportaciones económicas del Estado, a efectos de su inclusión en la correspondiente Ley de Presupuestos Generales del Estado.

Los referidos extremos se plasmarán en el oportuno convenio o contrato-programa. Éste garantizará la coherencia y continuidad de la gestión de la red cuya titularidad pertenece al Estado, contemplará los resultados de la misma y comprometerá el correspondiente apoyo financiero. Además, podrá atribuir, de acuerdo con el artículo 24.2 de la Ley del sector Ferroviario, al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, respecto de los bienes de dominio público de titularidad estatal o de aquellos cuya gestión le haya sido atribuida por el Estado, el ejercicio de las facultades de administración, defensa, policía, investigación, deslinde y recuperación posesoria que otorga a la Administración General del Estado la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, y la facultad de establecer el régimen de uso de los mismos y de otorgar las autorizaciones, arrendamientos y demás títulos que permitan su eventual utilización por terceros. El convenio o contrato-programa determinará, también, los ingresos que por la gestión convenida tenga derecho a percibir el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

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

2. El ADIF podrá celebrar convenios con las Comunidades Autónomas para la construcción y la administración de las redes ferroviarias de éstas o de tramos de las mismas.
3. El ADIF podrá celebrar cualesquiera convenios con la Administración General del Estado o con otras Administraciones Públicas para el mejor cumplimiento de sus fines.
4. Asimismo, el ADIF podrá celebrar con RENFE-Operadora, con empresas ferroviarias o con cualquier entidad pública o privada, convenios de colaboración, los cuales podrán tener por objeto el régimen de utilización de instalaciones o dependencias de interés común, pudiendo realizarse actividades mercantiles complementarias con el objeto del convenio o necesarias para el cumplimiento del mismo.

## Artículo 5. Redes de telecomunicaciones.

El ADIF podrá establecer y explotar redes de telecomunicaciones en los términos previstos en la Ley 32/2003, de 3 de noviembre, General de las Telecomunicaciones y en su normativa de desarrollo.



### **Sección III. ADMINISTRACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS INTEGRADAS EN LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL**

#### **Artículo 9. Ámbito.**

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

El ADIF administrará las infraestructuras ferroviarias de las que es titular así como aquellas de titularidad estatal cuya administración le haya sido encomendada, conjuntamente, por el Ministerio Economía y Hacienda y el de Fomento, a través del oportuno convenio o contratoprograma.

#### **Artículo 10. Mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.**

1. A los efectos de este Estatuto, se entiende por mantenimiento de infraestructura ferroviaria el conjunto de las operaciones de conservación, reparación, reposición y actualización tecnológica de elementos que permita preservar las infraestructuras ferroviarias, integradas en la Red Ferroviaria de Interés General, en condiciones de operatividad y seguridad adecuadas.
2. Corresponde al ADIF la realización de los estudios y la aprobación y el replanteo de los proyectos, y de sus modificaciones, que sean necesarios para el mantenimiento de la infraestructura. La redacción material de los estudios y proyectos se llevará a cabo por el propio ADIF o por medio de terceros.

#### **Artículo 11. Explotación de la infraestructura ferroviaria y gestión de los sistemas de control, de circulación y de seguridad.**

1. El ADIF realizará la explotación de la infraestructura ferroviaria de su titularidad y la que se le encomiende con arreglo a lo previsto en la Ley del Sector Ferroviario, en el desarrollo reglamentario de la misma en relación con la administración de las infraestructuras ferroviarias y en las demás normas que resulten de aplicación.
2. Con arreglo a lo previsto en el artículo 22.4 de la Ley del Sector Ferroviario, las funciones inherentes a la gestión del sistema de control, de circulación y de seguridad no podrán encomendarse a terceros. Se entenderá que dichas funciones son las que se refieren a la prestación del servicio tendente a garantizar la eficacia del sistema y su plena fiabilidad.

(...)



### **Capítulo III.**

## **ORGANIZACIÓN DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS**

### **Artículo 14. Órganos de gobierno.**

Los órganos de gobierno del ADIF son los siguientes:

- a. El Consejo de Administración.
- b. El Presidente.

### **Artículo 15. El Consejo de Administración.**

1. El ADIF está regido por un Consejo de Administración encargado de la superior dirección de su administración y gestión, formado por el Presidente y por un mínimo de nueve y un máximo de dieciocho Vocales. El nombramiento y cese de los Vocales corresponde al Ministro de Fomento.
2. El Presidente de la entidad será el Presidente del Consejo de Administración de la misma.

En caso de vacante, ausencia o enfermedad del Presidente, asumirá la presidencia del Consejo el Vicepresidente, si lo hubiera o, en su defecto, el Vocal más antiguo y, a igual antigüedad, el de más edad.

(...)

### **Capítulo IV.**

## **PERSONAL DE LA ENTIDAD**

### **Artículo 27. Régimen del personal.**

El régimen jurídico del personal laboral de la entidad pública empresarial ADIF y su contratación se ajustará, de conformidad con el artículo 25 de la Ley del Sector Ferroviario, al Derecho laboral, conforme a lo previsto en el artículo 55.1 y 2 de la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

A efectos de lo dispuesto en el artículo 55.2 de la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, se considerarán como personal directivo del ADIF los Directores Generales, los Directores Gerentes de las Unidades de negocio y los Directores Corporativos.



## Artículo 28. Incompatibilidades.

1. El personal de la Entidad estará sujeto al régimen de incompatibilidades establecido en la Ley 53/1984, de 26 de diciembre, de Incompatibilidades del Personal al Servicio de las Administraciones Públicas.
2. El personal que tuviera la consideración de alto cargo a efectos de lo dispuesto en la Ley 12/1995, de 11 de mayo, de Incompatibilidades de los miembros del Gobierno de la Nación y de los Altos Cargos de la Administración General del Estado y sus disposiciones de desarrollo, estará sometido al régimen de incompatibilidades y control de intereses establecido en dicha Ley.

(...)

