PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DEL SECTOR FERROVIARIO

El vigente Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, es un desarrollo de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre del Sector Ferroviario. Dicha ley fue derogada y sustituida por la actual Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, debido a la necesidad de adaptarse a los cambios acaecidos en el sector tras más de diez años de vigencia de la primera y, sobre todo, para adecuar el ordenamiento español a las importantes modificaciones operadas en el derecho de la Unión Europea, especialmente en lo referido a la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario único.

El hecho de que la nueva Ley 38/2015, de 29 de septiembre, mantuviese un importante número de preceptos de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, ha permitido que el Reglamento del Sector Ferroviario haya permanecido como principal norma de desarrollo del sector durante más de veinte años. Sin embargo, actualmente muchos de sus preceptos se han ido alejando de la realidad y las necesidades de un sector que ha venido experimentando importantes cambios dado su gran dinamismo y su relevancia como modo de transporte más sostenible desde el punto de vista medioambiental.

Por otro lado, cabe señalar que se han aprobado otras normas que han regulado campos hasta entonces contenidos el Reglamento del Sector Ferroviario. Entre ellas, cabría destacar el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, que suprime y modifica varios artículos del citado reglamento.

Aparte de otras modificaciones en el reglamento, como las llevadas a cabo por el Real Decreto 271/2018, de 11 de mayo y el Real Decreto 448/2022, de 14 de junio, es necesario recordar que la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, ha introducido importantes cambios que obligan a actualizar esta norma. Entre estas modificaciones legales cabría resaltar el cambio en la definición de infraestructura ferroviaria y su delimitación frente a las instalaciones de servicio, la introducción de mecanismos para que las comunidades autónomas participen en la planificación

PLAZA DE LOS SAGRADOS
CORAZONES, 7
28071 MADRID
TEL.: 915977000

ferroviaria o, también, en el ámbito de esta planificación, la necesidad de elaborar un estudio de viabilidad con carácter previo a la tramitación del estudio informativo.

La norma está constituida por 74 artículos distribuidos a lo largo de cuatro títulos, una disposición adicional, tres disposiciones transitorias y un anexo.

El título I del reglamento recoge las disposiciones generales, determinando en un único artículo el objeto y los fines de la norma.

El título II regula las infraestructuras ferroviarias, estando dividido en siete capítulos. El título comienza especificando el procedimiento de inclusión y exclusión de los elementos de la Red Ferroviaria de Interés General, así como la clausura de líneas ferroviarias o tramos.

Por otro lado, en este mismo título se regula la planificación, proyecto y construcción de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, incluyendo lo referido a la estrategia indicativa y otros instrumentos de planificación, así como el estudio de viabilidad, el estudio informativo o los proyectos básicos y de construcción. En este sentido, las principales novedades introducidas abarcan la creación de un marco que permita dar cabida a los nuevos instrumentos de planificación; la incorporación de la participación e iniciativa de los administradores de infraestructuras ferroviarias en el proceso planificador; la posibilidad de que dichos administradores de infraestructuras ferroviarias redacten los estudios de viabilidad e informativos; y la introducción de trámites previos a la elaboración de los proyectos, previéndose la obligación de informar de los mismos a la Dirección General del Sector Ferroviario de los mismos. Asimismo, se desarrollan y actualizan los supuestos en los que procede la elaboración de estudios de viabilidad y estudios informativos, adecuándolos a la realidad normativa de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, y la Ley 9/2025, de 3 de diciembre.

Por último, también en este título se regulan las limitaciones a la propiedad, relativas a la zona de protección y de dominio público, así como la línea límite de edificación, la administración de las infraestructuras ferroviarias, las conexiones de la Red Ferroviaria de Interés General con infraestructuras de titularidad autonómica o de los puertos de interés general y, por último, las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada. Se actualiza, con ello, el régimen de titularidad y gestión de los bienes por los administradores de infraestructuras ferroviarias, alineándose con el marco de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, y el resto del ordenamiento.

El título III, relativo a los servicios de transporte ferroviario, contiene a su vez varios capítulos, el primero de ellos dedicado, en el ámbito de las empresas ferroviarias, a todo lo relativo a la licencia ferroviaria. Los siguientes capítulos regulan la garantía de responsabilidad civil de organismos ferroviarios y otros actores, la prestación de servicios de transporte ferroviarios de viajeros, mercancías y los declarados de interés público, los derechos y obligaciones de los usuarios y los sistemas de reclamaciones.

Se incorporan también novedades en este apartado. Con ello, se elimina el título habilitante para entidades diferentes de las empresas ferroviarias, en consonancia con lo regulado en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre; se incluyen nuevos actores ferroviarios en el régimen de responsabilidad civil, como las Entidades Encargadas de Mantenimiento y los organismos evaluadores; y en materia de obligaciones de servicio público, se añade el régimen de modificación del servicio y la obligatoriedad de prestar servicios sustitutivos en caso de interrupción.

El título IV, por último, contiene las previsiones relativos al Registro Especial Ferroviario con todas sus secciones. Se actualizan las competencias conforme al artículo 61 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, y se modifica la estructura del Registro, eliminando las secciones correspondientes a los candidatos distintos de empresas ferroviarias y las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de prestación de servicios de transporte, y actualizando el resto para adecuarlas tanto a la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, como el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre.

La norma se cierra con una disposición adicional y tres disposiciones transitorias. La disposición adicional única establece la posibilidad de colaboración entre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y los administradores de infraestructuras ferroviarias para el desarrollo de las funciones del Ministerio. La disposición transitoria primera regula el régimen aplicable a los estudios de viabilidad existentes en tramitación en el momento de entrada en vigor del reglamento, mientras que la disposición transitoria segunda regula la misma situación respecto de los informes ya emitidos del impacto de los instrumentos de planeamiento sobre la infraestructura ferroviaria. En último lugar, la disposición transitoria tercera fija las fechas límite para adaptar los convenios de conexión de los puertos de interés general con la Red Ferroviaria de Interés General.

Esta norma se ajusta a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

El reglamento cumple con los principios de necesidad y eficacia. Su tramitación responde a la exigencia de que el mismo siga adaptándose a la realidad ferroviaria, así como que sus disposiciones se adecuen a la última modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre y a la entrada en vigor de otros reglamentos dictados en el ámbito ferroviario.

De acuerdo con el principio de proporcionalidad, la norma contiene la regulación imprescindible para atender la necesidad descrita anteriormente, sin que existan otras medidas menos restrictivas de derechos o que impongan menos obligaciones a los destinatarios.

El principio de seguridad jurídica se ve garantizado porque, precisamente, con la aprobación de esta norma se clarifica el régimen aplicable a todos los operadores del ámbito ferroviario, eliminando de su texto todas aquellas previsiones que no están en vigor y sustituyendo las disposiciones que no se adecuan a la realidad del sector por otras que sí guardan coherencia con el resto del régimen del ferrocarril.

Asimismo, la norma cumple con el principio de transparencia, definiéndose el objeto y ámbito de aplicación de la misma, ajustándolos a su nuevo contenido, así como promoviéndose la participación del sector en el proceso de tramitación, sometiéndose a tal efecto el proyecto normativo a la correspondiente consulta pública previa de conformidad con el art. 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, así como al trámite de audiencia e información pública, de acuerdo con el artículo 26.6 de la misma, en aras de obtener la mayor participación posible de la sociedad.

Por último, la norma es coherente con el principio de eficiencia, siendo una norma que no supone un incremento significativo del gasto público ni de las cargas administrativas más allá de las novedades en materia de planificación exigidas por la última modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

Durante el procedimiento de elaboración de la norma se ha garantizado la participación activa de los interesados a través del trámite de consulta pública previa, así como los posteriores trámites de audiencia e información pública. Concretamente, en su elaboración han sido consultados [...].

En su virtud, a iniciativa de la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, con la aprobación previa de la persona titular del Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública y de acuerdo con el Consejo de Estado:

DISPONGO:

Artículo único. *Aprobación del Reglamento del Sector Ferroviario*

Se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, cuyo texto se inserta a continuación.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa*.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este Real Decreto, y en particular, el Real Decreto 2387/2004, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

Disposición final primera. *Títulos competenciales*.

La presente norma se dicta al amparo de lo establecido en los artículos 149.1.13.ª, 21.ª y 24.ª de la Constitución Española, que atribuyen al Estado competencias exclusivas en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma y obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma.

Disposición final segunda. *Facultades de desarrollo*.

Se faculta a la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para dictar las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo del presente reglamento.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

El presente Real Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

REGLAMENTO DEL SECTOR FERROVIARIO

TÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Este reglamento tiene por objeto el desarrollo de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, en todo lo referente a las infraestructuras ferroviarias, a las instalaciones de servicio, a los servicios de transporte ferroviario y al Registro Especial Ferroviario.

TÍTULO II

Las infraestructuras ferroviarias

CAPÍTULO I

La Red Ferroviaria de Interés General

Artículo 2. *Inclusión y exclusión de la Red Ferroviaria de Interés General.*

1. La inclusión de nuevas infraestructuras ferroviarias, estaciones de transporte de viajeros o terminales de transporte de mercancías en la Red Ferroviaria de Interés General exigirá la solicitud de informe previo a las comunidades autónomas afectadas. Dicho informe deberá emitirse en el plazo de un mes. Transcurrido dicho plazo sin haberse emitido el informe solicitado se entenderá que la comunidad autónoma está conforme con la inclusión.

2. La exclusión de infraestructuras ferroviarias, estaciones de viajeros o terminales de transporte de mercancías exigirá la solicitud de informe previo a las comunidades autónomas afectadas. Dicho informe deberá ser evacuado en el plazo de un mes y en él deberá constar, en su caso, el interés en que les sea transferida la correspondiente infraestructura. Transcurrido dicho plazo sin haberse emitido el informe solicitado se entenderá que la comunidad autónoma está conforme con la exclusión.

El traspaso de una infraestructura ferroviaria, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías a una comunidad autónoma tras

su exclusión de la RFIG, deberá formalizarse mediante la correspondiente acta de entrega.

En el caso de ejecución de infraestructuras en forma de variantes siempre que sustituyan y no complemente a las ya existentes, la puesta en servicio del nuevo trazado correspondiente a la variante implicará automáticamente la exclusión del anterior.

Artículo 3. *Clausura*.

En el supuesto de que transcurran dos meses desde que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ponga en conocimiento la propuesta de clausura a las comunidades autónomas y entidades locales afectadas y estas no hayan asumido la financiación para la administración de la línea ferroviaria o tramo de la misma, el Consejo de Ministros acordará dicha clausura.

CAPÍTULO II

Planificación, proyecto y construcción de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la red ferroviaria de interés general

Sección I. Planificación de infraestructuras ferroviarias

Artículo 4. *La estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la Red Ferroviaria de Interés General*.

1. La redacción y tramitación de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la Red Ferroviaria de Interés General se llevará a cabo por la Dirección General del Sector Ferroviario.

2. La estrategia indicativa será objeto de aprobación provisional por la Dirección General del Sector Ferroviario con carácter previo al inicio de su tramitación y se someterá a los trámites de audiencia e información pública. Durante estos trámites, la estrategia indicativa se publicará en la web del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

El trámite de información pública se iniciará con la publicación del anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», y tendrá un plazo de 45 días hábiles, a contar desde el día siguiente al de la publicación del correspondiente anuncio.

El trámite de audiencia se llevará a cabo mediante notificación a las consejerías o departamentos competentes de las comunidades autónomas y a la Federación Española de Municipios y Provincias y tendrá el mismo plazo. Transcurrido el plazo sin que las mismas informen al respecto, se entenderá que están conformes con el contenido de la estrategia indicativa.

3. De manera simultánea a los trámites de audiencia e información pública, y con el mismo plazo, se solicitará informe a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, al Consejo Asesor de Transportes y Movilidad Sostenible y a los administradores de infraestructuras ferroviarias.

4. Finalizados los trámites anteriores, se redactará el expediente de audiencia e información pública, en el que se incluirá la respuesta razonada a cada una de las alegaciones e informes recibidos.

5. Completada la tramitación sectorial, la estrategia indicativa será aprobada definitivamente por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y la versión final del documento se publicará en su página web.

Artículo 5. *Otros instrumentos de planificación*

1. En el marco de la estrategia indicativa, podrán adoptarse otros instrumentos de planificación, entendidos como el conjunto de actuaciones agrupadas según su ámbito geográfico o material concreto previstas sobre infraestructuras ferroviarias, estaciones de viajeros y terminales de mercancías de la Red Ferroviaria de Interés General, formuladas con un enfoque integral y un horizonte temporal definido para su ejecución.

2. La elaboración de los dichos instrumentos de planificación corresponde a la Dirección General del Sector Ferroviario, sin perjuicio de que su redacción pueda encomendarse de mutuo acuerdo al administrador de infraestructuras ferroviarias.

3. Los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán realizar, a iniciativa propia o por encargo de la Dirección General del Sector Ferroviario, aquellos estudios funcionales y de rentabilidad socioeconómica u otros planes o programas en su ámbito de competencia para actuaciones previstas en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General.

De forma previa al inicio de la redacción de cualesquiera de dichos estudios, planes o programas, los administradores de infraestructuras ferroviarias deberán informar sobre su realización a la Dirección General del Sector Ferroviario, detallando el objeto del estudio, plan o programa en una breve memoria.

El estudio funcional tiene por objeto analizar la funcionalidad, operatividad y condiciones de explotación de una actuación sobre la Red Ferroviaria de Interés General, siendo un instrumento de apoyo a la toma de decisiones. En el caso de las actuaciones que no requieran de estudio informativo integrará los contenidos propios de la evaluación ex ante conforme a la legislación de movilidad sostenible

a) El estudio funcional podrá elaborarse en el marco de instrumentos previstos en este apartado.
b) Con carácter previo o complementario al estudio de viabilidad o al estudio informativo.
c) En actuaciones que no requieran estudio informativo, como instrumento principal de análisis previo.

El estudio funcional no sustituye al estudio de viabilidad ni al estudio informativo, ni prejuzga la solución definitiva de la actuación.

Artículo 6. *El estudio de viabilidad*.

1. Será preceptiva la elaboración de estudios de viabilidad para las actuaciones que precisen de la redacción y tramitación de un estudio informativo,.

La redacción del estudio corresponderá a la Dirección General del Sector Ferroviario, sin perjuicio de que pueda ser encomendada al administrador de infraestructuras ferroviarias. En cualquier caso el control técnico, tramitación y aprobación de este será competencia de la Dirección General del Sector Ferroviario.

2. El estudio de viabilidad deberá incluir, como mínimo, los siguientes elementos:

a) La finalidad global y objetivos concretos que se persiguen con la actuación.

b) El análisis y diagnóstico de la situación actual, de la planificación territorial y del sistema de transporte sobre el que se propone actuar.

c) El análisis de los antecedentes, así como la justificación de que la actuación se ajusta a los objetivos establecidos en la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la Red Ferroviaria de Interés General y en otros planes de transporte.

d) El análisis y definición de alternativas, considerando aquellas de tipo estratégico y la alternativa de mantener la situación existente, así como cualquier otra que responda a la finalidad de la actuación. Se incluirán los planos que resulten necesarios para la definición de estas soluciones.

e) El análisis de la factibilidad de la ejecución a una escala adecuada para el ámbito de la actuación, y explotación de las diferentes alternativas desde el punto de vista funcional y técnico, para todos los subsistemas e instalaciones.

f) Para cada una de las alternativas consideradas técnicamente viables, la prognosis de demanda futura y el análisis de la rentabilidad. El resultado de esta última será el que inicialmente determine la conveniencia de continuar con el desarrollo de la actuación.

g) Las conclusiones del estudio de viabilidad.

3. Para su tramitación, el estudio de viabilidad será remitido al Consejo Asesor de Transportes y Movilidad Sostenible, con el objeto de que informe en el plazo de dos meses en el ámbito de sus competencias. Una vez transcurrido dicho plazo sin emisión del informe, se podrá continuar con la tramitación de la actuación.

4. Recibido el informe del Consejo Asesor de Transportes y Movilidad Sostenible, o habiendo transcurrido el plazo máximo para su emisión, la persona titular de la Dirección General del Sector Ferroviario podrá aprobar el estudio de viabilidad.

El documento en el que se refleje dicha aprobación incluirá, en su caso, un análisis del informe del Consejo Asesor de Transportes y Movilidad Sostenible.

El estudio de viabilidad se publicará en la página web del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible junto con la resolución de la aprobación del mismo.

5. Si el resultado del estudio de viabilidad resulta favorable a continuar con el estudio de la actuación, se podrá proseguir el desarrollo de las alternativas viables mediante el correspondiente estudio informativo.

Se considerará favorable el resultado del estudio de viabilidad si supera los umbrales mínimos de rentabilidad socioeconómica, calculados en base a la metodología aplicable a las evaluaciones ex ante de las infraestructuras de transporte recogida en la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible.

6. En caso de que el resultado del estudio de viabilidad sea contrario a la continuación de la actuación, únicamente se podrá continuar con esta si razones de interés general así lo justifican, lo que se determinará por acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe motivado.

7. Transcurridos diez años desde la aprobación del estudio de viabilidad de una actuación determinada y no habiendo comenzado los trámites de audiencia e información pública del correspondiente estudio informativo, dicho estudio quedará sin efecto, siendo necesaria la tramitación y aprobación de uno nuevo para el desarrollo de dicha actuación.

Artículo 7. *El estudio informativo*.

1. El estudio informativo será aprobado por la Dirección General del Sector Ferroviario, sin perjuicio de que su redacción pueda ser encomendada al administrador de infraestructuras ferroviarias. En cualquier caso, el control técnico, tramitación y aprobación de este será competencia de la Dirección General del Sector Ferroviario.

2. Será preceptiva la elaboración de un estudio informativo para los siguientes tipos de actuaciones en la Red Ferroviaria de Interés General:

a) Nuevas líneas ferroviarias.
b) Nuevos ramales de conexión entre líneas ferroviarias existentes cuando la explanación sobrepase los límites correspondientes al sistema general ferroviario, en terrenos urbanos o urbanizables delimitados, programados, sectorizados o asimilables. En el supuesto en que los suelos tuvieran otra calificación, será preciso elaborar un estudio informativo cuando la explanación sobrepase los límites correspondientes a la zona de protección.
c) Modificaciones sustanciales de líneas ferroviarias y ramales de conexión, según la definición contenida en el apartado cuarto del presente artículo.
d) Nuevas estaciones intermodales de transporte de viajeros, o modificaciones de estaciones existentes que agrupen en el mismo recinto otros modos de transporte y sus vestíbulos de acceso.

Se considera estación intermodal, a los efectos de este reglamento, aquella estación en la que se incluya, al menos, un edificio dedicado a la gestión de diferentes modos de transporte interconectados entre sí y en la que puedan gestionarse paradas simultáneas de vehículos de distintos modos de transporte público. Por el contrario, no se considerará estación intermodal la mera inclusión de marquesinas o espacios para subida y bajada de viajeros de autobuses, vehículos privados, taxis o vehículos de alquiler con o sin conductor, así como lugares de estacionamiento de vehículos de movilidad personal.

e) Estaciones de viajeros a excepción de las destinadas a tráfico exclusivo de cercanías o a servicios de proximidad. Los apeaderos, independientemente de su uso, no requerirán de estudio informativo.
f) Nuevas terminales de transporte de mercancías de superficie superior a 50.000 metros cuadrados, considerados tanto el espacio destinado a la instalación técnica como a la instalación logística.
g) Soterramientos
h) Modificaciones del ancho de vía de una línea ferroviaria. En el caso de tratarse de la implantación de un tercer carril en el trazado existente, será preceptivo el estudio informativo si la implantación se realiza en más de 3 kilómetros, salvo en los accesos e instalaciones interiores de los puertos y nodos logísticos.
i) Modificaciones de la tensión o de la frecuencia del sistema de alimentación eléctrica de tracción en el trazado existente.

3. No será preceptiva la elaboración de un estudio informativo cuando no se cumplan los criterios anteriormente mencionados en cada tipo de actuación, y, en concreto, para actuaciones sobre la permeabilidad urbana que no impliquen modificaciones sustanciales del trazado ferroviario o en actuaciones de ampliación, tanto en número como en longitud, de las vías de apartado, así como las bases de montaje, permanezcan en la fase de operación como bases de mantenimiento o no.-

4. En los supuestos en los que, de conformidad con lo previsto en el apartado anterior, no sea preceptiva la elaboración de un estudio informativo, la evaluación ex ante prevista en el artículo 50 de la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible, se realizará con carácter previo a la adjudicación o encargo de la redacción del proyecto.

Dicha evaluación se llevará a cabo conforme al procedimiento previsto en el artículo 52 de la citada ley, integrando en su contenido los criterios propios del análisis preliminar de rentabilidad socioambiental regulado en el artículo 51, que se considerará cumplido a todos los efectos.

A tal efecto, el análisis incluirá, con el nivel de detalle adecuado a la naturaleza y alcance de la actuación, la justificación de su oportunidad, la posible identificación y comparación de alternativas razonables y la valoración de sus impactos económicos, sociales, ambientales y, en su caso, financieros.

5. Se considerará modificación significativa o sustancial desde el punto de vista del trazado de una línea ferroviaria existente los desplazamientos en los que la explanación sobrepase los límites correspondientes a los suelos calificados como sistema general ferroviario o equivalente en los planes de ordenación urbana, cuando se trate de terrenos urbanos o urbanizables delimitados, programados, sectorizados o asimilables. En suelos con otra calificación, se considerará modificación significativa o sustancial los desplazamientos en los que la explanación sobrepase los límites correspondientes a la zona de protección.

Se considerará modificación significativa o sustancial desde el punto de vista del trazado de una línea ferroviaria no existente pero con un estudio informativo ya aprobado, los desplazamientos en los que la explanación sobrepase los límites correspondientes a la banda de reserva en terrenos urbanos o urbanizables delimitados, programados, sectorizados o asimilables. En suelos con otra calificación, se considerará modificación significativa o sustancial los desplazamientos en los que la explanación sobrepase los límites correspondientes a la zona de protección.

En el caso de estaciones de viajeros y terminales de mercancías, se aplicarán los criterios enunciados en este apartado en función de la calificación del terreno. En aquellos supuestos en los que no existieran dichas instalaciones pero contaran con un estudio informativo ya aprobado y se ubicaran en suelos con calificación distinta de los terrenos urbanos, urbanizables delimitados, programados, sectorizados o asimilables, se considerará modificación significativa o sustancial desde el punto de vista del trazado todo desplazamiento en el que se sobrepasen los 70 metros, medidos desde la arista exterior de la explanación de la estación de viajeros o terminal de mercancías.

Se considerará modificación significativa o sustancial desde el punto de vista de las condiciones funcionales y de explotación de una línea ferroviaria,

estación de transporte de viajeros y terminal de transporte de mercancías cualquier actuación a través de la cual se instauren nuevos requisitos para el material rodante.

6. El estudio informativo incluirá, como mínimo, memoria, anejos, planos valoración económica y el estudio de rentabilidad económico, social, ambiental, y en su caso, financiera, así como los documentos ambientales necesarios de acuerdo con la legislación ambiental.

La memoria y los anejos deberán contener, al menos, el objeto del estudio informativo y la exposición de las circunstancias que justifiquen el interés general de la actuación; el análisis y definición de todas las alternativas estudiadas, con el examen de las ventajas, los inconvenientes y los costes de cada una ellas; la comparación de las alternativas estudiadas entre sí y con el escenario base y, en su caso, la propuesta de la alternativa que mejor cumpla con los objetivos de la actuación; y la verificación de que las alternativas estudiadas cumplen con los análisis realizados durante la redacción del estudio de viabilidad previo. En estudios informativos que incluyan estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías será necesario analizar, en su caso, mediante el correspondiente estudio de movilidad, los accesos a las mismas.

Los planos deberán definir la banda de reserva, que estará constituida por el espacio delimitado exteriormente por dos líneas coincidentes con el límite exterior de la zona de dominio público correspondiente a cada uno de los márgenes de la línea ferroviaria, o de la estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías. Asimismo, también definirán, de manera preliminar, la línea límite de edificación y de la zona de protección para cada una de las soluciones propuestas, de acuerdo con la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

7. Con carácter previo al inicio de los trámites de audiencia e información pública, el estudio informativo será objeto de aprobación provisional por la Dirección General del Sector Ferroviario.

8. Para la realización de los trámites de audiencia e información pública, el estudio informativo, el documento no técnico y, en su caso, la documentación ambiental necesaria de acuerdo con la legislación ambiental, se pondrán a disposición en la página web del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

9. Si como resultado de los trámites de audiencia e información pública se hubieran introducido en el estudio informativo modificaciones que afecten al

interés general y que hagan aconsejable su conocimiento público, el estudio informativo se someterá de nuevo a los citados trámites.

10. La resolución de la aprobación definitiva del estudio informativo se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y se notificará a las comunidades autónomas, entidades locales, administradores de infraestructuras ferroviarias, empresas ferroviarias y departamentos ministeriales consultados en el trámite de audiencia.

Con carácter simultáneo a la publicación de dicha resolución en el «Boletín Oficial del Estado», se publicará en la página web del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible un documento de aprobación definitiva que resuma toda la tramitación del estudio informativo, así como exponga de forma clara, en su caso, las modificaciones incluidas en el mismo como resultad o de los trámites de audiencia e información pública. Dicho documento incluirá los planos y la valoración económica correspondientes a la alternativa aprobada definitivamente, incluyendo su banda de reserva, que servirá de referencia para la incorporación de los estudios informativos aprobados definitivamente en los instrumentos de planeamiento urbanístico. La documentación publicada será, en todo caso, de uso libre y gratuito.

Sección II. Proyección y construcción de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de interés general

Artículo 8. *Tramitación previa a la aprobación de proyectos básicos y proyectos de construcción.*

1. De forma previa al inicio de la redacción de cualquier proyecto básico o constructivo, en su caso, y sin perjuicio de lo señalado en los apartados siguientes, los administradores de infraestructuras ferroviarias deberán informar sobre los mismos a la Dirección General del Sector Ferroviario, incluyendo lo siguiente:

a) El objeto del proyecto, reflejado en una breve memoria.

b) Si se desarrolla la solución del estudio informativo en su totalidad o parcialmente, justificándose en este último caso. Si no fuera preceptivo el estudio informativo previo, se argumentará su innecesariedad.

No será preciso en el caso de proyectos relativos al mantenimiento, reposición de activos, conservación, reparaciones o actuaciones de emergencia sobre la red.

La Dirección General del Sector Ferroviario se podrá pronunciar acerca de su adecuación a la planificación vigente en el plazo de dos meses, pudiendo proponer la modificación del alcance de forma motivada u oponerse a su redacción y ejecución. Transcurrido dicho plazo sin haber una manifestación expresa al respecto, se entenderá conforme.

2. Con carácter previo a la aprobación definitiva de los proyectos de construcción, conjuntamente al trámite previsto en el artículo 7.3 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, los administradores de infraestructuras ferroviarias remitirán a la Dirección General del Sector Ferroviario un documento que incluya la justificación y declaración de la adecuación del proyecto o modificación a dicho estudio informativo.

El documento deberá incluir la comparación gráfica de las soluciones y otros planos que permitan evaluar que los ajustes de trazado que puedan haber surgido durante la fase de redacción del proyecto de la actuación se encuentran dentro de la banda de reserva del estudio informativo aprobado definitivamente.

Asimismo, en el caso de que se haya realizado una tramitación de las contempladas en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, con anterioridad a la aprobación de los proyectos básicos y los proyectos de construcción, así como de sus modificaciones, se deberá remitir a la Dirección General del Sector Ferroviario un documento que certifique el cumplimiento de la declaración o informe de impacto ambiental.

Si, en el seno de la declaración o informe de impacto ambiental, se hubiera constituido una comisión de seguimiento, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Dirección General del Sector Ferroviario, podrá delegar en el administrador de infraestructuras ferroviarias su representación en dicha comisión. Deberá consultarse a la Dirección General del Sector Ferroviario cualquier aspecto que suponga una interpretación de la declaración de impacto ambiental o que implique algún cambio en relación con el estudio informativo.

3. Con carácter previo a la aprobación del proyecto básico, o del proyecto de construcción si no se hubiera aprobado el proyecto básico,en el que se prevea la necesidad de ocupación o expropiación de bienes y derechos de terceros, hayan

sido o no precedidos de un estudio informativo, se sustanciará un trámite de información pública durante un plazo de 30 días.

Asimismo, si un proyecto de construcción precedido de un proyecto básico introduce modificaciones en la relación de bienes y derechos afectados por la necesidad de ocupación o expropiación inicialmente prevista, deberá sustanciarse un nuevo trámite de información pública en los términos establecidos en el apartado anterior.

Artículo 9. *Contenido del proyecto básico*

El proyecto básico constará, como mínimo, de los siguientes documentos:

a) La memoria, en la que se describa y justifique la solución adoptada.

b) Los anexos a la memoria, en los que se incluirán todos los datos que identifiquen el trazado u ocupación en planta y volumetría de la infraestructura ferroviaria, las características elegidas y, en su caso, la reposición de servidumbres y servicios afectados. Entre los anexos figurarán la relación, definición y valoración concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados, con la descripción material de los mismos en el plano parcelario y de las servidumbres a constituir, en su caso, que permita iniciar el trámite expropiatorio para la adquisición de los terrenos necesarios.

c) Los planos en los que se determine el terreno a ocupar por la línea o el tramo de línea ferroviaria y sus elementos funcionales, incluidos los sistemas generales ferroviarios.

d) Estimación del coste de las obras.

Artículo 10. *Contenido del proyecto de construcción*.

1. El proyecto de construcción deberá contener, con la precisión necesaria, los datos que permitan ejecutar las obras sin la intervención de su autor o de sus autores.

2. El proyecto de construcción constará, al menos, de los siguientes documentos:

a) Una memoria descriptiva expresando las necesidades a satisfacer, la justificación de la solución proyectada, las características de las actuaciones y de sus elementos funcionales y de su explotación, las obras singulares, las instalaciones de seguridad y las comunicaciones, la electrificación, los accesos a estaciones, las zonas de servicio ferroviario y las consideraciones sobre el medio ambiente y el territorio afectado.

b) Los anexos a la memoria incluirán el conjunto de datos, cálculos y estudios realizados para la elaboración del proyecto. Estos desarrollarán los aspectos siguientes:

(i) Los antecedentes del proyecto.

(ii) La cartografía y topografía que incluirá las referencias en las que se habrá de fundamentar el replanteo de la obra.

(iii) La geología y la geotecnia.

(iv) La climatología, la hidrología y el drenaje.

(v) El trazado.

(vi) El estudio de yacimientos, procedencia de materiales y vertederos.

(vii) La integración ambiental del proyecto, y en especial, si es el caso, su adecuación a la resolución sobre la evaluación de impacto ambiental, y en particular, la concreción de las medidas correctoras y protectoras derivadas del análisis ambiental.

(viii) Las obras de infraestructura, que incluirán el movimiento de tierras y la definición de la plataforma.

(ix) La superestructura de la vía, si procede, entendiendo como tal lo definido en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, así como la placa en relación con las traviesas y el resto de capas de asiento que complementan al lecho elástico de balasto.

(x) Las estructuras.

(xi) Los túneles y las estaciones, que incluirán la definición de sus condiciones de explotación, compatibles con el proyecto y el estudio de riesgos con las medidas que deban a adoptarse e instalaciones necesarias.

(xii) Las situaciones provisionales, que incluirán la relación de las medidas para garantizar, en su caso, la seguridad de las circulaciones ferroviarias y del tráfico por carreteras en los tramos afectados durante la ejecución de las obras.

(xiii) La electrificación, en su caso, que incluirá las condiciones para la toma de corriente para la transformación, transporte y suministro de energía de tracción a los trenes.

(xiv) Las instalaciones de seguridad, señalización y comunicaciones, en su caso.

(xv) La adecuación al planeamiento territorial y urbanístico y ordenación de los accesos a las estaciones o zonas de servicio ferroviario.

(xvi) La documentación relativa a la coordinación con otras Administraciones y entidades afectadas. También las autorizaciones solicitadas a las administraciones para las ocupaciones temporales y servidumbres, en su caso.

(xvii) Las expropiaciones. Se incluirán todos los datos que identifiquen el trazado u ocupación en planta y volumetría de la infraestructura ferroviaria, las características elegidas. También figurarán los documentos necesarios para promover las autorizaciones administrativas previas a la ejecución de las obras, así como la relación, definición y valoración concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados, con la descripción material de estos en el plano parcelario, y de las servidumbres a constituir, en su caso, todo ello al objeto de iniciar el trámite expropiatorio para la adquisición de terrenos.

(xviii) Los servicios y servidumbres afectados por las obras que vayan a ser repuestos.

(xix) El plan de obra indicativo, valorado mensualmente.

(xx) La justificación de precios.

(xxi) El presupuesto total de la inversión, incluyendo expropiaciones, modificaciones de servicios y asistencias técnicas realizadas o necesarias.

(xxii) Las propuestas de fórmula de revisión de precios y de clasificación del contratista.

(xxiii) El estudio o, en su caso, el estudio básico de seguridad y salud en las obras, que incluirán planos de situación, indicando los riesgos que se hayan identificado en cada unidad de obra y las medidas que deben tomarse. Asimismo,

contendrá un plano donde se definan los caminos de evacuación en caso de accidente y los centros de asistencia médica próximos. El presupuesto contendrá las mediciones de las unidades y elementos de seguridad proyectados, un cuadro de precios unitarios y el presupuesto resultante de aplicar dichos precios a las mediciones anteriores. El estudio tendrá en cuenta los riesgos laborales sobre los trabajadores de la obra derivados del tráfico, incluido el interno de la obra, de acuerdo con el plan marco, si se conoce en el momento de redacción del proyecto.

(xxiv) Análisis de los riesgos y medidas para la adaptación del proyecto a los efectos del cambio climático, en su caso.

c) Los planos que describan todos los elementos del proyecto y de su proceso constructivo de modo que permita su medición.

d) El pliego de prescripciones técnicas particulares, en el que se describan detalladamente las actuaciones a realizar y se fijen las características de los materiales y de las unidades de obra y la forma de ejecución, medición, abono y control de calidad de éstas.

e) Los presupuestos, con mediciones detalladas, cuadros de precios, presupuestos generales y, en su caso, parciales.

f) Cualesquiera otros documentos que, en atención al especial carácter de las obras, se consideren necesarios.

3. Dependiendo del tipo de proyecto de construcción, el órgano competente para su aprobación podrá suprimir alguno de los documentos o anexos expresados en el apartado anterior o reducir su extensión o condiciones, siempre que se garantice la definición, ejecución y valoración de las obras.

4. Una vez licitado, el administrador de infraestructuras responsable deberá publicar un extracto del proyecto constructivo en su página web. La documentación correspondiente a dicho extracto será de uso libre y gratuito y permanecerá durante 5 años.

Artículo 11. *Aprobación de los proyectos. Expropiación.*

1. La aprobación del correspondiente proyecto básico o de construcción que requiera la utilización de nuevos terrenos, supondrá la declaración de utilidad

pública o interés social, la necesidad de la ocupación y de la declaración de su urgencia, a efectos de la expropiación forzosa de aquellos en los que deba construirse infraestructura ferroviaria, estación de transporte de viajeros, terminal ferroviaria de mercancías o instalación de servicio del administrador de infraestructuras ferroviarias, o que sean necesarios para modificar las preexistentes, según lo previsto en la legislación expropiatoria.

2. La declaración de utilidad pública o interés social y la necesidad de ocupación se referirán también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente.

3. A los efectos indicados en los apartados precedentes, y sin perjuicio de lo indicado en el apartado segundo del artículo 10 del reglamento, los proyectos básicos y de construcción deberán comprender la definición del trazado y la determinación de los terrenos, construcciones u otros bienes o derechos que se estime preciso ocupar o adquirir para la construcción, defensa o servicio de aquéllas y la seguridad de la operación.

4. Los administradores de infraestructuras ferroviarias publicarán en el «Boletín Oficial del Estado» la aprobación de los proyectos básicos y constructivos.

5. Cuando corresponda a los administradores de infraestructuras ferroviarias la construcción, con recursos propios u obtenidos a través del correspondiente convenio, de las infraestructuras ferroviarias, estaciones de viajeros o terminales ferroviarias de mercancías e instalaciones de servicio, la potestad expropiatoria será ejercida por la Administración General del Estado y los beneficiarios de la expropiación serán los propios administradores de infraestructuras ferroviarias que abonarán el justiprecio de las expropiaciones. No obstante lo anterior, en el caso de reposiciones de servicios afectados en los que se requiera la imposición de un derecho real, ese derecho corresponderá al titular del servicio repuesto, sin modificarse la titularidad del suelo.

En todo caso, el beneficiario de la expropiación tendrá los derechos y obligaciones previstos en la Ley Expropiación Forzosa, estando plenamente legitimado para recurrir, en su caso, ante los tribunales las resoluciones de los Jurados de Expropiación que determinen los justiprecios.

6. El acta de ocupación que se extenderá a continuación del pago, acompañada de los justificantes del mismo, del justificante de su consignación o

del correspondiente resguardo de depósito será título bastante para que en el Registro de la Propiedad y en los demás registros públicos se inscriba o tome razón de la transmisión de dominio y se verifique, en su caso, la cancelación de las cargas, gravámenes y derechos reales de toda clase a que estuviere afectada la cosa expropiada.

El acta de ocupación, acompañada del justificante de la consignación del precio o del correspondiente resguardo de depósito, surtirá iguales efectos. Dichos documentos serán también títulos de inmatriculación en el Registro de la Propiedad.

7. En el supuesto de que deban ser afectados servicios, instalaciones de servicios, accesos o vías de comunicación, se podrá optar por la expropiación o por la reposición de aquéllos. En este último supuesto, la titularidad de esos servicios o vías repuestos, así como las responsabilidades y obligaciones derivadas de su funcionamiento, mantenimiento y conservación, corresponderán al titular originario de los mismos.

En caso de optarse por la reposición, se estará a lo dispuesto en el artículo 6.2 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

Si el titular del servicio afectado optase por acordar las actuaciones de reposición con el administrador de infraestructuras, el acuerdo podrá referirse tanto a la ejecución por el administrador de los trabajos de reposición como a la programación de las distintas fases de diseño y ejecución de la reposición, la fijación del coste de la misma, o el abono por adelantado de parte de los trabajos, en los casos en que la misma sea de especial cuantía o complejidad. En este caso, deberá aportarse el correspondiente presupuesto firmado por persona con capacidad suficiente para obligar al titular del servicio afectado, que incluya la estimación de los costes con el desglose necesario para el correcto seguimiento y comprobación de las mediciones efectuadas.

Una vez ejecutados los trabajos, se firmará la correspondiente acta de reconocimiento final del servicio repuesto y puesta a disposición del titular, que implicará la asunción por parte del titular del servicio repuesto de todas las responsabilidades y obligaciones derivadas de su titularidad, mantenimiento y conservación.

En la reposición de servicios se abonará únicamente el coste de todas las actuaciones asociadas a la reposición, acreditado mediante las correspondientes facturas o certificados de ejecución en caso de realizarse con medios propios.

8. Cuando, como consecuencia de la ejecución o modificación de obras en las infraestructuras, estaciones de viajeros y terminales de mercancías de titularidad de un administrador de infraestructuras ferroviarias, dicha entidad deba eliminar, modificar o sustituir infraestructuras ferroviarias, estaciones de viajeros y terminales de transporte de mercancías de la Red Ferroviaria de Interés General de los que sea titular otro administrador de infraestructuras, estas actuaciones ostentarán la consideración de servicios afectados. El administrador de infraestructuras ferroviarias que vaya a acometer las obras tendrá la obligación de abonar los costes de reposición de las infraestructuras e instalaciones de servicio afectadas, pudiendo llevar a cabo la reposición correspondiente por sus propios medios y sin que, en ningún caso, se altere el régimen de su titularidad, administración, mantenimiento y explotación de la infraestructura o instalación de servicio afectada y repuesta.

Sección III. Coordinación con el planeamiento urbanístico

Artículo 12. *Incidencia de las infraestructuras ferroviarias sobre el planeamiento.*

1. La Dirección General del Sector Ferroviario del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible informará cualquier instrumento de planeamiento u ordenación urbanística o territorial con el que se establezca o modifique la clasificación o la calificación del suelo o del subsuelo que afecte a infraestructuras ferroviarias o instalaciones de servicio de la Red Ferroviaria de Interés General ya existentes o en cualquier fase de su proceso de planificación. Asimismo, los instrumentos serán informados por los administradores de infraestructuras ferroviarias a los efectos de determinar si impiden o perturban el ejercicio de las funciones atribuidas a los mismos. Para ello, la solicitud de informe deberá ser remitida, con carácter simultáneo y con el mismo plazo de dos meses para su emisión, a la Dirección General del Sector Ferroviario y a los administradores de infraestructuras ferroviarias afectados.

Estos informes deberán solicitarse antes de la aprobación inicial del correspondiente instrumento de planeamiento u ordenación urbanística y territorial, el cual deberá tener el grado de definición suficiente a efectos de su

adecuada valoración por la Dirección General del Sector Ferroviario y el administrador de infraestructuras ferroviarias afectado.

En ambos informes se incluirá un apartado específico sobre el cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, relativo al mantenimiento de la distancia de la línea límite de edificación preexistente en los casos que haya cambios en la clasificación urbanística del suelo.

2. En el caso en el que uno de los informes, o ambos, no sean expresamente favorables a la continuación de la tramitación del instrumento de planeamiento u ordenación urbanística o territorial, la documentación deberá ser subsanada y remitida nuevamente a la Dirección General del Sector Ferroviario y a los administradores de infraestructuras ferroviarias afectados para nuevo informe. El instrumento no podrá ser aprobado hasta disponer de ambos informes favorables.

3. La validez de estos informes será de cuatro años desde la fecha de su emisión. Transcurrido dicho plazo, será necesario recabarlos de nuevo para poder proceder a la aprobación del instrumento de planeamiento u ordenación urbanística o territorial.

4. De conformidad con los artículos 7.3 y 42.7 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, se considerarán no sujetas a autorizaciones o licencias los aparcamientos públicos de vehículos de las estaciones destinados a dar servicio a los viajeros y al alquiler de vehículos para favorecer la movilidad de éstos, así como las de las oficinas de los administradores de infraestructuras ferroviarias sitas en las estaciones y terminales de transporte de mercancías.

Sección IV. Zonas de servicio ferroviario

Artículo 13. *Zonas de servicio ferroviario en puertos de interés general.*

En el supuesto de que el establecimiento de una zona de servicio ferroviario fuera de interés general para el sistema portuario, el ente público Puertos del Estado podrá proponer a la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible dicho establecimiento, y coordinará a las diferentes Autoridades Portuarias de los puertos de interés general de los que hayan de provenir los tráficos ferroviarios a dicha zona de servicio.

En tal caso, las condiciones del acceso de estas zonas de servicio a la Red Ferroviaria de Interés General quedarán establecidas en el correspondiente

convenio entre Puertos del Estado y el administrador de infraestructuras ferroviarias.

Artículo 14. *Contenido del proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios.*

1. El proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios podrá incluir, según proceda, lo siguiente:

a) La delimitación de la zona de servicio ferroviario.

b) Las zonas de actividad ferroviaria.

c) Las edificaciones e instalaciones de la estación o terminales de carga que fueran necesarias para el movimiento y tránsito de los viajeros y de las mercancías, así como los usos asociados y compatibles.

d) Las zonas de acceso de personas y vehículos.

e) Los espacios para realizar las actividades de carácter industrial, comercial y de servicios compatibles con el transporte ferroviario.

f) Las redes de servicios necesarios para el correcto funcionamiento de la infraestructura ferroviaria.

g) Las vías de servicio del complejo ferroviario.

h) Los accesos viarios a la zona ferroviaria.

2. El proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios podrá incluir, en su caso, las previsiones necesarias para que aquellas autoridades públicas que hayan de realizar actividades o prestar servicios, necesariamente, dentro del recinto ferroviario, cuenten con los espacios precisos para ello.

Artículo 15. *Documentación del proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios.*

El proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios contendrá los siguientes documentos:

a) La memoria, que incluirá un estudio de los antecedentes y de la situación actual de la zona de servicio de que se trate; sus necesidades futuras derivadas del

análisis de los tráficos de pasajeros y de mercancías y de la evolución previsible de la demanda; la delimitación de la zona de servicio, las actividades previstas para cada una de las áreas de la zona de servicio de que se trate, con la justificación de su necesidad o conveniencia, el análisis de su incidencia en el entorno afectado, y su relación con el planeamiento urbanístico, los accesos a la misma y el ámbito afectado por las servidumbres ferroviarias.

b) El plano general de situación de la estación o terminal de carga y de las demás infraestructuras e instalaciones ferroviarias, así como la delimitación de cada una de las áreas en las que se estructura la zona de servicio ferroviaria, con indicación de las actividades previstas.

c) La estimación de los costes, inversiones y otras condiciones económicas para el desarrollo del proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios.

Artículo 16. *Procedimiento de aprobación del proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios*.

1. Los administradores de infraestructuras ferroviarias elaborarán el proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios, que incluirá la definición de la zona de dominio público, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida el ámbito y la justificación de la necesidad o conveniencia de dichos usos.

En el supuesto de que el proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios incluya suelos cuya titularidad pertenezca a terceros distintos a los administradores de infraestructuras ferroviarias, estos someterán dicho proyecto a un trámite de información pública por un plazo mínimo de 30 días. Tras la conclusión del plazo de información pública, los administradores de infraestructuras ferroviarias darán respuesta a las alegaciones de los interesados.

Los proyectos de delimitación y utilización de espacios ferroviarios serán informados por las administraciones públicas competentes en materia de ordenación del territorio y de urbanismo afectadas por la delimitación de la zona de servicio ferroviario. Los informes, que deberán versar sobre asuntos de su respectiva competencia, se entenderán favorables si, transcurrido un mes desde su solicitud, no han sido emitidos.

Tras el referido periodo de información pública y la recepción de los informes mencionados en el párrafo anterior, se procederá, en su caso, a realizar las correspondientes modificaciones del proyecto. En caso de producirse esas modificaciones, el proyecto no deberá ser sometido a un nuevo plazo de información pública, salvo que las mismas se consideren sustanciales.

Una vez realizada esa tramitación, los administradores de infraestructuras ferroviarias remitirán el expediente con el proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios a la Dirección General del Sector Ferroviario del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

En caso de que el proyecto incluya terrenos edificaciones e instalaciones en las zonas de seguridad aprobadas por el Ministerio de Defensa, el administrador de infraestructuras ferroviarias correspondiente recabará informe preceptivo y vinculante del Ministerio de Defensa, que deberá emitirse en el plazo de dos meses desde la recepción del proyecto.

2. La Dirección General del Sector Ferroviario emitirá informe sobre el proyecto, que elevará, junto al expediente, al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

3. Corresponde a la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible la aprobación del proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios. Esta aprobación llevará implícita la declaración de utilidad pública o interés social, la necesidad de la ocupación y la declaración de urgencia de la misma, a efectos expropiatorios, de los bienes y derechos necesarios para su implantación

4. La aprobación del proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios se anunciará en el «Boletín Oficial del Estado».

5. La modificación sustancial del proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios, una vez aprobado, requerirá el mismo procedimiento de aprobación que el establecido en el presente reglamento.

Se considerará modificación sustancial del proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios cualquier modificación que suponga el aumento en superficie de la denominada zona de servicio ferroviario, en un porcentaje superior al diez por ciento.

6. La aprobación del proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios no resultará precisa cuando en estos únicamente se localicen

infraestructuras e instalaciones ferroviarias y complementarias, incluyendo entre esas instalaciones a los aparcamientos públicos y las oficinas ferroviarias dentro de las edificaciones de las estaciones y terminales de mercancías. Solamente resultará preceptiva cuando deban incluirse como espacios de reserva terrenos de terceros que garanticen el previsible desarrollo del espacio ferroviario.

CAPÍTULO III

Limitaciones a la propiedad

Artículo 17. *Normas particulares de la zona de protección*.

Sin perjuicio de los criterios generales recogidos en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá utilizar la zona de protección para cumplir cualquiera de los fines siguientes:

a) Encauzar y canalizar aguas que ocupen o invadan la línea ferroviaria.

b) Depositar temporalmente, apartándolos de la vía, objetos o materiales que se encuentren sobre la plataforma de la línea ferroviaria y constituyan peligro u obstáculo para la circulación.

c) Estacionar temporalmente material móvil que no resulte apto para circular, por avería u otra causa.

d) Establecer conducciones vinculadas a servicios de interés general, si no existieran alternativas al trazado de las mismas.

e) Almacenar temporalmente maquinaria, herramientas y materiales destinados a obras de construcción, reparación o conservación de la línea ferroviaria o de sus elementos funcionales e instalaciones.

f) Aprovechar, para uso exclusivo del ferrocarril, recursos geológicos, previa obtención, en su caso, de las autorizaciones que correspondan.

g) Establecer temporalmente caminos de acceso a zonas concretas de la línea ferroviaria que requieran las obras de construcción, reparación o conservación de la línea y de sus elementos funcionales e instalaciones o el auxilio en caso de incidencia o accidente.

h) Acceder a puntos concretos de la línea ferroviaria en caso de incidencia o accidente.

Artículo 18. *Procedimiento de otorgamiento de las autorizaciones en las zonas de dominio público y de protección*.

1. La solicitud de autorización para realizar obras, instalaciones o actividades en la zona de dominio público y en la zona de protección de la infraestructura ferroviaria se examinará por el administrador de infraestructuras ferroviarias. Dicha solicitud deberá ajustarse a lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y cumplir los requisitos que se establecen en este reglamento.

Se adjuntará a la solicitud toda la documentación necesaria para la correcta localización y definición de la actuación que se pretende realizar, así como los documentos que acrediten su conformidad con el planeamiento urbanístico o las autorizaciones urbanísticas exigibles.

Comprobada la actuación solicitada sobre el terreno y solicitado el informe sobre el estado de la planificación ferroviaria a la Dirección General del Sector Ferroviario, así como los informes complementarios que se estimen pertinentes, el administrador de infraestructuras ferroviarias otorgará la autorización y establecerá las condiciones de su otorgamiento, o la denegará de forma motivada.

Transcurridos tres meses desde la fecha de recepción de la solicitud, sin que el administrador de infraestructuras ferroviarias haya adoptado y notificado expresamente la resolución, se entenderá denegada la autorización.

2. En caso de que la solicitud de autorización pretendiera la realización de obras o instalaciones en la zona de dominio público para el establecimiento de un servicio público o de interés general, aquella deberá acompañarse de un proyecto de obras e instalaciones y los documentos que acrediten su conformidad con el planeamiento urbanístico o las autorizaciones urbanísticas exigibles. En todo caso, se deberá justificar el interés general de la necesidad de la ocupación del dominio público que se solicita.

Si la solicitud tiene por objeto la utilización de la zona de protección, se adjuntará toda la documentación necesaria para la correcta localización y definición de la actuación que se pretende realizar.

Artículo 19. *Medidas de protección*.

1. La autorización para realizar obras o actividades en las zonas de dominio público y de protección podrá recoger las medidas de protección que, en cada caso, se consideren pertinentes para evitar daños y perjuicios a la infraestructura ferroviaria, a sus elementos funcionales, a la seguridad de la operación, a la adecuada explotación de aquella y al medio ambiente, así como la construcción de cerramientos y su tipo.

2. En particular, se observarán las siguientes normas:

a) Plantaciones de arbolado. Queda prohibida la plantación de arbolado en zona de dominio público. Podrá autorizarse la plantación de arbolado en la zona de protección siempre que no perjudique la visibilidad de la línea férrea y de sus elementos funcionales, ni origine inseguridad vial en los pasos a nivel. No obstante, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá ordenar su tala o ejecutarla directamente por motivos de seguridad, sin necesidad de licencias o permisos, repercutiendo los costes al propietario de los suelos donde se ubique la plantación, cuando por razón de su crecimiento o por otras causas, el arbolado llegase a determinar una pérdida de visibilidad de la línea ferroviaria, afectase a la seguridad vial en pasos a nivel o constituyese peligro en caso de incendio.

b) Talas de arbolado. Para la ejecución de talas de arbolado en la zona de protección se requerirá autorización de los administradores de infraestructuras ferroviarias. Estas autorizaciones se denegarán sólo cuando la tala pueda perjudicar la infraestructura ferroviaria por variar el curso de las aguas, por producir inestabilidad de taludes o por otras causas que lo justifiquen.

c) Tendidos aéreos y otros tendidos verticales. Los tendidos aéreos podrán autorizarse siempre que la distancia del poste o apoyo a la arista exterior de la explanación no sea inferior a vez y media su altura. Esta distancia mínima se aplicará también a los postes de los cruces a distinto nivel con líneas eléctricas y a cualquier elemento vertical ubicado en las zonas de protección y de dominio público, como los soportes publicitarios o las torres precisas para la prestación de servicios de telecomunicaciones por las empresas habilitadas para ello, con la salvedad señalada más adelante. En circunstancias topográficas excepcionales podrá permitirse la colocación de apoyos a distancias menores de las fijadas, previa justificación técnica y aprobación por el administrador de infraestructuras ferroviarias competente.

Lo indicado en el párrafo anterior no será de aplicación en las instalaciones preexistentes, en cuyo caso se estará a lo indicado en la normativa técnica.

En el caso de cruces a distinto nivel con líneas eléctricas, el gálibo fijado será suficiente para garantizar, entre la línea ferroviaria, electrificada o no, y la línea eléctrica con las que se cruce, el cumplimiento de las condiciones establecidas en la reglamentación de líneas eléctricas de alta y baja tensión.

Conforme a lo previsto en el apartado g) del anexo IV de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, tendrán la consideración de elementos de la infraestructura ferroviaria las instalaciones de telecomunicación que permitan cursar comunicaciones de voz o proporcionar soporte a las transmisiones de datos dando cobertura a las líneas o instalaciones de servicio ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General. Estas instalaciones de telecomunicación no están sujetas al cumplimiento de las distancias mínimas establecidas en el presente artículo.

Del mismo modo, y conforme a lo previsto en el apartado i) del anexo IV de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, no están sujetas al cumplimiento de las distancias mínimas establecidas en el presente artículo los postes y las instalaciones de transformación y conducción de corriente eléctrica para la tracción de los trenes y para las instalaciones de servicio ferroviarias.

d) Conducciones subterráneas. Queda prohibida su construcción en la zona de dominio público salvo que, excepcionalmente y de forma justificada, no existiendo otra solución técnica factible, se autoricen para la prestación de un servicio de interés general, como la travesía de poblaciones. Asimismo, cuando no exista alternativa de trazado, se podrán autorizar en la zona de protección, las conducciones subterráneas correspondientes a la prestación de servicios públicos de interés general y las vinculadas a éstos, situándolas, en todo caso, lo más lejos posible de la línea ferroviaria.

En el caso de líneas de suministro eléctrico que deban atravesar el espacio correspondiente a instalaciones de servicio titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, se autorizará de manera preferente su instalación a través de conducciones subterráneas frente a los tendidos aéreos.

e) Obras subterráneas. Dentro de la zona de protección, no se autorizarán las obras que puedan perjudicar el ulterior aprovechamiento de la misma para los fines a que está destinada.

f) Cruces subterráneos. Las obras correspondientes se ejecutarán de forma que produzcan las menores perturbaciones posibles a la circulación, dejarán la

explanada y la vía en sus condiciones anteriores, y tendrán la debida resistencia, fijándose, por el administrador de infraestructuras ferroviarias, la cota mínima de resguardo entre la clave del paso subterráneo y la rasante de la plataforma ferroviaria. Salvo justificación suficiente, no se autorizarán cruces a cielo abierto en la Red Ferroviaria de Interés General, debiéndose efectuar el cruce mediante mina, túnel o perforación mecánica subterránea. También se podrán utilizar para el cruce las obras de paso o desagüe de las líneas ferroviarias, siempre que se asegure el adecuado mantenimiento de sus condiciones funcionales y estructurales.

g) Cerramientos. Dentro de la línea límite de edificación sólo se podrán autorizar cerramientos totalmente diáfanos sobre piquetes sin cimiento de fábrica y aquellos compuestos de un conjunto de piquetes o pies derechos, independientemente de su material, entre los que se tenderán hilos o mallas. Se admite también la existencia de un pequeño zócalo o cimiento conformado a base de bloques de hormigón prefabricado o elemento de cerámica similar, de una altura máxima de cincuenta centímetros, dotado de mechinales para evacuar las aguas de la vía cuando el cimiento o zócalo sea corrido.

Los demás tipos de cerramientos sólo se autorizarán exteriormente a la línea límite de edificación.

La reconstrucción de cerramientos existentes se hará con arreglo a las condiciones que se impondrían si fueran de nueva construcción, salvo las operaciones de mera reparación y conservación.

Cuando resulte necesario el retranqueo de cerramientos por exigencias derivadas de la construcción de nuevas vías u otros motivos de interés público, se podrán reponer en las mismas condiciones existentes antes de la formulación del proyecto de obra, en cuanto a su estructura y distancia a la arista exterior de la explanación, garantizándose, en todo caso, que no resultan mermadas las condiciones de visibilidad y seguridad de la operación ferroviaria.

h) Urbanizaciones y equipamientos públicos, como hospitales, centros deportivos docentes y culturales, colindantes con la infraestructura ferroviaria. Además de cumplir las condiciones que, en cada caso, sean exigibles según las características de la instalación, las edificaciones deberán quedar siempre en la zona de protección sin invadir la línea límite de edificación. Dentro de la superficie afectada por dicha línea no se autorizarán más obras que las necesarias para la ejecución de viales, aparcamientos, isletas o zonas ajardinadas.

i) Instalaciones industriales, agrícolas y ganaderas. Además de las condiciones que, en cada caso, sean exigibles según las características de la explotación, se impondrán condiciones específicas para evitar las molestias o peligros que la instalación, o las materias de ella derivadas, puedan producir a la circulación, así como para evitar perjuicios al entorno medioambiental de la infraestructura ferroviaria.

Si los supuestos previstos en los dos apartados precedentes dan lugar a tráfico por carretera, será obligatoria la construcción de un cruce a distinto nivel y, en su caso, la supresión del paso a nivel preexistente, cuando el acceso a aquellos conlleve la necesidad de cruzar la vía férrea. El coste de su construcción y, en su caso, supresión será a cuenta del promotor de las mismas. Para la construcción de un cruce a distinto nivel o para la supresión de uno preexistente, la entidad promotora presentará un proyecto específico con los accesos a la infraestructura ferroviaria, incluidos los aspectos de parcelación, red viaria y servicios urbanos que incidan sobre la zona de protección de la infraestructura ferroviaria.

j) Movimientos de tierras y explanaciones. Se podrán autorizar en la zona de protección, siempre que no sean perjudiciales para la infraestructura ferroviaria o su explotación.

k) Muros de sostenimiento de desmontes y terraplenes. Su construcción podrá ser autorizada dentro del tercio de la zona de protección más próximo a la zona de dominio público y también, con carácter excepcional, en la zona de dominio público, siempre que quede suficientemente garantizado que la misma no es susceptible de ocasionar perjuicios a la infraestructura ferroviaria. En estos casos, se deberá presentar al administrador de infraestructuras ferroviarias, junto a la solicitud, un proyecto en el que se estudien las consecuencias de su construcción en relación con la explanación, la evacuación de aguas pluviales y su influencia en la seguridad de la operación.

l) Pasos elevados. Los estribos de la estructura no podrán ocupar la zona de dominio público, salvo expresa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias. En líneas ferroviarias con vías separadas solo se podrán ubicar pilares entre ambas, cuando se justifique que no existe una solución alternativa razonable y que se cuenta con una anchura suficiente para que no representen un peligro para la circulación, dotándolas, en su caso, de un dispositivo de contención de vehículos.

El gálibo sobre la calzada, tanto durante la ejecución de la obra como después de ella, será fijado por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

Las características de la estructura deberán tener en cuenta la posibilidad de ampliación o variación de la línea ferroviaria en los próximos veinte años.

m) Pasos subterráneos. La cota mínima de resguardo entre la parte superior de la obra de paso y la rasante de la plataforma de la línea ferroviaria será fijada por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

Las características de la estructura deberán tener en cuenta la posibilidad de ampliación o variación de la línea ferroviaria en los próximos veinte años.

n) Vertederos. No se autorizarán en ningún caso.

Artículo 20. *Efectos de las autorizaciones.*

1. Las autorizaciones que se otorguen no eximirán a quien las obtenga de solicitar las demás licencias y autorizaciones necesarias. El otorgamiento se realizará sin perjuicio de tercero y dejando a salvo los derechos preexistentes sobre los terrenos o bienes. No supondrá, en ningún caso, la cesión del dominio público ni la asunción por el administrador de infraestructuras ferroviarias o por la Administración General del Estado de responsabilidad alguna respecto del titular de la autorización o de terceros.

No se exigirá la obtención de autorización para aquellas actuaciones consistentes en la reposición de servicios afectados.

2. La autorización producirá efectos mientras se ejecute la actividad o se mantengan las obras o instalaciones fijas o provisionales autorizadas, y será transmisible siempre que se notifique al administrador de infraestructuras ferroviarias el cambio de titularidad.

3. El otorgamiento de cualquier autorización conllevará la obligación del autorizado de pagar al administrador de infraestructuras ferroviarias los gastos que el estudio, tramitación y seguimiento de la misma supongan, no pudiéndose condicionar al pago de una compensación económica por el ejercicio de la actividad autorizada.

4. El otorgamiento de una autorización de aprovechamiento especial de la zona de dominio público devengará el pago de la correspondiente tasa prevista en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

Artículo 21. *Modificación o suspensión de la autorización*.

1. Sin perjuicio de lo establecido en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá, en cualquier momento, modificar o suspender, temporal o definitivamente, la autorización otorgada, sin que ello dé derecho a indemnización alguna, en los siguientes casos:

a) Si resultara incompatible con normas de seguridad aprobadas con posterioridad.

b) Si produjera daños en el dominio público.

c) Si impidiera la utilización del dominio público para actividades de interés público.

d) Si se requiriera para la ampliación, mejora o desarrollo de las infraestructuras ferroviarias. En caso de que dichas actuaciones supusieran la modificación de las instalaciones objeto de la autorización, estas serán repuestas a cargo del autorizado.

2. El procedimiento para modificar o suspender la autorización se iniciará de oficio o a instancia de parte y será instruido por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

3. En todo caso, y antes de dictar resolución, se dará audiencia a los afectados con el fin de que puedan formular cuantas alegaciones convengan a su derecho.

Artículo 22. *Obras autorizadas*.

1. Las obras o instalaciones autorizadas se iniciarán y finalizarán dentro de los plazos que determine la propia autorización o, en su caso, su prórroga, y se inspeccionarán por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

2. No se podrán iniciar las obras sin que el administrador de infraestructuras ferroviarias haya extendido un acta de conformidad al replanteo. A estos efectos, el

interesado pondrá en su conocimiento la fecha de iniciación de las obras, con una antelación mínima de diez días.

Si el administrador de infraestructuras ferroviarias apreciara desviaciones respecto del proyecto presentado o de las condiciones impuestas en la autorización, podrá instar a la Delegación del Gobierno en las Comunidades Autónomas para que paralice las obras hasta que se corrijan aquéllas, sin perjuicio de las sanciones y responsabilidad es de todo orden que resulten procedentes.

3. Las obras se ejecutarán de acuerdo con el proyecto presentado y, en su caso, con las condiciones impuestas en la autorización, sin interrumpir ni dificultar la circulación por la línea ferroviaria y con sujeción a la regulación en materia de seguridad del tráfico contenida en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, y en su normativa de desarrollo.

El titular de la autorización deberá reponer, a su cargo, los elementos de la infraestructura ferroviaria que resulten dañados por la ejecución de las obras, restituyéndolos a las condiciones anteriores de seguridad, funcionalidad y estética.

4. El titular de la autorización pondrá en conocimiento del administrador de infraestructuras ferroviarias la terminación de las obras, con una antelación mínima de diez días. El administrador de infraestructuras ferroviarias extenderá un acta de conformidad o, en su caso, hará constar los reparos que considere oportunos, concediendo el plazo necesario para su subsanación. El acta de conformidad de las obras llevará implícito el permiso de utilización de lo construido.

Artículo 23. *Línea límite de edificación*.

1. Para la determinación de la línea límite de edificación, se considera arista exterior de la plataforma el borde exterior del subbalasto, o en su defecto, de la estructura construida sobre la explanación que sustenta la vía y los elementos destinados al funcionamiento de los trenes.

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

2. En caso de resultar necesaria la reducción de la línea límite de edificación en los supuestos contemplados en el apartado 4 del artículo 15 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, de forma previa a su aprobación por el administrador general de infraestructuras ferroviarias, deberá garantizarse el cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, a través de un estudio de ruido y, en su caso, con la adopción posterior de las medidas técnicas adicionales y eficaces de corrección del ruido exterior correspondientes en las edificaciones a construir próximas a infraestructuras establecidas en el Código Técnico de la Edificación.

En el supuesto de que, conforme a ese estudio de ruido, se superen los objetivos de calidad acústica determinados legalmente, el solicitante de la reducción deberá asumir formalmente ante el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y la Administración urbanística competente el compromiso de que procederá a la adopción de medidas correctoras o de mitigación adicionales frente al ruido exterior.

Además de lo anterior, y en cualquier caso, en el otorgamiento de la reducción de la línea límite de edificación deberá tenerse en cuenta la planificación ferroviaria.

Artículo 24. *Obras y actividades ilegales*.

Para la paralización de obras e instalaciones y la suspensión de usos prohibidos, no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones, se observarán las normas siguientes:

a) La paralización y el precinto, en su caso, serán notificados al interesado y tendrán el carácter de medidas cautelares, como trámite previo al expediente regulado en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

b) Si se incumpliera la obligación de demoler o se continuara ejercitando el uso no autorizado, el administrador de infraestructuras lo comunicará a la persona titular de la Delegación del Gobierno, que podrá ordenar su ejecución forzosa, en sustitución del interesado y a su costa, en su caso.

c) En el supuesto de regularización de las obras o instalaciones, el coste de adecuación a las debidas condiciones de seguridad, funcionalidad y estética será a cargo del interesado.

d) En el caso de vertidos no autorizados, el responsable estará obligado a la limpieza y recogida del material, previo requerimiento del administrador de infraestructuras ferroviarias. Si no se atendiere el requerimiento dentro del plazo conferido, o no se conociera al autor, actuará de forma subsidiaria el administrador de infraestructuras ferroviarias, mediante la realización de las necesarias labores de limpieza y recogida del material. El responsable quedará obligado a resarcir los gastos en los que se hubiere incurrido por dicha actuación.

Para la identificación de los responsables de los vertidos, se podrá recabar la ayuda de los operadores ferroviarios, que estarán obligados a informar en caso de detectar vertidos en la zona de afección, con objeto de que el administrador de infraestructuras verifique la existencia de autorización para la realización de los mismos.

CAPÍTULO IV

Administración de las infraestructuras ferroviarias

Artículo 25. *Administración de las infraestructuras ferroviarias*.

1. A los efectos de lo previsto en el artículo 19 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, se entiende por administración de las infraestructuras ferroviarias integradas en la Red Ferroviaria de Interés General las siguientes actividades:

a) Mantenimiento: 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.

b) Explotación: operaciones vinculadas con la planificación y gestión del tráfico, 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 básicos, complementarios y auxiliares en instalaciones de servicio 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.

c) Gestión de los sistemas de control, circulación y seguridad: conjunto de actividades dirigidas a la organización, la comprobación, la vigilancia de los modos y medios que aseguren el funcionamiento de los sistemas encargados del control, la circulación y la seguridad del tráfico ferroviario.

2. 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 y defensa que le correspondan de acuerdo con su naturaleza jurídica y la legislación aplicable.

De manera particular, los administradores generales de infraestructuras podrán ejercitar las potestades de policía, investigación, deslinde, recuperación posesoria y desahucio administrativo.

3. 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. Dichas facultades vendrán determinadas en función de la naturaleza jurídica del administrador y las disposiciones aplicables en materia de patrimonio de las administraciones públicas.

4. 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.

5. Los bienes de dominio público de titularidad del administrador general de infraestructuras ferroviarias y los de dominio público del Estado cuya gestión tenga encomendada que resulten innecesarios para la prestación de los servicios de interés general, se incorporarán, una vez desafectados, al patrimonio del administrador general de infraestructuras ferroviarias. En el caso del resto de administradores de infraestructuras, se estará a lo dispuesto en la legislación sectorial que les sea de aplicación.

CAPÍTULO V

Conexiones con infraestructuras ferroviarias de titularidad autonómica

Artículo 26. *Convenios relativos a la conexión de la Red Ferroviaria de Interés General con infraestructuras ferroviarias de titularidad autonómica*.

El régimen de los tramos de conexión entre la Red Ferroviaria de Interés General y las infraestructuras ferroviarias de titularidad autonómica vendrá

determinado conforme a lo establecido por la disposición adicional 19ª de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, sin que sea de aplicación el régimen de los convenios de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

CAPÍTULO VI

Conexiones con infraestructuras ferroviarias en los puertos de interés general

Artículo 27. *Convenios relativos a la conexión de las infraestructuras ferroviarias y las terminales ferroviarias existentes en los puertos de interés general.*

El convenio de conexión de las infraestructuras ferroviarias y las terminales ferroviarias existentes en los puertos de interés general se deberá ajustar a los principios contenidos en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, en relación con la materia, y su contenido deberá favorecer la aplicación de unas reglas de conexión homogéneas en el conjunto de los puertos de interés general, incluyendo al menos los siguientes elementos básicos:

a) Definición e identificación de las líneas de conexión del puerto dentro del complejo ferroportuario integrado por las infraestructuras y terminales ferroviarias que participan de la conexión ferroviaria

b) Reglas para el establecimiento de comunicaciones operativas y no operativas, incluyendo un directorio de interlocutores. Se preverá, asimismo, la creación de una Comisión de Seguimiento.

c) Reglas para la elaboración, aprobación y publicación de un documento de información sobre la red ferroviaria del puerto donde se expongan las características de las infraestructuras y terminales ferroviarias y sus condiciones de acceso

d) Reglas para la conexión física de las redes administradas por el administrador general de infraestructuras ferroviarias y por la Autoridad Portuaria, incluyendo los aspectos de diseño, construcción y mantenimiento de las líneas de conexión, incluyendo su descripción pormenorizada y la utilización de sus instalaciones de seguridad, así como la identificación del punto de conexión física, a través de la correspondiente consigna

e) Reglas para la conexión funcional de las redes administradas por el administrador general de infraestructuras ferroviarias y por la Autoridad Portuaria,

referidas a la gestión de la capacidad y la circulación en las líneas de conexión, incluyendo la elaboración de un plan de trabajo de la conexión; la regulación de la circulación a través de la correspondiente consigna en la que se identifique el punto de conexión funcional; las funciones del personal que ejerza responsabilidades de circulación; la actuación en caso de perturbaciones del tráfico ferroviario

f) Régimen de seguridad en la operación ferroviaria en la red administrada por la Autoridad Portuaria, incluyendo los requisitos y condiciones de autorización del personal que ejerza responsabilidades de circulación en la conexión del puerto.

Dada la naturaleza de este tipo de convenios, no les será de aplicación el régimen de los convenios de la ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

CAPÍTULO VII

Infraestructuras ferroviarias de titularidad privada

Artículo 28. *Procedimiento de otorgamiento de la autorización para el establecimiento y/o la explotación de las líneas ferroviarias de titularidad privada*.

1. Una vez presentada la solicitud de autorización y la correspondiente documentación y habiéndose sometido a informe de los órganos competentes de acuerdo con la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible notificará la resolución de otorgamiento o denegación en el plazo de seis meses a contar desde el día siguiente a aquel en que se haya presentado la solicitud.

2. La resolución de autorización deberá contener, como mínimo, las prescripciones técnicas y el plazo de realización de las infraestructuras, así como las condiciones que debe cumplir el plan de explotación de las mismas, especialmente, en materia de seguridad e interoperabilidad.

Si la línea discurriese sobre terrenos de dominio público, deberá regularizarse la ocupación de los suelos de conformidad con la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, devengando la correspondiente tasa. Asimismo, el interesado, antes de comenzar los trabajos, prestará fianza en cantidad equivalente al cuatro por ciento del presupuesto de las obras que hubieren de ejecutarse sobre dichos terrenos. La mitad de dicha fianza será devuelta cuando se justifique la realización de las obras conforme a lo autorizado y la parte restante quedará como garantía del cumplimiento de las

condiciones de explotación y utilización establecidas en la correspondiente autorización.

3. Las autorizaciones para el establecimiento o la explotación de las líneas ferroviarias de transporte privado podrán otorgarse bien por un plazo determinado o bien con carácter indefinido, estando sujetas, en todo caso, a las eventuales limitaciones temporales derivadas de la ocupación de terrenos de dominio público. No obstante, el título que formalice la autorización podrá establecer las causas de su revocación, entre las que se podrá recoger el cambio sobrevenido de los presupuestos de hecho que determinaron su otorgamiento.

En todo caso, las autorizaciones podrán revocarse cuando, sin existir causa justificada, las obras no se inicien en el plazo de un año, permanezcan interrumpidas este mismo plazo o se paralice por idéntico tiempo la prestación del servicio.

Artículo 29. *Autorización para conectar con la Red Ferroviaria de Interés General los elementos de titularidad privada que la complementan*.

1. El administrador de infraestructuras ferroviarias notificará, en el plazo de dos meses contados desde la presentación de la solicitud de autorización, la resolución sobre la conexión de una determinada infraestructura de titularidad privada con la Red Ferroviaria de Interés General.

2. La autorización establecerá las condiciones en las que se efectuará la conexión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada con la Red Ferroviaria de Interés General y el régimen de explotación de los elementos de titularidad privada que complementen las infraestructuras ferroviarias de titularidad del Estado, determinando los medios de verificación del cumplimiento de tales condiciones.

3. Una vez obtenida la autorización de conexión, el titular de esta solicitará la autorización de obras prevista en el artículo 16 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, y en el artículo 18 de este reglamento, aportando, junto al resto de documentación necesaria, el proyecto constructivo adaptado a las condiciones establecidas en la autorización de conexión.

4. En el supuesto de que el administrador de infraestructuras ferroviarias deniegue el inicio de la explotación, o cuando existan discrepancias esenciales respecto de las condiciones impuestas para la conexión, el solicitante podrá acudir

a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, que resolverá lo procedente.

TÍTULO II

Los servicios de transporte ferroviario

CAPÍTULO I

Las empresas ferroviarias

Sección I. Disposiciones Generales.

Artículo 30. *Aportación de tracción por la empresa ferroviaria*.

1. Se entiende que una empresa ferroviaria aporta la tracción cuando cuente con los medios necesarios por cualquier título admitido en Derecho que permita su plena disponibilidad durante el período en el que se preste el servicio. Ello implicará que la empresa ferroviaria sea responsable, bajo su certificado de seguridad, con arreglo a la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, así como el resto de normativa aplicable, del cumplimiento de todas las obligaciones que se le impongan, de la composición del tren y, en su caso, de la disposición de la carga en el mismo.

2. En caso de que, para un concreto servicio y con carácter excepcional, una empresa ferroviaria requiera el auxilio o el complemento de otra en la aportación de tracción, ambas habrán de cumplir cuantos requisitos se establecen en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, y en sus normas de desarrollo, especialmente en lo atinente a la seguridad en la prestación del servicio. En el negocio jurídico que se suscriba entre ambas deberán quedar definidas las responsabilidades que asumirá cada una de ellas.

3. Si una empresa ferroviaria se limita a prestar servicios de tracción a otras que aporten material ferroviario para el transporte, la primera será responsable del cumplimiento de las obligaciones que la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, y su normativa de desarrollo impongan respecto de la circulación de dicho material y del servicio que con su utilización se preste y deberá comprobar que los vehículos que componen los trenes han sido debidamente autorizados y controlados conforme a la normativa aplicable.

No obstante lo anterior, los propietarios de vagones de mercancías o de coches de viajeros que entreguen estos a las empresas ferroviarias para su

transporte, deberán disponer de un seguro de responsabilidad civil que cubra los daños a las personas, a la infraestructura ferroviaria o a terceros que estos pudieran causar en caso de verse implicados en un accidente ferroviario ocurrido por causas imputables a éstos derivadas del incumplimiento por los mismos de la normativa que les es de aplicación.

Sección II. Régimen de otorgamiento, modificación, suspensión y revocación de licencias de empresas ferroviarias

Subsección 1.ª Principios generales.

Artículo 31. *Declaración de actividad*.

La entidad que desee obtener la licencia de empresa ferroviaria deberá formular una declaración de actividad, que habrá de comprender el tipo, las características y la cantidad de los servicios que desea prestar.

Artículo 32. *Clases de actividad de las empresas ferroviarias*.

1. A los efectos de lo dispuesto en el artículo anterior, la actividad de las empresas ferroviarias se clasifica en las siguientes categorías:

a) Por el objeto del servicio de transporte prestado.
b) Por la cantidad de tráfico anual.

2. Por el objeto de los servicios de transporte ferroviario, la actividad de las empresas ferroviarias se clasifica en:

a) De tracción exclusiva.
b) De transporte ferroviario de viajeros.
c) De transporte ferroviario de mercancías.

Toda empresa ferroviaria que vaya a realizar transporte ferroviario de mercancías peligrosas o perecederas deberá comunicarlo expresamente en su declaración de actividad.

3. Por la cantidad de tráfico anual, la actividad se clasifica en tres niveles:

a) Nivel 1, cuando suponen menos de un millón de unidades tren-Km al año.

b) Nivel 2, cuando suponen un tráfico entre un millón y 10 millones de unidades tren-Km al año.
c) Nivel 3, cuando suponen más de 10 millones de unidades tren-Km al año.

Subsección 2.ª Requisitos para la obtención de la licencia de empresa ferroviaria

Artículo 33. *Criterios para valorar la cobertura de la responsabilidad civil*.

1. Se cumplirá, con arreglo a lo dispuesto en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, el requisito de cobertura de la responsabilidad civil de la empresa ferroviaria si, en el momento de inicio de las actividades para las que le faculta la licencia y durante su desarrollo, dispone de un seguro o de un afianzamiento mercantil que cubra:

a) Los daños a los viajeros, a sus equipajes, al correo y a la carga transportada.

b) Los daños a las infraestructuras ferroviarias, a los trenes y a terceros, personas o bienes, afectados.

2. Se entiende que una empresa ferroviaria dispone de cobertura suficiente para responder de los daños a los viajeros y equipajes, o a la carga transportada, respectivamente:

a) Si tiene contratado un seguro de responsabilidad civil, o constituido un afianzamiento mercantil, que cubra en todo momento una responsabilidad mínima por siniestro de 9.000.000 euros, 6.000.000 euros o 3.000.000 euros, según que su licencia corresponda, respectivamente, al nivel de actividad 3, 2 o 1, tal como se define en el apartado 3 del artículo 32 y, asimismo, en el caso de que se vayan a realizar servicios de transporte de viajeros, si tiene contratado un seguro, o constituido un afianzamiento mercantil, que cubra la pérdida o daños en el equipaje, como máximo, de 14,50 euros por kilogramo bruto que falte o se dañe y hasta un máximo de 600 euros por viajero.

b) Si se compromete a recoger, en los contratos de transporte de mercancías que celebre, una cláusula en la que se pacte libremente entre las partes la contraprestación que deba satisfacerse.

3. Se considerará que una empresa ferroviaria dispone de cobertura suficiente para responder a los daños a las infraestructuras ferroviarias, a los trenes

y a terceros si tiene contratado un seguro o constituido un aval que cubra en todo momento y por siniestro las siguientes cantidades:

a) Por daños a la infraestructura: 6.000.000 euros.

Por daños a los trenes: 18.000.000 euros.

Por daños a terceros (bienes): 1.500.000 euros.

b) Por muerte o lesión de terceros que no sean viajeros de otras empresas ferroviarias: 900.000 euros.

c) En caso de transporte ferroviario de mercancías peligrosas, las coberturas garantizadas por daños a terceros (bienes y personas) deberán ser el doble que las previstas en los apartados 3.a) y 3.b).

Las cuantías previstas en este artículo podrán ser modificadas, para adaptarlas a las nuevas situaciones que se produzcan, mediante orden de la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

4. La cobertura de responsabilidad civil de la empresa ferroviaria quedará reflejada en un documento anexo a la licencia de empresa ferroviaria.

5. Las empresas ferroviarias que pretendan prestar servicios en España y cuya licencia haya sido otorgada en otro Estado miembro de la Unión Europea que requiera un nivel de cobertura de riesgos derivados de la responsabilidad civil inferior al regulado en los apartados 2 y 3 habrán de acreditar que cumplen lo previsto en dichos apartados, completando, en su caso, mediante una póliza de seguro o un afianzamiento complementario, la cobertura garantizada.

6. No obstante lo dispuesto en este artículo, de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de viajeros, toda empresa ferroviaria que vaya a prestar servicios de transporte de viajeros deberá tener contratado, en el momento en el que inicie la prestación de los servicios de transporte, un seguro obligatorio con las indemnizaciones previstas en la disposición adicional segunda del Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares, en el que se establece el baremo de las indemnizaciones.

Subsección 3.ª Solicitud de la licencia de empresa ferroviaria

Artículo 34. *Presentación de la solicitud*.

La solicitud de licencia de empresa ferroviaria se dirigirá por medios electrónicos a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Su contenido, que deberá ajustarse a lo previsto en la Ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, incluirá la asunción formal por el solicitante del cumplimiento de las condiciones y garantías establecidas en el presente reglamento.

Artículo 35. *Documentación de la solicitud de licencia de empresa ferroviaria*.

1. La solicitud de licencia de empresa ferroviaria deberá acompañarse de la documentación especificada en esta subsección. La falta de presentación de alguno de los documentos que se relacionan en ella, que podrá subsanarse dentro de los quince días siguientes a la fecha en que sea notificado el requerimiento de subsanación, será causa de desistimiento.

2. Sin perjuicio de lo anterior, la entidad que solicite la licencia de empresa ferroviaria podrá aportar junto a su solicitud cualesquiera otros documentos que, a su juicio, contribuyan a acreditar el cumplimiento de los requisitos a que se refiere la subsección anterior.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá recabar del solicitante, asimismo, los documentos o la información que resulten precisos para completar la aportada con la solicitud.

3. A efectos de su identificación, la entidad solicitante deberá presentar la siguiente documentación:

a) Escritura de constitución de la sociedad anónima y sus estatutos sociales, debidamente inscritos en el Registro Mercantil. En el caso de empresas públicas, la escritura de constitución o las referencias legales de creación.

b) Escritura de otorgamiento de poder del que actúe en su nombre.

c) Relación de socios de la entidad, con indicación de sus participaciones en el capital social y de las personas que integran o vayan a integrar el Consejo de Administración, o sean o vayan a ser administradores de la sociedad y de quienes ejerzan o vayan a ejercer cargos directivos en ella, así como de su nacionalidad.

d) Declaración de actividad.

e) Declaración de los servicios distintos de los de transporte ferroviario que prevea prestar.

4. Cuando la entidad solicitante de una licencia de empresa ferroviaria forme parte de una agrupación empresarial internacional, deberá comunicar la composición del grupo empresarial al que pertenezca y la relación existente entre las distintas sociedades que lo integren. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá requerir, a este efecto, la información complementaria que considere relevante.

5. Asimismo, para el caso de que se vaya a prestar servicio de transporte de viajeros, la entidad solicitante debe presentar carta de compromiso de disponer, antes del inicio de la actividad, del Plan de Asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y a sus familiares, previsto en el Real Decreto 627/2014, de 18 de julio.

Artículo 36. *Documentación justificativa de la capacidad de la entidad para ser titular de una licencia de empresa ferroviaria*.

Para acreditar que tiene capacidad para ser titular de una licencia de empresa ferroviaria, la entidad solicitante deberá aportar junto con la solicitud una declaración responsable de que no se halla incursa en ninguna de las causas de incapacidad que prevé la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

Artículo 37. *Documentación justificativa de la capacidad financiera*.

1. Entre la información que deberá presentar la entidad solicitante de la licencia para acreditar que la entidad cumple el requisito de capacidad financiera, figurarán, al menos:

a) Las cuentas anuales auditadas de los dos últimos ejercicios, si no se tratare de una sociedad de nueva creación y, en todo caso, las provisionales del ejercicio en curso.

b) Un plan económico-financiero a cinco años que contemple las previsiones de tráfico e ingresos y la evolución de los gastos y las fuentes de financiación con las que se cuente.

c) Identificación de los socios de la entidad, conforme a lo dispuesto en el artículo 35.3.c) de este reglamento.

2. Si alguno de los socios de la entidad solicitante fuere una persona jurídica, se podrá solicitar, además, que facilite la información necesaria para conocer la titularidad indirecta de las acciones.

Artículo 38. *Documentación justificativa de la competencia profesional.*

El solicitante de una licencia de empresa ferroviaria, con objeto de garantizar que dispone o se compromete a disponer en el momento de inicio de sus actividades de una organización apta para la realización de las actividades a que se refiere su declaración de actividad, con el suficiente grado de seguridad, aportará cuanta documentación estime conveniente, entre la que se incluirá un plan de actuación en el que se incluyan los datos siguientes:

a) La fecha prevista de comienzo de las actividades.

b) El organigrama del personal directivo y técnico de la sociedad, con indicación expresa de quienes asumen competencias en materia de seguridad ferroviaria.

c) Las previsiones de actuación a cinco años, con los servicios que se pretenden prestar, las necesidades de personal y de material rodante, así como la previsión de la tramitación del certificado de seguridad

d) Los sistemas de comunicación que prevé implantar para comunicarse con la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y con el administrador de infraestructuras ferroviarias, conforme a los criterios homogéneos que establezca la primera.

Artículo 39. *Documentación justificativa de la cobertura de responsabilidad civil.*

1. En el momento de la solicitud, las entidades solicitantes de la licencia habrán de presentar un documento acreditativo del compromiso de cobertura de su responsabilidad civil. Asimismo, deberán comprometerse:

a) A proporcionar información a los usuarios sobre la cuantía de las indemnizaciones aplicables en cada caso.

b) A indicar si su responsabilidad va a exceder de los límites fijados en el artículo 33 de este reglamento.

c) A presentar, en su caso, a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, los contratos tipo de transporte de mercancías.

2. La cobertura de las responsabilidades recogidas en este precepto podrá garantizarse también mediante un aval que se constituirá en la forma y por la cuantía que se establezcan mediante orden de la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Subsección 4.ª La resolución de otorgamiento, la modificación y la eficacia de la licencia de empresa ferroviaria.

Artículo 40. *Otorgamiento de la licencia de empresa ferroviaria*.

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, previo informe de los administradores de infraestructuras ferroviarias concernidos, resolverá motivadamente sobre el otorgamiento de la licencia de empresa ferroviaria, que habilitará para la prestación de servicios de transporte ferroviario.

2. Una vez recibida la solicitud de otorgamiento con la documentación exigida, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria remitirá el expediente a los administradores de infraestructuras ferroviarias concernidos para que, en el plazo de treinta días a contar desde su recepción, emitan informe sobre la citada solicitud.

Artículo 41. *Modificación de la licencia de empresa ferroviaria*.

1. En caso de que una empresa ferroviaria desee prestar servicios de transporte ferroviario que supongan una modificación de los indicados en su declaración de actividad, deberá proponer, antes de solicitar la capacidad de infraestructura necesaria para su prestación, la modificación de su licencia.

2. El procedimiento de modificación de la licencia de empresa ferroviaria se atendrá al establecido en los artículos anteriores para su obtención.

Artículo 42. *Conservación de eficacia de la licencia de empresa ferroviaria*.

1. A efectos de la verificación de cumplimiento de requisitos prevista el apartado a) del artículo 54 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, , la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria requerirá al titular de la licencia que aporte cuanta información sea pertinente para comprobar el cumplimiento de las condiciones

que justificaron el otorgamiento de la licencia. En todo caso deberá aportarse documentación sobre:

a) Las cuentas anuales auditadas de la empresa desde el otorgamiento de la licencia o desde la anterior revisión.

b) La relación de los órganos directivos de la empresa ferroviaria.

c) La relación del material rodante utilizado durante el citado periodo y el régimen de su mantenimiento y la previsión para los cinco años siguientes.

d) La relación del personal de conducción de la empresa ferroviaria y la previsión para los cinco años siguientes.

En estos casos, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria solicitará informe al administrador de infraestructuras ferroviarias concernido.

2. En los supuestos previstos en el apartado b) del artículo 54 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, se concederá a la empresa un plazo máximo de un mes para presentar la documentación requerida, debiendo solicitarse informe al administrador de infraestructuras ferroviarias previo a la resolución que se dicte.

3. Durante los procesos de verificación del cumplimiento de requisitos la empresa ferroviaria podrá continuar prestando el servicio, salvo que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria estime que la seguridad del tráfico ferroviario se ve comprometida, en cuyo caso acordará, motivadamente, la suspensión cautelar de la licencia otorgada hasta que dicte resolución.

En todo caso, si se comprueba que la empresa ha dejado de cumplir los requisitos exigidos, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá iniciar el procedimiento de suspensión o de revocación de licencia.

4. Además de lo indicado en los apartados anteriores, para mantener en vigor su licencia, las empresas ferroviarias deberán presentar anualmente ante la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, para la comprobación permanente de su capacidad financiera, la memoria de gestión, la cuenta de resultados y el balance, a más tardar seis meses después de finalizar cada ejercicio económico.

Subsección 5.ª Suspensión y revocación de la licencia de empresa ferroviaria.

Artículo 43. *Suspensión de la licencia de empresa ferroviaria*.

1. La suspensión de la licencia por cualquiera de las causas previstas en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre no dará lugar a indemnización alguna a favor de su titular y se llevará a efecto sin perjuicio del cumplimiento de lo que, respecto a régimen sancionador, se prevé en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

Se entenderá, a efectos de justificar la suspensión, que no se garantiza la seguridad y la prestación eficaz del servicio de transporte ferroviario cuando la actividad desarrollada por el titular de la licencia interfiera gravemente en su buen funcionamiento o ponga en peligro el tráfico ferroviario o la integridad de la infraestructura ferroviaria, de las instalaciones de servicio, del material rodante, de los viajeros o de la carga transportada.

2. Una vez que se compruebe la existencia de una causa de suspensión de la licencia, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria incoará el correspondiente expediente y dará trámite de audiencia por plazo que no exceda de quince días a la empresa ferroviaria afectada para que formule las alegaciones y aporte los documentos que considere oportunos.

En el plazo máximo de dos meses desde la formalización de las referidas alegaciones, se dictará y se notificará la resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Artículo 44. *Expediente de revocación de la licencia.*

1. La licencia concedida a una empresa ferroviaria podrá revocarse en los supuestos previstos en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y en su normativa de desarrollo, el procedimiento de revocación de la licencia se iniciará de oficio por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, bien por propia iniciativa o a propuesta razonada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, o a instancia del administrador de infraestructuras ferroviarias, o de cualquier otro órgano o mediante denuncia.

3. Iniciado el procedimiento, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá adoptar, de oficio o a instancia de parte, previo informe del administrador de infraestructuras ferroviarias salvo en el caso de que sea este el que haya instado la iniciación del procedimiento de revocación, las medidas provisionales que estime oportunas para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer y el buen fin

del procedimiento, para evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción cometida y para garantizar el interés general, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas

Las medidas provisionales, que deberán ser proporcionales en cuanto a su intensidad y condiciones a los objetivos que se pretenden garantizar, podrán consistir en la suspensión temporal de actividades o de la licencia, en la prestación de fianzas o en la retirada de material rodante.

Artículo 45. *Fase de instrucción del procedimiento de revocación*.

1. Una vez acordada la iniciación del procedimiento de revocación de la licencia, se notificará a la empresa ferroviaria afectada, la cual dispondrá de un plazo de quince días desde la fecha de la notificación, para aportar cuantas alegaciones, documentos o informaciones estime convenientes y, en su caso, proponer un periodo de prueba concretando los medios de que pretenda valerse. Recibidas las alegaciones o transcurrido el plazo para ello, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá acordar la apertura del periodo de prueba.

2. La propuesta de resolución motivada que formule la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria tendrá alguno de los contenidos siguientes:

a) El sobreseimiento del expediente de revocación.

b) La ampliación del plazo concedido para el inicio de las actividades, hasta dieciocho meses como máximo, a partir de la fecha de otorgamiento de la licencia, si el agotamiento de los seis meses iniciales fuese el motivo único de iniciación del expediente de revocación.

c) La suspensión de la licencia, durante un período máximo de un año, cuando la causa del expediente sea la interrupción de la actividad por un período superior a seis meses o se haya cometido una infracción muy grave de las tipificadas en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

d) El otorgamiento de una licencia temporal, con un período máximo de validez de seis meses, cuando la causa del expediente sea el incumplimiento sobrevenido de los requisitos exigibles en materia de capacidad financiera y siempre que concurran razones de interés general y no se comprometa la seguridad del servicio ferroviario.

e) La revocación de la licencia.

3. La propuesta de resolución se notificará a los interesados, concediéndoles un plazo de quince días desde la notificación, para formular alegaciones y presentar los documentos e informaciones que estimen pertinentes ante la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Artículo 46. *Finalización del procedimiento de revocación*.

1. Concluido el plazo previsto en el apartado 3 del artículo 45, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria dictará resolución motivada, que deberá ser notificada a la empresa titular de la licencia.

2. Si, transcurridos seis meses desde el inicio del expediente no se hubiera notificado a los interesados la resolución que ponga fin al mismo, se producirá su caducidad. En tal caso, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria emitirá, a solicitud del interesado, certificación en la que conste que ha caducado el procedimiento y que se ha procedido al archivo de las actuaciones.

3. La revocación de la licencia de empresa ferroviaria no dará lugar a indemnización alguna a favor de su titular y se llevará a efecto sin perjuicio de la aplicación, en su caso, del régimen sancionador previsto en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

Artículo 47. *Ejecutividad de la resolución de suspensión o revocación de la licencia de empresa ferroviaria*.

La resolución que decrete la suspensión o la revocación de la licencia de empresa ferroviaria será inmediatamente ejecutiva, se comunicará al administrador de infraestructuras ferroviarias y se anotará en el Registro Especial Ferroviario.

Sección III. Derechos y obligaciones de los titulares de la licencia de empresa ferroviaria.

Artículo 48. *Derechos y obligaciones de los titulares de la licencia de empresa ferroviaria*.

1. El documento que formalice la licencia de empresa ferroviaria incluirá el régimen de derechos y obligaciones aplicable a ésta.

2. Los titulares de las licencias de empresa ferroviaria están facultados para:

a) Solicitar la adjudicación de capacidad necesaria para la prestación de servicios de transporte ferroviario sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

b) Utilizar la capacidad que les hubiere sido adjudicada, previa obtención del correspondiente certificado de seguridad.

c) Utilizar las vías y andenes de las estaciones y terminales de la Red Ferroviaria de Interés General para el estacionamiento de sus trenes y la realización de las operaciones de carga y descarga.

d) Utilizar los intercambiadores de ancho de ejes o de vía.

e) Utilizar las vías de apartado para el estacionamiento del material rodante y para las operaciones de maniobra y de carga y descarga.

f) Utilizar los servicios básicos, complementarios y auxiliares que presten, según los casos, el administrador de infraestructuras ferroviarias u otras empresas prestadoras, previo pago de las correspondientes tarifas o precios.

g) El acceso de su personal, debidamente identificado con una acreditación expedida por el administrador de infraestructuras ferroviarias, a las instalaciones ferroviarias en las que realice su actividad.

h) Realizar las funciones de vigilancia que le atribuya el ordenamiento vigente.

i) Percibir las tarifas que corresponda abonar a los usuarios.

j) Complementar el servicio de transporte ferroviario con otros que se presten en un modo diferente, bien por sí mismo o contratando este con una empresa transportista o, en su caso, con un operador de transporte.

k) Desarrollar las actividades complementarias e inherentes a la logística del transporte.

l) Acudir a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia si se consideran perjudicados por cualquier actuación que consideren contraria a derecho, conforme a la normativa reguladora de las funciones de dicho organismo.

3. Los titulares de las licencias de empresa ferroviaria deberán observar, en la prestación del servicio de transporte, los requisitos y obligaciones siguientes:

a) Cumplir las instrucciones que dicten el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible o el administrador de infraestructuras ferroviarias respecto de las condiciones de prestación del servicio de transporte y de sus niveles de calidad y de seguridad.

b) Cumplir las normas reglamentarias de seguridad en la operación.

c) Facilitar las labores de control, inspección o supervisión por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o del administrador de infraestructuras ferroviarias, en sus respectivas competencias.

d) Informar y colaborar con la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, con las autoridades de investigación técnica de accidentes y con el administrador de infraestructuras ferroviarias, cuando fueren requeridos, en la investigación de accidentes.

e) Poner a disposición del administrador de infraestructuras ferroviarias los recursos que éste estime apropiados y prestarle la colaboración que les sea requerida, de conformidad con lo previsto en el plan de contingencias que se elabore para los casos de accidente, fallo técnico o de cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario.

f) Hacer un buen uso de la infraestructura ferroviaria, de forma que se mantenga en un estado idóneo de conservación.

g) Remitir al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, a la Autoridad Administrativa Independiente para la investigación técnica de accidentes e incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil y al administrador de infraestructuras ferroviarias cuanta información y documentación les sea requerida, de acuerdo con lo establecido en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, y en sus normas de desarrollo. Dicha información sólo podrá ser utilizada para los fines que motivaron la solicitud de la licencia y tendrá carácter confidencial cuando así lo determine la normativa vigente en cada momento. No se podrá revelar ninguna información relativa a las empresas ferroviarias que esté amparada por el secreto comercial o industrial.

h) Garantizar a los usuarios los derechos que, como tales, les corresponden, de acuerdo con la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, así como el cumplimiento de

las demás obligaciones de carácter público en la prestación del servicio cuando así se determine por el Consejo de Ministros.

i) Asegurar el público conocimiento de las tarifas que apliquen a sus clientes en concepto de retribución por los servicios ferroviarios prestados.

j) Cumplir permanentemente las condiciones exigidas para la obtención de la licencia de empresa ferroviaria y del certificado de seguridad.

k) Cumplir las obligaciones de cobertura de responsabilidad civil a que se refiere el artículo 34.

l) Satisfacer los cánones, tasas y tarifas a los que resulten sujetos, conforme a lo dispuesto en el Título VI de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre y en su normativa de desarrollo

m) Cumplir los acuerdos aplicables en materia de transporte ferroviario internacional y respetar las disposiciones vigentes, en cada momento, en materia aduanera y fiscal.

n) Cumplir con las obligaciones relativas a la asistencia integral a los afectados por accidentes ferroviarios, de acuerdo con lo previsto en la normativa vigente.

CAPITULO II

Garantía de responsabilidad civil de organismos ferroviarios y otros actores.

Artículo 49. *Cobertura de responsabilidad civil de propietarios de coches de viajeros y vagones de mercancías*

Se considerará que los propietarios de coches de viajeros que entreguen éstos a las empresas ferroviarias para su transporte cumplen con lo dispuesto en el artículo 31.3 en relación con los daños a los viajeros si tienen contratado un seguro de responsabilidad civil o constituido un afianzamiento mercantil que cubra en todo momento una responsabilidad mínima por siniestro de 3.000.000 de euros, y en relación con los daños que puedan sufrir sus equipajes, al menos una responsabilidad de 14,50 euros por kilogramo bruto que falte o se dañe, con un máximo de 600 euros por viajero.

Se considerará que los propietarios de vagones de mercancías que entreguen éstos a las empresas ferroviarias para su transporte cumplen con lo

dispuesto en el artículo 31.3 en relación con los daños a la carga transportada, siempre que los contratos celebrados con sus clientes incluyan una cláusula en la que se pacte libremente entre las partes la contraprestación que deba satisfacerse en dicho supuesto.

Se considerará que los citados propietarios de coches de viajeros o vagones de mercancías disponen de cobertura suficiente para responder a los daños a la infraestructura ferroviaria o a terceros si tienen contratado un seguro o constituido un aval que cubra, en todo momento y por siniestro, las siguientes cantidades:

a) Por daños a la infraestructura, 2.000.000 euros.

b) Por daños a los bienes de terceros, 500.000 euros.

c) Por muerte o lesión de terceros que no sean viajeros de otras empresas ferroviarias, 900.000 euros.

En el caso de transporte de mercancías peligrosas, las coberturas garantizadas deberán ser el doble que las previstas en las letras b) y c).

Las cuantías previstas en este artículo podrán ser modificadas, para adaptarlas a las nuevas situaciones que se produzcan, mediante orden de la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Artículo 50. *Cobertura de responsabilidad civil de otros organismos ferroviarios*

Se entiende que se dispone de cobertura suficiente para responder al requisito de cobertura de responsabilidad civil por daños personales, materiales y pérdidas económicas:

En los organismos evaluadores de la conformidad y evaluadores de la seguridad si se tiene garantizada una responsabilidad mínima de 2.000.000 euros por cada siniestro y al menos el doble de cobertura durante todo el año.

En las entidades encargadas de mantenimiento de material rodante si se tiene garantizada una responsabilidad mínima por cada siniestro de:

a) 4.000.000 euros por daños provocados por locomotoras, unidades múltiples, coches de viajeros o vehículos de alta velocidad,

b) 2.000.000 euros por daños provocados por vagones de mercancías, y

c) 1.000.000 euros por daños provocados por maquinaria de vía;

d) y al menos el doble de cobertura durante todo el año.

En los centros homologados de formación de personal ferroviario y en los de reconocimiento médico de personal ferroviario si se tiene garantizada una responsabilidad mínima de 500.000 euros por cada siniestro y al menos el doble de cobertura durante todo el año.

Las cuantías previstas en esta disposición podrán ser modificadas, para adaptarlas a las nuevas situaciones que se produzcan, mediante orden de la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Las entidades que pretendan prestar servicios en España y cuya autorización haya sido otorgada en otro Estado miembro de la Unión Europea que requiera un nivel de cobertura de riesgos derivados de la responsabilidad civil inferior al regulado en este artículo, habrán de acreditar que cumplen lo previsto en dichos apartados, completando, en su caso, mediante una póliza de seguro o un afianzamiento complementario, la cobertura garantizada.

CAPÍTULO III

La prestación de servicios de transporte ferroviario

Sección I. Servicios de transporte ferroviario de viajeros

Artículo 51. *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 38/2015, de 29 de septiembre. Los niños menores de cuatro años, que no ocupen plaza, no precisarán de 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 este y los servicios complementarios que se presten, todo ello con condiciones de contrato, acceso al transporte y tarifas no discriminatorias.

Artículo 52. *El billete y el contrato de transporte.*

1. El billete o título de transporte es la prueba válida de la celebración de un contrato de transporte entre una empresa ferroviaria y un viajero para la prestación de uno o más servicios de transporte.

2. Independientemente de su forma, la celebración y ejecución del contrato de transporte y el suministro de información y billetes se adaptarán a lo dispuesto en los reglamentos europeos de derechos de los viajeros de ferrocarril.

3. 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.

Artículo 53. *Alternativas ante la interrupción de servicios ferroviarios declarados obligación de servicio público.*

La empresa ferroviaria que opere un servicio declarado como obligación de servicio público deberá, en caso de interrupción prevista del servicio ferroviario, proveer un servicio sustitutivo de transporte por carretera o alternativo de ferrocarril entre todas las estaciones en las que se vea interrumpido el servicio ferroviario y por el plazo que dure esta interrupción.

Se considerará interrupción de servicio aquella imposibilidad de prestar el servicio ferroviario por más de un día, cualquiera que sea la causa que lo provoque, excepto las causas de fuerza mayor o huelga.

El servicio sustitutivo de transporte por carretera deberá permitir el transporte de todos los viajeros que deseen realizar el desplazamiento entre las estaciones o núcleos de población afectados.

Artículo 54. *Exclusión de viajeros.*

1. La empresa ferroviaria está facultada para excluir de sus vehículos de transporte a los viajeros en los términos del Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril. 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 este 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 trasporte de viajeros debidamente aprobadas y de la aplicación de lo previsto en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, previa la instrucción del correspondiente procedimiento sancionador.

Sección II. Servicios de transporte ferroviario de mercancías

Artículo 55. *Acceso a los servicios de transporte de mercancías*.

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 56. *La carta de porte*.

1. La 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 la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

2. Las empresas ferroviarias podrán modificar el contenido de las cartas de porte por otros, siempre que así lo autorice la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril.

Artículo 57. *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 esta, 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 la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías y, en su caso, en los convenios internacionales de aplicación.

Artículo 58. *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 otro modo de transporte, o a devolver el importe pagado por el cliente, a elección de este, sin perjuicio de las indemnizaciones que procedan.

2. Salvo que expresamente se pacte lo contrario, la responsabilidad de los transportistas de mercancías por los daños, pérdidas o averías que sufran aquellas, 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).

La cantidad resultante, en cualquier caso, deberá respetar las previsiones del artículo 57 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre.

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.

Sección III. Servicios declarados de interés público.

Artículo 59. *Modificación de las condiciones de prestación de los servicios sujetos a obligaciones de servicio público.*

1. En el caso de que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible modifique las condiciones de prestación de los servicios que resulten del procedimiento de licitación, el acuerdo para esta modificación adoptado por la persona titular del Ministerio pondrá fin a la vía administrativa, será inmediatamente ejecutivo y su cumplimiento resultará obligatorio para el contratista.

A los efectos previstos en este apartado, la Administración contratante valorará la conveniencia de modificar un servicio preexistente cuando, con posterioridad a su adjudicación, concurran circunstancias sobrevenidas que afecten significativamente a la demanda de tráfico.

Cuando concurran dichas circunstancias, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, previa audiencia del contratista, podrá modificar los servicios prestados entre estaciones señalados inicialmente en el contrato, bien suprimiendo alguno de estos o bien añadiendo alguno nuevo que no se encuentre ya atendido por otro servicio público de transporte de viajeros por ferrocarril.

Las modificaciones que, de acuerdo con este apartado, se introduzcan a lo largo de toda la vigencia de un contrato no podrán suponer un aumento o disminución superior al veinte por ciento de la población atendida por el servicio en la fecha en que se inició su prestación.

No será de aplicación la limitación anterior cuando el aumento de servicios prestados entre estaciones sea debido a la adopción por parte de la Administración de una medida de emergencia.

2. Cuando las modificaciones repercutan económicamente en la explotación del servicio deberá actualizarse la cuantía de la compensación.

Sección IV. Derechos y obligaciones de los usuarios.

Artículo 60. *Derechos de los usuarios.*

1. Los viajeros de ferrocarril disfrutarán de los derechos previstos para ellos en los reglamentos europeos de derechos de los viajeros de ferrocarril que podrán ser mejorados mediante condiciones de contrato más favorables.

2. Los usuarios tendrán, igualmente, derecho a efectuar reclamaciones por cualquier incumplimiento del contrato de transporte producido durante la prestación de un servicio de transporte de viajeros o de mercancías y podrán dirigirlas a cualesquiera de las oficinas comerciales de la empresa ferroviaria que lo haya prestado, en los términos y plazos previstos en los reglamentos europeos de derechos de los viajeros si se tratase de transporte de viajeros, y en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre si se tratase de transporte de mercancías.

3. Los usuarios podrán instar la defensa de sus pretensiones, en los términos previstos en la legislación vigente, ante las Juntas Arbitrales de Transporte, ante las Juntas Arbitrales de Consumo o ante la jurisdicción ordinaria. Los viajeros además pueden presentar su reclamación en las condiciones previstas en los reglamentos europeos de derechos de los viajeros de ferrocarril ante el órgano designado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible como organismo nacional de ejecución de dichos reglamentos.

Artículo 61. *Obligaciones de los usuarios.*

1. Los usuarios deberán atender las indicaciones que formulen las empresas ferroviarias en relación con la correcta prestación del servicio, así como lo indicado a tal fin en los carteles colocados a la vista en instalaciones y coches y habrán de disponer, durante el tiempo que dure la prestación del servicio, del título de transporte que les habilite a recibirla.

2. Deberán cumplirse por los usuarios las obligaciones establecidas en los contratos tipo de transporte ferroviario de viajeros o de mercancías que, en su caso, apruebe la Administración.

Habrán de respetar, igualmente, las medidas que, en materia de protección civil y seguridad, establezcan los órganos competentes respecto de las infraestructuras ferroviarias.

Sección V. Sistemas de reclamaciones

Artículo 62. *Modalidades de reclamaciones.*

1. Los administradores de infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias deberán disponer de aplicaciones informáticas que permitan a los usuarios acceder a un formulario en el que realizar las reclamaciones que estimen pertinentes por medios electrónicos. Este formulario será el determinado en el anexo I de este reglamento.

2. Los administradores de infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias deberán disponer, asimismo, de un libro de reclamaciones, que se ajustará al modelo que se determina en el anexo II al presente reglamento.

3. Los usuarios podrán optar por cualquiera de las dos vías anteriores para interponer sus reclamaciones. El formulario para las reclamaciones electrónicas y el modelo del libro de reclamaciones podrá modificarse o adaptarse a cada tipo de servicio por orden de la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Artículo 63. *Acceso de los usuarios.*

1. Todas las páginas web donde puedan adquirirse o reservarse títulos de viaje deberán incluir un enlace directo a la aplicación informática en la que los usuarios puedan realizar sus reclamaciones.

2. Los administradores de infraestructuras ferroviarias tendrán a disposición de los usuarios un libro de reclamaciones en todas las instalaciones donde se presten servicios al público en general y, en concreto, en las estaciones y terminales.

3. Las empresas ferroviarias estarán obligadas a tener a disposición de los usuarios un libro de reclamaciones, u hojas del mismo, en los lugares que a continuación se indican:

a) En las instalaciones fijas de su titularidad en las que se expendan títulos de transporte.

b) En todos los trenes que realicen servicio de transporte de viajeros y que cuenten con personal de la empresa ferroviaria además del de conducción.

c) En todas las estaciones de viajeros y terminales de mercancías en las que la empresa cuente con personal a su servicio.

d) En todos los puntos de facturación y entrega de equipajes.

Artículo 64. *Formalidades.*

1. Las aplicaciones a través de las que los usuarios puedan formular sus reclamaciones, así como los formularios diseñados al efecto, deberán cumplir las condiciones que se establezcan por la Dirección General de Transporte Terrestre a efectos de garantizar la disponibilidad, integridad, inalterabilidad e inviolabilidad de su contenido. En concreto, deberán permitir al reclamante conservar un justificante que acredite la realización de la reclamación y el contenido de la misma, así como la fecha y la hora de su presentación.

De igual forma, las aplicaciones informáticas para realizar reclamaciones deberán permitir el acceso a las mismas por parte del órgano de control e inspección.

2. Las entidades obligadas presentarán el libro de reclamaciones ante la Dirección General de Transporte Terrestre para su diligenciado y cumplimentarán debidamente sus datos.

3. El libro de reclamaciones será de libre edición y constará de varios ejemplares de hojas de reclamaciones correlativamente numeradas. Cada hoja de reclamaciones se confeccionará en triplicado ejemplar de igual numeración y tendrá el siguiente destino:

a) La primera y la segunda copia se entregarán al reclamante, que podrá remitir esta última al órgano que en cada caso corresponda, si así lo estima conveniente.

b) La tercera será conservada por la entidad y se unirá al libro de reclamaciones, para su constancia.

4. Las entidades obligadas a presentar libro de reclamaciones deberán registrar las reclamaciones presentadas mediante esta modalidad en las aplicaciones informáticas referidas en el apartado 1 del artículo 62.

Artículo 65. *Formulación de reclamaciones.*

1. Los formularios de reclamaciones electrónicos o del libro de reclamaciones deberán permitir que el usuario consigne su nombre, apellidos y número de documento nacional de identidad o documento equivalente; la

dirección postal o electrónica donde desea que se le comunique cualquier información o resolución adoptada en relación con su reclamación; los hechos objeto de la reclamación; lugar o trayecto, indicando origen y destino; fecha y, en su caso, la hora en que se produjeron los hechos objeto de la reclamación.

Podrán consignarse por el reclamante igualmente cualesquiera otros datos que considere de interés para el mejor conocimiento de la reclamación, entre los que se podrán incluir la identificación y firma de un testigo presencial del hecho objeto de reclamación.

2. Las entidades que deben disponer del libro de reclamaciones estarán obligadas a facilitar el libro de reclamaciones u hojas del mismo a los usuarios cuando lo soliciten a los efectos previstos en este artículo. Asimismo, deberán informar sobre la posibilidad de efectuar la reclamación por vía electrónica.

3. El personal de los administradores de infraestructuras o las empresas ferroviarias encargados de facilitar el libro de reclamaciones u hojas del mismo deberán asistir a toda persona que tenga dificultades para cumplimentarlos, especialmente cuando se trate de personas mayores o con discapacidad. Asimismo, también deberán asistir a cualquier usuario que solicite su ayuda para presentar la reclamación por vía electrónica.

Artículo 66. *Procedimiento.*

1. Los usuarios podrán presentar sus reclamaciones dentro de los tres meses siguientes a los hechos que dieron lugar a la misma. Formulada una reclamación, los administradores de infraestructuras o las empresas ferroviarias deberán contestar de manera motivada en el plazo de un mes desde su recepción, informando al reclamante, en su caso, de las medidas adoptadas al respecto.

Excepcionalmente, y cuando el caso lo justifique, los administradores de infraestructuras o las empresas ferroviarias informarán al usuario de la fecha para la cual cabe esperar respuesta, sin que pueda ser superior al plazo de tres meses desde la fecha de recepción de la reclamación.

Las entidades obligadas a disponer de libro de reclamaciones deberán registrar la contestación a las reclamaciones presentadas mediante esta modalidad en las aplicaciones informáticas referidas en el apartado 1 del artículo 62.

2. El interesado tendrá derecho a acceder a los documentos que forman parte del expediente al que dé lugar su reclamación.

3. La información detallada acerca del procedimiento de tramitación de la reclamación será accesible al público, incluidas las personas con discapacidad o movilidad reducida, previa solicitud.

Artículo 67. *Diligenciado de los libros*.

El diligenciado del segundo y de los sucesivos libros de reclamaciones para un mismo vehículo, servicio o actividad requerirá la devolución del libro anteriormente diligenciado, salvo que se acredite suficientemente la imposibilidad de hacerlo.

Artículo 68. *Rótulo*.

En todos los lugares en los que sea obligatorio disponer de libro de reclamaciones u hojas del mismo, existirá un rótulo, perfectamente visible, que especifique dicha circunstancia, así como la posibilidad de interponer reclamaciones por medios electrónicos.

Este rótulo también incluirá un código que pueda ser leído y descifrado mediante un lector óptico y que remita a la correspondiente aplicación de reclamaciones.

TÍTULO III

Registro Especial Ferroviario

Artículo 69. *Objeto y estructura*.

1. El Registro Especial Ferroviario consta de cinco secciones, a saber:

1) Sección de licencias de empresa ferroviaria.

2) Sección de personal ferroviario.

3) Sección de centros de formación de personal ferroviario.

4) Sección de centros de reconocimiento médico de personal ferroviario

5) Sección de entidades encargadas de mantenimiento y empresas certificadas para funciones de mantenimiento delegables.

2. Las entidades y personas físicas y jurídicas inscritas en el Registro estarán obligadas a comunicar a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en el plazo máximo de un mes desde que se produzca, la variación que haya sufrido cualquiera de los datos vinculados a la obtención de la licencia, al título habilitante o, en su caso o a su personal ferroviario.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, como responsable de la llevanza del Registro Especial Ferroviario, deberá adoptar las medidas de índole técnica y organizativas necesarias que garanticen la seguridad de los datos de carácter personal que dicho registro pueda contener, y evitará su alteración, pérdida, tratamiento o acceso no autorizado, habida cuenta del estado de la tecnología, la naturaleza de los datos almacenados y los riesgos a que estén expuestos, ya provengan de la acción humana o del medio físico o natural.

Se registrarán, exclusivamente, los datos de carácter personal que sean necesarios para el cumplimiento del objeto del Registro.

4. Se autoriza a la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, para que, mediante orden ministerial, y de acuerdo con la evolución normativa y tecnológica del sector, modifique los datos que deban inscribirse y las informaciones que deban figurar, en cualquiera de las diferentes secciones y subsecciones que componen el Registro Especial Ferroviario, reguladas en los artículos siguientes.

Sección 1.ª Licencias de empresa ferroviaria

Artículo 70. *La Sección de licencias de empresa ferroviaria*.

1. En esta Sección figurará, para cada empresa titular de licencia de empresa ferroviaria, al menos la siguiente información:

i. El nombre, denominación social de la empresa y sus datos de inscripción en el Registro Mercantil.

ii. Su domicilio social.

iii. Su número de CIF.

iv. El número de licencia de empresa ferroviaria, su vigencia y cualquier modificación, suspensión o revocación de que hubiera sido objeto.

v. La relación actualizada del personal ferroviario que figura en su plantilla.

vi. Las infracciones por las que hubiera sido sancionada, en los últimos cinco años.

vii. La identidad de la persona o personas que administren la empresa.

Sección 2.ª Personal ferroviario

Artículo 71. *Sección de personal ferroviario.*

1. En esta sección se inscribirán los datos relativos al personal que presta servicios en las empresas ferroviarias o en los administradores de infraestructuras ferroviarias y realiza tareas esenciales para la seguridad.

La Sección de personal ferroviario contará con las siguientes Subsecciones:

a) Subsección de personal de conducción
b) Subsección de otro personal que realice tareas esenciales para la seguridad

2. En la subsección de personal de conducción figurará, para cada persona con licencia de conducción en vigor, al menos la siguiente información:

i. Nombre del titular y número del DNI, NIE o, en su defecto, número del pasaporte y nacionalidad.

ii. Fecha de nacimiento.

iii. Domicilio a efecto de notificaciones.

iv. Fecha de expedición de la licencia de conducción.

v. Empresa ferroviaria en la que presta sus servicios.

vi. Certificado complementario: tipo, fecha de emisión, vehículos y líneas incluidas.

vii. Fecha de expedición del último certificado médico y el centro que lo expidió.

viii. Cursos de formación y reciclaje recibidos en los últimos tres años, con indicación de la entidad que ha realizado dicha formación.

ix. Sanciones impuestas en los últimos cinco últimos años.

3. En la subsección de otro personal que realice tareas esenciales para la seguridad figurará, al menos, la siguiente información:

i. Nombre y número del DNI, NIE o, en su defecto, número del pasaporte y nacionalidad.

ii. Fecha de nacimiento.

iii. Domicilio a efecto de notificaciones.

iv. Empresa ferroviaria en la que presta sus servicios.

v. Titulación o titulaciones académicas, que, en su caso, tuviere.

vi. Funciones desempeñadas en materia de seguridad.

vii. Fecha de expedición del último certificado médico y el centro que lo expidió.

viii. Cursos de formación y reciclaje recibidos en los últimos tres años, con indicación de la entidad que ha realizado dicha formación.

ix. Sanciones impuestas en los últimos cinco años.

Sección 3.ª Centros de formación del personal ferroviario

Artículo 72. *Sección de centros de formación del personal ferroviario.*

1. En esta sección se inscribirán los datos relativos a los centros de formación que obtengan la homologación que les faculte para formar al personal ferroviario. Los datos inscribibles serán:

i. El nombre y CIF del centro.

ii. La denominación y el domicilio social de la empresa titular del mismo.

iii. El domicilio del centro.

iv. El nombre y apellidos y el DNI del director del centro.

v. La fecha del otorgamiento de la homologación y su validez.

vi. La relación de su personal instructor.

vii. La relación de instalaciones adscritas al centro.

viii. Las sanciones que se hayan impuesto a su titular en los últimos cinco años y al centro.

Sección 4.ª De centros de reconocimiento médico de personal ferroviario

Artículo 73. *Sección de centros de reconocimiento médico de personal ferroviario*

1. En esta sección se inscribirán los centros médicos que obtengan la homologación que les faculte para la realización de los reconocimientos médicos exigibles al personal ferroviario. Los datos inscribibles serán:

i. El nombre y CIF del centro.

ii. La denominación y el domicilio social de la empresa titular del mismo.

iii. El domicilio del centro.

iv. El nombre y apellidos y el DNI de la persona titular de la dirección del centro.

v. La fecha del otorgamiento de la homologación y su validez.

vi. La relación de facultativos autorizados para prestar el servicio.

vii. La relación de instalaciones adscritas al centro.

viii. Las sanciones que se hayan impuesto a sus titulares los últimos cinco años y al centro.

Sección 5.ª Entidades encargadas de mantenimiento y empresas certificadas para funciones de mantenimiento delegables

Artículo 74. *Sección de entidades encargadas de mantenimiento y empresas certificadas para funciones de mantenimiento delegables*.

1. En esta sección se inscribirán los datos relativos a las entidades encargadas del mantenimiento que tengan su establecimiento principal en España, así como las empresas que estén certificadas para funciones de mantenimiento delegables tales como funciones de desarrollo del mantenimiento, de gestión del

mantenimiento de la flota y de ejecución del mantenimiento, de conformidad con lo previsto en la normativa vigente en la materia. Los datos inscribibles son:

i. La denominación jurídica, el domicilio social, la dirección postal a efectos de comunicaciones y el NIF.

ii. El nombre y apellidos y el DNI de la persona titular de la dirección de la entidad.

iii. La fecha de otorgamiento del certificado como entidad encargada de mantenimiento o como entidad que efectúa alguna función de mantenimiento delegable y su validez, reflejando el ámbito y el alcance del mismo.

iv. Las funciones de mantenimiento delegables para las que está certificada la entidad.

vi. Las sanciones que se hayan impuesto a la entidad y a su titular en los últimos cinco años.

Disposición adicional única. *Colaboración con el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible*.

1. Con el fin de que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible disponga de los medios necesarios para el desarrollo de las funciones que le corresponden de conformidad con la Ley 38/2015, de 29 de septiembre y sus normas de desarrollo, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán prestar a la misma toda la colaboración personal, técnica y operativa que le sea requerida. Esta colaboración se extiende también a las funciones relacionadas con la redacción de estudios de viabilidad, estudios informativos y proyectos y con el transporte ferroviario.

2. El personal del administrador de infraestructuras ferroviarias que realice, de acuerdo con el apartado anterior, funciones de apoyo y colaboración técnica con el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible deberá contar, según los casos, con especialización en materia de seguridad ferroviaria, redacción de proyectos o transporte ferroviario y actuará, en tales supuestos, con sujeción exclusiva a las órdenes e instrucciones que, al efecto, imparta la persona titular del órgano competente del Ministerio.

Disposición transitoria primera. *Estudios de viabilidad tramitados a la entrada en vigor del reglamento.*

Los estudios de viabilidad que a la fecha de entrada en vigor de este reglamento estén finalizados y dispongan de informe del Consejo Asesor de Transportes y Movilidad Sostenible, tendrán una validez de diez años. Transcurrido este plazo sin que se haya comenzado los trámites de audiencia e información pública del subsiguiente estudio informativo, o no habiéndose aprobado el proyecto constructivo correspondiente, en su caso, para el desarrollo de la actuación será necesario redactar y tramitar un nuevo estudio de viabilidad.

Las actuaciones cuyos proyectos se encuentren en redacción a la fecha de entrada en vigor de este reglamento y no dispongan de un estudio de viabilidad previo, no requerirán de la redacción de este.

Disposición transitoria segunda. *Informes sobre la incidencia de las infraestructuras ferroviarias sobre el planeamiento ya emitidos a la entrada en vigor del reglamento.*

Los informes sobre instrumentos de planeamiento u ordenación urbanística o territorial requeridos en relación con la incidencia de las infraestructuras ferroviarias sobre el planeamiento tendrán una validez de cuatro años desde la entrada en vigor de este reglamento. Transcurrido dicho plazo, para la continuación de la tramitación del instrumento de planeamiento u ordenación urbanística o territorial será necesario recabar nuevos informes de la Dirección General del Sector Ferroviario y los administradores de infraestructuras ferroviarias afectados.

Disposición transitoria tercera. *Adaptación de los convenios de conexión de las infraestructuras ferroviarias y las terminales ferroviarias en los puertos de interés general*

Los convenios de conexión de las infraestructuras ferroviarias y las terminales ferroviarias en los puertos de interés general vigentes en el momento de entrada en vigor del presente reglamento deberán adaptarse a lo previsto en el presente reglamento antes del ...., fecha hasta la que mantendrán su vigencia.

ANEXO

Limitaciones a la propiedad a los efectos de la elaboración de estudios informativos

A los efectos de la elaboración de estudios informativos, las modificaciones sustanciales definidas en el apartado 4 del artículo 7 del presente reglamento se determinarán tomando como referencia el siguiente esquema:

