



10/DGTT

Madrid, 22 de enero de 2020

Anteproyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario en materia de cánones.

La Directiva 2012/34/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, establece en su artículo 4 el principio de independencia de la gestión, indicando en su apartado 2 que, respetando el marco y las normas específicas establecidas por los Estados miembros en materia de cánones y de adjudicación, el administrador de infraestructuras será responsable de su gestión, administración y control interno. Por su parte, el artículo 29 de dicha Directiva establece que los Estados miembros crearán un marco para los cánones, respetando la independencia de gestión establecida en el artículo 4, especificando asimismo que el administrador de infraestructuras determinará el canon por la utilización de infraestructuras y se encargará de su cobro, de conformidad con el marco y las normas de los cánones establecidos.

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

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

En este contexto, se hace necesario flexibilizar el sistema de determinación de los cánones, trasladando las competencias para su cuantificación final a los administradores de infraestructuras, que deberán hacer públicos los criterios para la misma en un instrumento como es la declaración sobre la red, aprobada con una periodicidad mínima anual, con posibilidad de realizar las adaptaciones y modificaciones necesarias en el transcurso del ejercicio correspondiente al horario de servicio al que se refiera.

Para ello se recurre a una figura de reciente introducción en nuestra legislación, las denominadas prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario, de conformidad con la Disposición adicional primera de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector



Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

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

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

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

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

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

«Artículo 3. *La infraestructura ferroviaria.*

A los efectos de esta ley, la infraestructura ferroviaria se compone de los elementos especificados en el anexo IV de esta Ley, siempre que formen parte de las vías principales y de las de servicio, con excepción de las vías situadas dentro de los talleres de reparación de material rodante y de los depósitos o garajes de máquinas de tracción, así como de los ramales de desviación para particulares.»



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

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

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

2. Corresponde al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana acordar, en cada momento, la inclusión, en la Red Ferroviaria de Interés General, de nuevas infraestructuras e instalaciones ferroviarias cuando razones de interés general así lo justifiquen, previo informe de las comunidades autónomas afectadas. Si la infraestructura o instalación ferroviaria que se pretenda incluir en la Red Ferroviaria de Interés General discurriera, íntegramente, por el territorio de una sola comunidad autónoma y sin conexión con el resto de la red o fuera titularidad de la comunidad autónoma, será necesario para tal inclusión su previo consentimiento.

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

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

En todo caso, para la determinación o modificación del catálogo deberán ser oídas las comunidades autónomas por las que discurran las correspondientes líneas o tramos ferroviarios.

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

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



5. La puesta en servicio de nuevas infraestructuras o instalaciones que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General supondrá su inclusión automática dentro del citado Catálogo.

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

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

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

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

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

No podrán aprobarse instrumentos de modificación, revisión, desarrollo o ejecución de la ordenación territorial y urbanística, que contravengan lo establecido en un estudio informativo aprobado definitivamente. El incumplimiento de dicha prohibición comportará la nulidad de pleno derecho del instrumento de ordenación. Los planes aprobados con informe sectorial desfavorable del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana son nulos de pleno derecho. También será nulo de pleno derecho cualquiera de los instrumentos mencionados en este apartado en cuya tramitación se haya omitido la petición del informe preceptivo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como cuando sean aprobados antes de que transcurra el plazo del que dispone dicho departamento para evacuarlo y en ausencia del mismo, cuando menoscaben, alteren o perjudiquen la adecuada explotación de la Red Ferroviaria de Interés General.»

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

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



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

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

La valoración de las indemnizaciones y daños a que dé lugar la ocupación temporal, siempre que fuera posible evaluarlas de antemano a la ocupación, será ofrecida por la administración mediante acuerdo con el propietario en un plazo de 10 días desde la declaración de emergencia. Si la oferta fuera rechazada expresamente por el propietario, las partes elevarán, en el plazo de 20 días posterior, sus tasaciones fundadas al órgano competente para la valoración, de acuerdo con la legislación de expropiación forzosa el cual resolverá con carácter ejecutorio en el plazo de 10 días.»

Seis. Se añade un último párrafo al artículo 12 con el siguiente contenido:

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

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

«2. Reglamentariamente podrá determinarse una distancia inferior a la establecida en el apartado anterior para delimitar la zona de dominio público, en función de las características técnicas de la línea ferroviaria de que se trate y de las características del suelo por el que discorra dicha línea.

En suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente, la distancia establecidas en el apartado anterior para la zona de dominio público será de cinco metros. En este tipo de suelo y en el suelo clasificado como urbano, la zona de dominio público podrá ser reducida por los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, manteniendo un nivel de seguridad operacional aceptable tras ello, siempre que se acredite la necesidad y el interés público de la reducción, y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril sin que, en ningún caso, la zona de dominio público pueda ser inferior a dos metros. La solicitud de reducción deberá ir acompañada, al menos, de una memoria explicativa y de planos en planta y alzado que describan de forma precisa el objeto de la misma.»



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

«3. La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural. En el supuesto de los muros de sostenimiento, la intersección se entenderá coincidente con la cara externa de dichos muros desde los terrenos del ferrocarril.

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

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

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

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

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

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

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

«3. En el caso de túneles la zona de protección está delimitada por la proyección vertical de la cara externa de los hastiales y por una línea imaginaria situada a una distancia de 20 metros.»



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

«Artículo 15. *Límite de edificación.*

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

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

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

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

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

Reglamentariamente, podrá determinarse una distancia inferior a la prevista en el párrafo anterior para la línea límite de edificación, en función de las características de las líneas.

3. Asimismo, los administradores generales de infraestructuras, previo informe de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, podrán, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación diferente a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, en zonas o áreas delimitadas, manteniendo un nivel de seguridad



operacional aceptable tras ello. Esta reducción no afectará a puntos concretos, sino que será de aplicación a lo largo de tramos completos y de longitud significativa.

4. Cuando resulte necesaria la ejecución de obras dentro de la zona establecida por la línea límite de la edificación en un punto o área concreta, y justificadamente exista una razón de interés general para ello, los administradores generales de infraestructuras, podrán establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a las señaladas en el apartado 2, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, que deberá ser motivado y recoger justificadamente las causas que llevan a tener en cuenta esta modificación de carácter puntual, siempre y cuando ello no contravenga la ordenación urbanística y no cause perjuicio a la seguridad, regularidad, conservación y libre tránsito del ferrocarril, así como cuando no sea incompatible con la construcción de nuevas infraestructuras correspondientes a estudios informativos que continúen surtiendo efectos conforme a lo dispuesto en el artículo 5.8 de esta ley.

Con carácter excepcional, podrán permitirse obras de nueva construcción, en parcelas o solares clasificados como suelo urbano consolidado que no estén incluidas en un ámbito urbanístico de transformación urbanística, reforma, mejora, o dotación, siempre que se permitan por el planeamiento urbanístico y respeten las condiciones de alineación de los edificios colindantes. Todo ello, previa solicitud motivada que justifique su necesidad que será previamente autorizada por el administrador de infraestructuras ferroviarias, y respetando en todo caso, las condiciones impuestas por la legislación en materia de ruido y vibraciones que le sea de aplicación, que habrá de ser justificada ante el citado administrador, debiendo el promotor aceptar y corregir de su cuenta, los efectos que en materia de ruido y vibraciones puedan suponer futuras ampliaciones o modificaciones, del servicio ferroviario, incluyendo el cambio de su tipología.»

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

«1. Para ejecutar, en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria, cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias. Lo dispuesto en este apartado se entiende sin perjuicio de las competencias de otras administraciones públicas.

Los solicitantes de una autorización para la realización de obras, instalaciones o actividades en las zonas de dominio público y protección del ferrocarril, estarán obligados al pago de los costes de estudio, tramitación y seguimiento derivados de dicha autorización así como a prestar al administrador de infraestructura ferroviaria las garantías que éste exija en relación con la correcta ejecución de las actividades autorizadas, atendiendo a criterios de razonabilidad y proporcionalidad a la actividad, obra o instalación, que en su caso se autorice.

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



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

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

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

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

Los administradores de infraestructuras ferroviarias tendrán personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar y patrimonio propio, y se regirán por esta Ley, por sus respectivos estatutos y, supletoriamente, por lo establecido en la Ley 40/2015 de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

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

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

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

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



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

«6.º El importe de los cánones que perciba por la utilización de las infraestructuras ferroviarias y de las instalaciones de servicio de su titularidad y de los precios privados por la prestación de servicios básicos, complementarios y auxiliares.»

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

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

a) Las estaciones de viajeros, así como sus edificios e instalaciones conexas, incluidos los paneles de información sobre viajes y un emplazamiento adecuado para los servicios de venta de billetes.

b) Las terminales de carga.

c) Las estaciones de clasificación y las instalaciones de formación de trenes, incluidas las instalaciones para maniobras.

d) Las vías de apartado. Tendrán dicha consideración las vías ubicadas en estaciones de viajeros cuando se utilicen para estacionamiento adicional.

e) Las instalaciones de mantenimiento, a excepción de las instalaciones de mantenimiento pesado dedicadas a trenes de alta velocidad o a otros tipos de material rodante que requieran instalaciones específicas.

f) Otras instalaciones técnicas, incluidas las instalaciones de lavado y limpieza.

g) Instalaciones portuarias marítimas y fluviales vinculadas a actividades ferroviarias.

h) Instalaciones de socorro.

i) Instalaciones de aprovisionamiento de combustible y suministro de combustible en dichas instalaciones; las cantidades abonadas por estos conceptos se mostrarán por separado en las facturas.

j) Cambiadores de ancho y de ejes.»

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

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

Diecinueve. Se añade una letra h) al artículo 84.1 con la siguiente redacción:

«h) Inscripción de vehículos y sus autorizaciones en los registros correspondientes.»



Veinte. El artículo 84.2 queda redactado en los siguientes términos:

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

Veintiuno. Se añade una letra g) al artículo 84.4 con la siguiente redacción:

«g) Por la inscripción de vehículos y sus autorizaciones en los registros correspondientes:

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

Veintidós. Se añade el siguiente enunciado entre los artículos 95 y 96:

«CAPÍTULO II

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

Veintitrés. El artículo 96 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 96. *Principios generales.*

1. Los ingresos derivados de la utilización de infraestructuras ferroviarias e instalaciones de servicio se abonarán, respectivamente, a los administradores de infraestructuras ferroviarias y a los explotadores de instalaciones de servicio, y se emplearán para financiar su actividad. La utilización de las infraestructuras ferroviarias e instalaciones de servicio de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias dará lugar a la percepción de las prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario reguladas en los artículos 97 y 98, que recibirán el nombre de cánones ferroviarios. Su determinación se llevará a cabo por los administradores de infraestructuras ferroviarias, publicándolo en la declaración sobre la red, conforme al marco normativo formado por esta ley y sus normas de desarrollo, que incorporan lo dispuesto en la Directiva



2012/34/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único y el resto de normativa europea aplicable.

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

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

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

4. Los cánones de acceso mínimo a las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y de acceso a infraestructuras que conecten con instalaciones de servicio se publicarán en la declaración sobre la red y su cuantía será equivalente a los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario, los cuales serán calculados de conformidad con el Reglamento de ejecución (UE) 2015/909 de la Comisión de 12 de junio de 2015, relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.

No obstante lo anterior, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá establecer, de conformidad con el artículo 97:

- a) Una adición que incentive la utilización eficiente de la capacidad, en concepto de capacidad que, habiéndose adjudicado, no se utilice.
- b) Una adición que refleje la escasez de capacidad de un determinado tramo identificable de la infraestructura durante períodos de congestión.
- c) Una adición por costes medioambientales causados por la explotación del tren.

Asimismo, el administrador de infraestructuras podrá incluir un recargo que se adicione al total de las cuantías anteriormente referidas. Este recargo estará basado en principios eficientes, transparentes y no discriminatorios, y permitirá recuperar el total de los costes asumidos por el mismo, siempre que el mercado pueda aceptarlo.

El sistema de cánones respetará en todo caso los aumentos de productividad conseguidos por las empresas ferroviarias.

5. La cuantía de los cánones exigidos por la utilización de instalaciones de servicio de la Red Ferroviaria de Interés General, no superará el coste de su prestación más un beneficio razonable, de conformidad con el artículo 98.



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

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

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

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

8. Cualquier desarrollo reglamentario que se derive de este artículo habrá de ser informado, antes de su aprobación, por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos y por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

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

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

10. Si se interpusiera recurso contencioso administrativo contra la determinación de los cánones publicada en la declaración sobre la red y, como medida cautelar, se suspendieran los efectos de ésta, dicha suspensión sólo afectará al solicitante de la misma. Asimismo, la suspensión requerirá la prestación de caución o garantía, que consistirá en la



consignación de los cánones que se vayan devengando mientras se mantenga la suspensión, salvo que se estime adecuada la constitución de otra distinta.»

Veinticuatro. El artículo 97 queda redactado en los siguientes términos:

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

1. Presupuesto de hecho.

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

a) Canon por adjudicación de capacidad (modalidad A): por el servicio de asignación de capacidad a los correspondientes candidatos con el fin de que un tren pueda circular entre dos puntos durante un período de tiempo determinado.

b) Canon por utilización de las líneas ferroviarias (modalidad B): por la acción y efecto de utilizar una línea ferroviaria.

c) Canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (modalidad C): por la acción o efecto de utilizar las instalaciones de electrificación de una línea ferroviaria.

2. Obligados al pago.

Tendrán la consideración de obligados al pago del canon:

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

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

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

3. Devengo, exigibilidad y pago.

El devengo del canon se producirá en el momento de la adjudicación de la capacidad en la Modalidad A y cuando se utilice la línea ferroviaria en la Modalidad B y las instalaciones de electrificación en la Modalidad C.

El administrador de infraestructuras ferroviarias liquidará las modalidades de este canon por meses naturales.



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

4. Base de cálculo.

Como base de cálculo se utilizarán los trenes kilómetros o, en su caso, las plazas tren kilómetro, distinguiendo, por cada modalidad de canon, tipo de línea, tipo de servicio y tipo de energía de tracción, entre otros criterios que puedan establecer los administradores de infraestructuras, publicándolos en la declaración sobre la red.

5. Cuota.

1.º La cuota íntegra se obtendrá de aplicar a la base de cálculo una cuantía unitaria determinada por los administradores de infraestructuras y publicada en la declaración sobre la red, de conformidad con los métodos de cálculo de los costes unitarios directos contemplados en el Reglamento de ejecución (UE) 2015/909 de la Comisión de 12 de junio de 2015, distinguiendo por cada modalidad de canon.

2.º Conforme a lo dispuesto en el artículo 5.2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909 de la Comisión de 12 de junio de 2015, los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario podrán modularse por los administradores de infraestructuras ferroviarias tomando en consideración los distintos grados de desgaste de las infraestructuras con arreglo a uno o varios de los parámetros siguientes:

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

3.º La cuota líquida será el resultado de añadir a la cuota íntegra, además de las cuantías recogidas en los tres puntos siguientes, un recargo que permita recuperar hasta el total de los costes asumidos por el administrador de infraestructuras, en la medida en que el



mercado pueda aceptarlo y sin dejar de garantizar la competitividad óptima de los segmentos del mercado ferroviario.

La cuantía del recargo se fijará por los administradores de infraestructuras ferroviarias, atendiendo a los trenes kilómetros o a las plazas tren kilómetro, y será objeto de publicación en la declaración sobre la red.

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

Los administradores de infraestructuras ferroviarias evaluarán la importancia del recargo en el segmento de mercado de que se trate, aplicable al conjunto de la Red Ferroviaria de Interés General, considerando las parejas de criterios enumeradas en el siguiente párrafo que sean pertinentes.

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

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

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

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

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

La lista de segmentos de mercado se revisará por los administradores de infraestructuras, al menos, cada cinco años y se publicará en la declaración sobre la red. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia controlará dicha lista de acuerdo con las funciones reconocidas para este organismo en la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

4.º La cuota líquida también podrá incluir una adición por cancelación de reserva en concepto de capacidad que, habiéndose adjudicado, no se utilice, incentivando la



utilización eficiente de la capacidad. Esta adición será obligatoria en aquellos casos en que los solicitantes de capacidad dejen de utilizar las franjas asignadas o parte de las mismas de forma sistemática.

Los administradores de infraestructuras aprobarán las cuantías de acuerdo con las cuales se calculará esta adición, publicándolas en la declaración sobre la red, aplicándose a la diferencia entre el número de trenes kilómetro adjudicados y el número de trenes kilómetro utilizados, por tipo de línea y tipo de servicio. Así, la cancelación de capacidad reservada quedará compensada con la posterior adjudicación para incentivar la utilización eficiente de la capacidad, pero sin que la aplicación de esta adición pueda resultar en una penalización por la utilización de capacidad en lo que exceda respecto a la cancelada.

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

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

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

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

5.º La cuota líquida podrá también incluir una adición que refleje la escasez de capacidad de un determinado tramo identificable de la infraestructura durante períodos de congestión, previa declaración de dicha infraestructura como congestionada de conformidad con el procedimiento reglamentariamente establecido, aplicándose en su determinación los criterios determinados por los administradores de infraestructuras y publicados en la declaración sobre la red.

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

6. Bonificaciones o descuentos.

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

Con la finalidad de incentivar la explotación eficaz de la red ferroviaria y fomentar nuevos servicios de transporte ferroviario, el administrador de infraestructuras ferroviarias



podrá introducir una bonificación en los cánones de acceso mínimo a las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y de acceso a infraestructuras que conecten con instalaciones de servicio, para los aumentos de tráfico anuales, según el tipo de línea y tipo de servicio. La aplicación de dicha bonificación se realizará de conformidad con lo que determinen los administradores de infraestructuras y será objeto de publicación en la declaración sobre la red.

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

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

Estas bonificaciones afectarán exclusivamente a las líneas integradas en los corredores de ferrocarril que se especifican en la Decisión 2009/561/CE, siempre que para las circulaciones comerciales no sea obligatorio en dichas infraestructuras la utilización de trenes equipados con ERTMS.

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

Los administradores de infraestructuras podrán introducir una bonificación en los cánones regulados en este artículo, aplicable a determinadas franjas horarias disponibles en un tramo o tramos de la infraestructura ferroviaria. La aplicación de dicha bonificación se realizará de conformidad con lo que determinen los administradores de infraestructuras y será objeto de publicación en la declaración sobre la red.»

Veinticinco. El artículo 98 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 98. *Cánones por la utilización de instalaciones de servicio de la Red Ferroviaria de Interés General.*

1. Presupuesto de hecho.

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

- A. Canon por utilización de estaciones de transporte de viajeros (modalidad A).
- B. Canon por paso por cambiadores de ancho (modalidad B).
- C. Canon por estacionamiento adicional y por utilización de instalaciones para otras operaciones en servicios comerciales de viajeros (modalidades C1 y C2).
- D. Canon por utilización de otras instalaciones de servicio de la Red Ferroviaria de Interés General (modalidad D). Esta modalidad incluye la utilización de vías de apartado,



de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, de lavado y limpieza y de suministro de combustible.

E. Canon por utilización de terminales de carga de la Red Ferroviaria de Interés General (modalidad E).

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

Para la utilización de las instalaciones de servicio en las modalidades C2, D y E será necesaria la obtención de capacidad en la instalación, que será solicitada por el obligado al administrador de infraestructuras ferroviarias. El administrador de infraestructuras podrá adjudicar la capacidad por vías completas, por periodos de uso continuado de años o meses, o por periodos puntuales de horas o días, mediante el procedimiento correspondiente, que será publicado en la declaración sobre la red. En ningún caso podrá cederse a terceras partes la capacidad adjudicada.

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

2. Obligados al pago.

Tendrán la consideración de obligados al pago de este canon las empresas ferroviarias que utilicen las instalaciones de servicio correspondientes a cada modalidad. En la modalidad D, podrán tener dicha consideración los titulares de material rodante que utilicen las instalaciones correspondientes. En la modalidad E, también podrán tener dicha consideración los titulares de material rodante ferroviario, los agentes de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado que utilicen las terminales de carga para mercancías.

3. Devengo, exigibilidad y pago.

El devengo se producirá cuando se utilice la instalación ferroviaria para las modalidades A, B y C1 del canon y cuando se produzca la adjudicación de la capacidad de la instalación para las modalidades C2, D y E. No obstante, cuando dicha adjudicación implique la utilización de la instalación por periodos superiores al mes natural, el devengo se producirá el primer día de los sucesivos periodos objeto de liquidación.

El administrador de infraestructuras ferroviarias liquidará las modalidades de este canon por meses naturales, salvo las modalidades D y E que podrán liquidarse para periodos inferiores de utilización.

La liquidación de las modalidades de este canon se notificará al obligado y su pago se efectuará en el plazo de 20 días hábiles desde aquél en que se produzca la notificación.



4. Cuota.

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

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

Mediante esta modalidad se repercutirán los costes asociados al mantenimiento y conservación de estaciones, costes de reposición, así como los gastos financieros y los asociados a la prestación de servicios básicos de solicitud o recepción obligatoria que resulten esenciales para la utilización de las estaciones, tales como los de información sobre ubicación de servicios y trenes, climatización, limpieza, vigilancia y control de acceso de los viajeros y sus equipajes. A estos efectos, la declaración sobre la red podrá incluir una clasificación de estaciones por categorías derivadas de los servicios en ellas prestados. Asimismo, podrán tenerse en cuenta otros criterios, que serán objeto de publicación en la declaración sobre la red, que permitan una repercusión de costes más precisa, tales como los tipos de trenes, tipos de paradas y si las mismas se realizan fuera del horario de apertura de las estaciones.

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

b) Canon por paso por cambiadores de ancho (modalidad B).

Mediante esta modalidad se repercutirán los costes directamente asociados al mantenimiento y reposición de los cambiadores de ancho. Su cuantía será la que resulte de aplicar una cantidad unitaria, publicada en la declaración sobre la red, a cada paso de un tren por un cambiador de ancho en cualquiera de los sentidos.

c) Canon por estacionamiento adicional de trenes para servicios de transporte de viajeros y otras operaciones (modalidades C1 y C2).

Mediante estas modalidades se repercutirán los costes directamente asociados al mantenimiento y conservación de las instalaciones utilizadas en las estaciones de viajeros, distinguiendo en virtud de las siguientes formas de utilización:

C1. Por estacionamiento adicional de trenes para servicios de transporte de viajeros sin otras operaciones: la cuantía de esta modalidad será la que resulte de aplicar, a cada tren, una cantidad unitaria, publicada en la declaración sobre la red, en función de la categoría de la estación, del tiempo de estacionamiento del tren y del periodo horario en que se produzca dicho estacionamiento. A los efectos del cómputo del tiempo de estacionamiento quedarán excluidos de esta modalidad los primeros 15 minutos en todo caso, así como las paradas intermedias de un trayecto, aquellos periodos de tiempo en los que el administrador decida la permanencia del tren estacionado y aquellos que se autoricen previa solicitud al administrador, hasta un máximo de una hora, en estaciones en las que



no existan problemas de saturación. A estos efectos, la declaración sobre la red podrá incluir una clasificación de estaciones por categorías derivadas del grado de saturación de las mismas. Los administradores de infraestructuras podrán utilizar los gráficos de ocupación de vía en estaciones por trenes programados del último ejercicio vigente, que se encontrarán a disposición de los obligados al pago.

C2. Por utilización de instalaciones para otras operaciones: la cuantía de esta modalidad será la que resulte de aplicar, a cada operación a realizar en un tren, una cantidad unitaria, publicada en la declaración sobre la red, en función de la categoría de la estación y del tipo de operación. La aplicación de esta modalidad será independiente de la modalidad C1.

d) Canon por utilización de otras instalaciones de servicio de la Red Ferroviaria de Interés General (modalidad D).

Mediante esta modalidad se repercutirán los costes directamente asociados al mantenimiento y reposición de las instalaciones utilizadas. Su cuantía será la que resulte de aplicar una cantidad unitaria, publicada en la declaración sobre la red, correspondiente a cada componente de la instalación, en función del tiempo de utilización de ésta, que podrá quedar establecido por años, meses, días u horas autorizadas de utilización. Para una repercusión de costes que permita una gestión eficiente de estas instalaciones, la metodología de cálculo incluirá un coeficiente de rendimiento que permita la aplicación de descuentos o recargos en función del tiempo de utilización.

Asimismo, los administradores de infraestructuras podrán aprobar, publicándolo en la declaración sobre la red, la aplicación de una bonificación por concurrencia, cuando la instalación sea utilizada por un adjudicatario principal y uno o varios secundarios, y una bonificación para apartado de material de larga duración, en aquellas vías que se establezcan adecuadas para dicho fin.

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

e) Canon por utilización de terminales de carga de la Red Ferroviaria de Interés General (modalidad E).

Mediante esta modalidad se repercutirán los costes directamente asociados al mantenimiento y reposición de las instalaciones utilizadas, empleando los mismos elementos, criterios, bonificaciones y penalizaciones que en la modalidad D, con las cuantías que determinen los administradores de infraestructuras y que sean objeto de publicación en la declaración sobre la red.»

Veintiséis. El artículo 99.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. La gestión, liquidación y el cobro de los cánones ferroviarios corresponderá a los administradores de infraestructuras ferroviarias, siendo de aplicación el artículo 18.1 de la



Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria. La recaudación en periodo ejecutivo corresponderá a la Agencia Estatal de Administración Tributaria cuando así se hubiese establecido en el correspondiente convenio.»

Veintisiete. El artículo 99.2 queda redactado en los siguientes términos:

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

Veintiocho. El artículo 100.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Los administradores de infraestructuras llevarán a cabo una revisión anual de la cuantía de los cánones, adiciones y recargos para garantizar el uso óptimo y eficaz de la Red Ferroviaria de Interés General conforme a lo dispuesto en el artículo 26 de la Directiva 2012/34/UE. Excepcionalmente, siempre que varíen las condiciones del mercado, dicha revisión podrá realizarse en cualquier otro momento.

La propuesta de modificación o revisión de las cuantías resultantes de lo establecido en los artículos 97 y 98 deberá ser elaborada por los administradores de infraestructuras ferroviarias, junto con la correspondiente memoria económico-financiera sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate y la justificación de la cuantía propuesta.

Dicha propuesta establecerá los valores concretos de los parámetros de los cánones, y será sometida a consulta de las empresas ferroviarias y a informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, quien supervisará que se respetan los principios de los cánones establecidos en la Directiva 2012/34/UE y en el Reglamento 2015/909, de la Comisión, de 12 de junio de 2015, relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.»

Veintinueve. El artículo 100.2 queda redactado en los siguientes términos:

«2. Los valores así obtenidos se aprobarán por los administradores de infraestructuras ferroviarias y se publicarán en la declaración sobre la red conforme a lo establecido en el artículo 32 y el anexo III de esta Ley.»

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

Treinta y uno. El artículo 101 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 101. Precios privados por servicios prestados en instalaciones de servicio.

1. Los precios de los servicios básicos no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable.

2. Los servicios complementarios y auxiliares prestados en las instalaciones de servicio estarán sujetos a precios libremente acordados entre las partes. No obstante,



cuando tales servicios sean prestados por un solo proveedor, los precios que éste aplique no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable.

3. No se devengarán precios privados por los servicios sujetos al pago de los cánones ferroviarios regulados en este capítulo.»

Treinta y dos. El artículo 109.5 queda redactado en los siguientes términos:

«5. La comisión de infracciones muy graves o graves cometidas por el personal que tenga encomendadas funciones relacionadas con la seguridad en la circulación podrá llevar aparejada además la revocación de la licencia, título de conducción, habilitación, certificado o cualquier otro título habilitante de personal ferroviario. Dicha revocación será inmediata en el caso de reiteración de sanciones graves o muy graves en el plazo de doce meses siguientes a la inicial, sin computar los periodos de suspensión de las habilitaciones. En el caso de comisión de infracciones graves se podrá acordar la suspensión de las citadas habilitaciones por un plazo de un año.

Del pago de las multas responderá, solidariamente, la empresa o entidad en la que preste sus servicios el personal sancionado, sin perjuicio de la posibilidad de repetir contra el mismo.»

Treinta y tres. La disposición adicional segunda queda redactada en los siguientes términos:

«Disposición adicional segunda. *Régimen jurídico de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.*

Los administradores generales de infraestructuras ferroviarias preservarán sus especialidades y su naturaleza de entidad pública empresarial, sin quedar sometidos a la obligación de adaptación prevista en la disposición adicional cuarta de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.»

Treinta y cuatro. La disposición adicional decimonovena queda redactada en los siguientes términos:

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

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

2. Dentro de dichos tramos de conexión podrán incluirse aquellos en los que, por las características de la infraestructura y sin perjuicio de su titularidad, exista un solapamiento entre líneas pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General y líneas de una red no estatal, de manera que, aunque no puedan producirse circulaciones que pasen de una a otra red, sí se requiera una coordinación de los tráficoes que circulan por dichos tramos compartidos o unas prescripciones técnicas o de circulación comunes.



En el tramo de línea donde ambas redes se encuentren solapadas, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y la autoridad responsable de la seguridad de la Red no estatal mantendrán las competencias que les corresponden dentro de cada una de sus redes, debiendo coordinarse el ejercicio de las mismas en el oportuno acuerdo entre ambas.

3. Los tramos de conexión a los que se refieren los apartados anteriores serán objeto de publicación en la declaración sobre la red y estarán regulados por un convenio entre el Estado y la Comunidad Autónoma correspondiente para fomentar y facilitar la interconexión entre las distintas redes.

4. En el convenio citado en el apartado 3 se establecerán las condiciones especiales o excepciones a la normativa aplicable sobre el personal ferroviario, el material rodante, la circulación ferroviaria o los certificados de seguridad de las empresas ferroviarias, que sean de aplicación a las circulaciones sobre los tramos de conexión de la Red Ferroviaria de Interés General con otras redes ferroviarias de competencia no estatal.

5. Adicionalmente, en estos ámbitos, los administradores de infraestructuras implicados de ambas redes limítrofes establecerán coordinadamente acuerdos sobre los tramos de conexión en los que se definan sus límites físicos y se fijen las condiciones operativas particulares por las que se rijan las circulaciones que discurran por dichos tramos.»

Treinta y cinco. La disposición adicional vigésima queda redactada en los siguientes términos:

«Disposición adicional vigésima. *Personal de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.*

1. Tanto en la Escala de Técnicos Facultativos Superiores de Organismos Autónomos dependientes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana como en la de Titulados de Escuelas Técnicas de Grado Medio de Organismos Autónomos dependientes de dicho Departamento, se crean las siguientes especialidades adscritas a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria:

- a) Seguridad e Interoperabilidad Ferroviaria.
- b) Material Rodante Ferroviario.
- c) Instalaciones Fijas Ferroviarias.

2. La convocatoria, en su caso, de estas especialidades se efectuará por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria previo el correspondiente convenio con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con el límite del número de plazas incorporadas a la Oferta de Empleo Público Estatal.»



Treinta y seis. Se añade una disposición adicional vigesimoprimera con la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigesimoprimera. *Exenciones fiscales.*»

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

Treinta y siete. Se suprime la disposición transitoria tercera que queda sin contenido.
Treinta y ocho. Se añade una disposición transitoria novena con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria novena. *Estudios informativos aprobados con anterioridad a la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.*»

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

Treinta y nueve. El apartado 5 del anexo II queda redactado en los siguientes términos:

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

Cuarenta. El anexo IV queda redactado en los siguientes términos:

«ANEXO IV Elementos de la infraestructura ferroviaria

La infraestructura ferroviaria se compone de los elementos siguientes, siempre que formen parte de las vías principales y de las vías de servicio, con excepción de las que están situadas en el interior de los talleres de reparación del material o de los depósitos o garajes de máquinas de tracción, así como de los ramales de desviación para particulares:

a) Terrenos sobre los que se asientan las vías principales y de servicio.

b) Obras de explotación y plataformas de la vía, especialmente terraplenes, trincheras, drenajes, reservas, alcantarillas de albañilería, acueductos, muros de revestimiento, plantaciones de protección de taludes, etcétera; andenes de viajeros y de mercancías, incluidos los situados en estaciones de viajeros y en terminales de carga; paseos y viales; muros de cierre, setos y vallas; bandas protectoras contra el fuego; dispositivos para el calentamiento de los aparatos de vía; paranieves.

c) Obras civiles: puentes, tajeas y otros pasos superiores, túneles, trincheras cubiertas y demás pasos inferiores; muros de sostenimiento y obras de protección contra avalanchas y desprendimientos, etc.



d) Pasos a nivel, incluidas las instalaciones destinadas a garantizar la seguridad de la circulación por carretera.

e) Superestructuras, especialmente: carriles, carriles de garganta y contra-carriles; traviesas y longrinas, material diverso de sujeción, balasto, incluida la gravilla y la arena; aparatos de vía; placas giratorias y carros transbordadores (con excepción de los exclusivamente reservados a las máquinas de tracción).

f) Calzadas de los patios de viajeros y mercancías, comprendidos los accesos por carretera y para pasajeros que lleguen o partan a pie;

g) Instalaciones de seguridad, de señalización y de telecomunicación de la vía, de estación y de estación de maniobras, incluidas las instalaciones de producción, de transformación y distribución de corriente eléctrica para el servicio de la señalización y las telecomunicaciones; edificios asignados a dichas instalaciones; frenos de vía.

h) Instalaciones de alumbrado destinadas a asegurar la circulación de los vehículos y la seguridad de dicha circulación.

i) Instalaciones de transformación y conducción de corriente eléctrica para la tracción de los trenes: estaciones, líneas de suministro entre las estaciones y tomas de contacto, catenarias y soportes; tercer carril y soportes.

j) Edificios utilizados por el servicio de infraestructuras, incluida una parte de las instalaciones destinadas a la recaudación de las tarifas de transporte.»

Disposición adicional primera. *Modificación de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.*

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

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

Disposición adicional segunda. *Modificación del Decreto 137/1960, de 4 de febrero, por el que se convalida la tasa por gastos y remuneraciones en inspección de las obras.*

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

Uno. Se añade un segundo párrafo al artículo Segundo con la siguiente redacción:

«La presente tasa no será de aplicación a la dirección e inspección en los ferrocarriles.»

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



2. La tasa por gastos y remuneraciones en inspección de las obras en los ferrocarriles continuará siendo exigible en los contratos administrativos de obras firmados con anterioridad a la entrada en vigor de esta disposición adicional y a los cuales venía aplicándose este tributo.

Disposición final primera. *Título competencial.*

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

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

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

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

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