



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

XIV LEGISLATURA

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 2

I. INICIATIVAS LEGISLATIVAS

PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY

Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. (621/000058)

(Cong. Diputados, Serie A, núm. 78
Núm. exp. 121/000077)

ENMIENDAS

El Senador Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 13 enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Palacio del Senado, 3 de octubre de 2022.—**Josep Lluís Cleries i Gonzàlez.**

ENMIENDA NÚM. 1

De don Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN)

El Senador Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Preámbulo**.

ENMIENDA

De adición.

Se añade un nuevo párrafo quinto, que queda redactado en los siguientes términos:

«Se incorpora, por fin, a la ley, con evidente retraso, la consideración de la existencia de competencias concurrentes del Estado y las Comunidades Autónomas sobre el transporte ferroviario, que afectan a la misma existencia y regulación de una red ferroviaria de interés general, estableciendo mecanismos, hasta ahora inexistentes en la norma sectorial, para articular el ejercicio de unas y otras al servicio del desarrollo óptimo de dicha actividad. Resulta indiscutible que la competencia autonómica exclusiva sobre los servicios de transporte ferroviario —de pasajeros y mercancías— con independencia de la titularidad de la infraestructura que los soporta, lleva aparejada en todo caso la capacidad de definir niveles de calidad, regularidad y continuidad de la prestación, y que tal definición está directamente vinculada con la disponibilidad, las características y el estado de las infraestructuras que soportan el servicio, cuando, por formar parte de la red de ferroviaria de interés general, sean, a su vez, de competencia estatal.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 3

Por eso la ley amplía las actuales previsiones de consulta y audiencia para introducir mecanismos efectivos de participación de las Comunidades Autónomas, cuando ostenten títulos competenciales sobre el servicio, en la planificación y la gestión de la red de interés general —en los artículos 5 y 6 al tratar de la planificación y programación de las obras y actuaciones, y 96 y 100, en el procedimiento de aprobación de cánones ferroviarios—, en la medida tales decisiones les afectan directamente por la interacción fundamental entre infraestructura y servicio público. Una interacción que ha de dar la mejor respuesta a la exigencia de calidad, seguridad, continuidad y regularidad que son consustanciales con éste último y que se erigen como la principal justificación de la atribución respectiva de competencias a unas y otras Administraciones públicas.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 2

De don Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN)

El Senador Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Dos.**

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado dos:

«Artículo 4. La Red Ferroviaria de Interés General.

1. La Red Ferroviaria de Interés General está integrada por las infraestructuras ferroviarias, las estaciones de viajeros sin perjuicio de lo previsto en la Disposición adicional vigesimoquinta y terminales de transporte de mercancías, que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento 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, salvo cuando por dicha infraestructura circulen de forma mayoritaria o preferente servicios ferroviarios de titularidad y competencia exclusiva de una comunidad autónoma, o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional.

(...)

3. La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá excluir, previo informe de las comunidades autónomas afectadas, una determinada infraestructura ferroviaria, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías de la Red Ferroviaria de Interés General, siempre que hayan desaparecido los motivos de interés general que justificaron su inclusión en aquella o en el supuesto que por dicha infraestructura circulen de forma mayoritaria o preferente servicios ferroviarios de titularidad y competencia exclusiva de una comunidad autónoma. Dicho elemento podrá ser traspasado a la comunidad autónoma correspondiente. El expediente de traspaso se promoverá a instancia de la comunidad autónoma o del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y será resuelto por el Consejo de Ministros.

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

En todo caso, para la determinación o modificación del catálogo deberán ser oídas las comunidades autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios, así como aquellas por las que discurran las correspondientes líneas ferroviarias o donde su ubiquen las estaciones de transporte de viajeros y las terminales de transporte de mercancías.

JUSTIFICACIÓN

La atribución a la competencia estatal de elementos de la red ferroviaria que no cumplan el requisito constitucional de transcurrir por el territorio de más de una Comunidad Autónoma (artículo 149 a.2.º CE), es posible a partir de un segundo criterio que es el del interés general de las obras (artículo 149.1 24.º). Pero, aun reconociendo al legislador estatal la capacidad para determinar en qué casos concurre dicho interés general, esta facultad ni es limitada ni puede ignorar los títulos competenciales de las Comunidades Autónomas sobre la misma materia. Bien al contrario, el Tribunal Constitucional se ha atribuido el control «ex post» de la aplicación por el Estado de los criterios de la ley y ha distinguido en el análisis del precepto del artículo 4.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, entre los conceptos indeterminados de los cuales puede extraerse la concurrencia del interés general que justificaría la inclusión en la Red Ferroviaria de Interés General (REFIG) de determinadas infraestructuras de la red (a) —esencial para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado, necesidad de administración conjunta para el correcto funcionamiento de dicho sistema— de los meros «ejemplos» (b) que recoge el precepto, que son impropios de un texto normativo y que en la medida que concretan aquellos conceptos indeterminados pueden entrar en colisión con títulos competenciales de las Comunidades Autónomas. Así, el supuesto invocado por la ley —y que se reproduce ahora en el proyecto modificativo— para declarar como parte integrante de las REFIG las «conexiones y accesos a los principales núcleos de población» ha de analizarse a la luz de la competencia exclusiva —en el caso de la Generalitat— sobre los transportes ferroviarios que transcurren íntegramente dentro del territorio de Catalunya, y que se proyecta específicamente sobre los servicios de cercanías y regionales ya transferidos a fin de posibilitar una articulación dinámica que no rigidice ni limite innecesariamente el acceso a la infraestructura por quien tiene la competencia exclusiva sobre el servicio.

Las enmiendas propuestas a los apartados 1 y 3 obedecen a este propósito.

En particular, la modificación propuesta del apartado 3 tiene por objeto prever la posibilidad de que en aquellos supuestos en los que, como es el caso de Catalunya, servicios de competencia autonómica se presten por infraestructuras integradas en la REFIG, éstas puedan ser excluidas de dicha REFIG y ser traspasadas a la Comunidad Autónoma correspondiente.

Como es lógico, la enmienda se proyecta sobre las infraestructuras que constituyen conexiones y accesos a los principales núcleos de población, por utilizar la terminología del propio artículo 4, en su primer párrafo. Más concretamente, aquellas por las que transcurran preferentemente servicios de transporte ferroviario de competencia autonómica. En otras palabras, el interés general que se presupone a las infraestructuras que conforman la REFIG y que constituye la única justificación para su integración en la misma, no parece concurrir en el supuesto que de por dicha infraestructura transcurran preferentemente servicios ferroviarios de competencia autonómica, es decir, en todo caso, de interés igualmente autonómico.

ENMIENDA NÚM. 3

De don Josep Lluís Cleries i González (GPN)

El Senador Josep Lluís Cleries i González (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Tres**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 3:

«El artículo 5 queda redactado en los siguientes términos:

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana hará pública la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la Red Ferroviaria de Interés General destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad. Esta estrategia, que cubrirá un período temporal de, al menos, cinco años, será renovable, establecerá un marco general de prioridades y financiero y estará basada en la eficiencia económica y social y en la financiación sostenible del sistema ferroviario, así como la atención a los requerimientos derivados de los estándares de calidad, funcionalidad y planificación previstos de los

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 5

servicios de competencia de las diversas Administraciones y, tendrá en cuenta, en su caso, las necesidades globales de la Unión Europea.

La estrategia se elaborará de forma acordada con las Comunidades autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios, en todo cuanto afecte a dicho servicio y se establecerá tras la tramitación del procedimiento en el que, en los términos que se establezcan reglamentariamente, se dará audiencia a las administraciones públicas autonómicas y locales afectadas y a los demás interesados.

La estrategia deberá realizarse desde una perspectiva intermodal para garantizar la optimización de los recursos invertidos y su asignación eficiente entre modos de transporte.

Reglamentariamente se delimitarán los supuestos en que, por razones de interés general y social, podrán aprobarse, con la participación de las Comunidades autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios, inversiones no previstas en la estrategia indicativa, así como la revisión de la misma.

2. Corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, oído el Consejo Asesor de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la planificación y el establecimiento o la modificación de las líneas ferroviarias o los tramos de las mismas, de estaciones de transporte de viajeros y de terminales de transporte de mercancías, integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General. Dicha planificación requerirá, en la fase de elaboración, la participación de las Comunidades autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios en todo cuanto afecte a la prestación dicho servicio.

El procedimiento de establecimiento o modificación de las líneas y el resto de elementos incluirá un trámite de audiencia a las Comunidades autónomas afectadas.

(...)

4. Para su tramitación, cuando el estudio informativo se refiera a una infraestructura o elemento necesario para la prestación de servicios de la competencia de una o varias Comunidades autónomas, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana solicitará el informe de dichas Comunidades autónomas en todo cuanto afecte a dichos servicios y por el plazo de un mes. En caso de disconformidad, deberá abrirse el periodo de consultas establecido en el párrafo siguiente con los efectos que en él se mencionan. Así mismo y con carácter previo a su aprobación remitirá el estudio informativo correspondiente a las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, con objeto de que, durante el plazo de un mes, examinen y, en su caso, informen si la solución propuesta es la más adecuada para el interés general y para los intereses que representan. Transcurrido dicho plazo sin que dichas administraciones públicas informen al respecto, se entenderá que están conformes con la solución propuesta.

En el caso de que alguna de dichas administraciones manifestara disconformidad, necesariamente motivada, en relación a estudios informativos sobre elementos no incluidos en el planeamiento urbanístico vigente de los núcleos de población a los que afecten, o sobre aspectos relativos a la prestación de servicios ferroviarios de su competencia, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana abrirá un período de consultas con ella por un período no inferior a dos meses. De mantenerse la discrepancia, el expediente será elevado al Consejo de Ministros que decidirá acerca de la ejecución del proyecto a que se refiere el estudio informativo y, en su caso, acordará la modificación o revisión del planeamiento afectado, que deberá acomodarse a las determinaciones del proyecto en el plazo de un año desde su aprobación.

(...)

9. Cuando se trate de iniciativas para las que no sea preceptiva la redacción de un estudio informativo serán de aplicación a su tramitación administrativa las prescripciones establecidas en el apartado 4 de este artículo relativas a la participación de las Administraciones afectadas. En particular, las comunidades autónomas con competencia sobre los servicios ferroviarios que discurran por su territorio deberán emitir su informe sobre la adecuación a los mismos de las infraestructuras y otros elementos de que se trate.»

JUSTIFICACIÓN

El ejercicio efectivo de la competencia exclusiva sobre los servicios de transporte ferroviario —de pasajeros y mercancías— por las Comunidades Autónomas que la tienen asumida y con independencia

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 6

de la titularidad de la infraestructura que los soporta, lleva aparejada en todo caso la capacidad de definir niveles de calidad, regularidad y continuidad de la prestación. Y es innegable que tal definición está directamente vinculada con la disponibilidad, las características y el estado de las infraestructuras que soportan el servicio.

De ahí que deba existir también una relación directa entre la capacidad/obligación del titular y responsable del servicio de definir estándares y objetivos de calidad en su prestación y la capacidad/obligación del titular y gestor de la infraestructura de asumir aquellos estándares y objetivos como finalidad propia en su tarea de poner a disposición del prestador del servicio las infraestructuras ferroviarias a su cargo.

En nuestro entorno jurídico-administrativo, en que la «competencia» sobre unas y otras capacidades/obligaciones está repartida entre el Estado y la Generalitat, resulta también evidente que la consecución óptima del cumplimiento de unas y otras por las Administraciones respectivas requiere procedimientos de cooperación adecuados, estables, y perdurables en el tiempo. En el caso de Catalunya, dichos procedimientos se encuentran prefigurados en el artículo 140.6 del EAC (2006), según el cual «corresponde a la Generalitat en materia de red ferroviaria (...) la participación en la planificación y la gestión de las infraestructuras de titularidad estatal situadas en Catalunya, de acuerdo con lo que establezca la normativa estatal».

Este mandato dirigido al legislador estatal no expresa solamente una aspiración genérica de colaboración entre administraciones, sino la necesidad específica de dar respuesta a aquella demanda de procedimientos de cooperación al servicio de la garantía de la calidad y seguridad del transporte ferroviario en Catalunya. Y por ello, el precepto estatutario refiere expresamente el mandato de participación en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias —mandato que hay que entender dirigido tanto al legislador estatal como a la propia Generalitat— a dos de los aspectos materiales que son determinantes de la disponibilidad de tales infraestructuras para el servicio público a que están destinadas, cuales son su planificación —que comprende indudablemente también las consecuencias de programación temporal y económica y proyección y ejecución— y su gestión —que comprende la operación, explotación mantenimiento y control—. Adicionalmente, en el precepto que el EAC dedica a la competencia de la Generalitat en materia de servicios ferroviarios —art. 169— la necesaria participación autonómica se extiende al «establecimiento de los servicios ferroviarios que garanticen la comunicación con otras comunidades autónomas o con el tráfico internacional».

Esa participación en la planificación y la gestión al servicio de las finalidades de interés público expresadas no se puede hacer efectiva en modo alguno con las exiguas previsiones de consulta y audiencia contenidas actualmente en la Ley 38/2015 y referidas a algunos supuestos muy escasos. Por ello, la presente tramitación parlamentaria de una modificación substancial de la misma ley ofrece una oportunidad para dar entrada legal a aquella previsión estatutaria en términos reales y efectivos.

Esta enmienda se dirige, por tanto, a dar cumplimiento en la ley estatal de la previsión estatutaria en lo que se refiere a la participación de las Comunidades Autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios en la elaboración de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la Red Ferroviaria de Interés General destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad en aquello que afecte a dichas Comunidades.

En particular, la modificación de los apartados 2 4 y 9 se dirige, por tanto, a dar cumplimiento en la ley estatal de la previsión estatutaria en lo que se refiere a la participación de las Comunidades Autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios en la elaboración de la planificación de las infraestructuras integrantes de la REFIG, el establecimiento o la modificación de líneas ferroviarias, estaciones y terminales en aquello que afecte a dicha competencia y en la elaboración y aprobación de estudios informativos y otros documentos análogos de infraestructuras o elementos necesarios para la prestación de servicios de su competencia.

ENMIENDA NÚM. 4
De don Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN)

El Senador Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Cuatro**.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 7

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado cuatro:

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

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

Se entiende por proyecto de construcción el que establece el desarrollo completo de la solución adoptada en relación con la necesidad de una determinada infraestructura ferroviaria, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación. El proyecto básico es la parte del proyecto de construcción que contiene los aspectos geométricos del mismo, así como la definición concreta de los bienes y derechos afectados.

Los proyectos de construcción de nuevas infraestructuras, estaciones de transporte de viajeros o terminales de transporte de mercancías, o de aquellos que las modifiquen significativamente o introduzcan perturbaciones relevantes en la explotación ferroviaria, así como las posibles modificaciones de dichos proyectos, se pondrán en conocimiento de las empresas ferroviarias, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y de las Comunidades Autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios en caso que el proyecto afecte a la prestación dicho servicio, antes de su aprobación.

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

(...))»

JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda se dirige a dar cumplimiento en la ley estatal de la previsión estatutaria en lo que se refiere a la participación de las Comunidades Autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios en la aprobación de proyectos constructivos a que se refiere el artículo 6.1. de infraestructuras necesarias o que resulten afectadas para la prestación de servicios de su competencia.

ENMIENDA NÚM. 5

De don Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN)

El Senador Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Siete**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 7:

«2. Asimismo, en los casos en que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a la Red Ferroviaria de Interés General o a las zonas de servicio reguladas en el artículo 9, el órgano con facultades para acordar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a ésta, el contenido del proyecto al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 8

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 exclusivamente de las determinaciones que lo contravengan.

~~También serán nulas de pleno derecho las determinaciones de 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, o que hayan sido aprobados antes de que transcurra el plazo del que dispone dicho departamento para evacuarlo y en ausencia del mismo, cuando en ambos casos menoscaben, alteren o perjudiquen la adecuada explotación de la Red Ferroviaria de Interés General.~~

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

JUSTIFICACIÓN

La modificación de este párrafo resulta necesaria para mantener el criterio jurisprudencial actual en el sentido que la omisión de la petición de este informe o la aprobación del plan antes de que transcurra el plazo para emitirlo no comporta la nulidad radical de todo el plan, cuando los efectos del informe queden limitados a una parte del plan, la que afecta a la Red ferroviaria de interés general o a las zonas de servicio del artículo 9.

Parece que el inciso final de este nuevo párrafo va en esa líneas, incluso parece que va más allá de la nulidad parcial. Ahora bien, si se pretende limitar el efecto de la nulidad a las determinaciones del plan que «menoscaben, alteran o perjudican la adecuada explotación de la Red Ferroviaria de Interés General», habría que mejorar su redacción para que la redacción de la consecuencia jurídica del presupuesto de hecho de la norma queda partida en dos, en el inciso inicial y en el inciso final, y, por tanto, dificulta su lectura en un tema que cambia el paradigma establecido legal y jurisprudencialmente de acuerdo con la legislación sobre procedimiento administrativo común, en relación con la omisión de un informe preceptivo en el procedimiento de aprobación de las disposiciones administrativas de carácter general (planes urbanísticos).

ENMIENDA NÚM. 6

De don Josep Lluís Cleries i González (GPN)

El Senador Josep Lluís Cleries i González (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Veintidós**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado veintidós:

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

Son de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias las infraestructuras ferroviarias, estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General, según la distribución que se realice mediante orden de la Ministra

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 9

de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como los bienes y derechos que se le asignen por ley o reglamento, los que adquiera o construya con sus propios recursos.

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

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

JUSTIFICACIÓN

La presente enmienda atiende al criterio de accesoriedad al servicio público de los bienes, instalaciones y otros elementos de titularidad pública necesarios para su prestación cuando concurra el factor de exclusividad o dedicación mayoritaria a servicios de competencia de una administración diferente. En el caso de las estaciones ferroviarias, además, puede reconocerse una circunstancia de autonomía funcional entre unas y otras que excluye la necesidad de una gestión «en red» para los elementos no funcionales como podría ocurrir con las propias líneas ferroviarias, cuya operación demanda sistemas de control integrados. Las características propias de las estaciones permiten su gestión individualizada por quien sea titular del servicio de transporte de viajeros que se sirva de ellas.

ENMIENDA NÚM. 7

De don Josep Lluís Cleries i González (GPN)

El Senador Josep Lluís Cleries i González (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Treinta y seis**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado treinta y seis:

«Artículo 96. Principios generales.

(...)

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, por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y por las Comunidades Autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los territorios respectivos mediante la Red Ferroviaria de Interés General.

(...)»

JUSTIFICACIÓN

El ejercicio efectivo de la competencia exclusiva sobre los servicios de transporte ferroviario —de pasajeros y mercancías— por las Comunidades Autónomas que la tienen asumida y con independencia de la titularidad de la infraestructura que los soporta, lleva aparejada en todo caso la capacidad de definir niveles de calidad, regularidad y continuidad de la prestación. Y es innegable que tal definición está directamente vinculada con la disponibilidad, las características y el estado de las infraestructuras que soportan el servicio.

De ahí que deba existir también una relación directa entre la capacidad/obligación del titular y responsable del servicio de definir estándares y objetivos de calidad en su prestación y la capacidad/obligación del titular y gestor de la infraestructura de asumir aquellos estándares y objetivos como finalidad propia en su tarea de poner a disposición del prestador del servicio las infraestructuras ferroviarias a su cargo.

En nuestro entorno jurídico-administrativo, en que la «competencia» sobre unas y otras capacidades/obligaciones está repartida entre el Estado y la Generalitat, resulta también evidente que la consecución óptima del cumplimiento de unas y otras por las Administraciones respectivas requiere procedimientos de cooperación adecuados, estables, y perdurables en el tiempo. En el caso de Catalunya, dichos procedimientos se encuentran prefigurados en el artículo 140.6 del EAC (2006), según el cual «corresponde a la Generalitat en materia de red ferroviaria (...) la participación en la planificación y la gestión de las infraestructuras de titularidad estatal situadas en Catalunya, de acuerdo con lo que establezca la normativa estatal».

Este mandato dirigido al legislador estatal no expresa solamente una aspiración genérica de colaboración entre administraciones, sino la necesidad específica de dar respuesta a aquella demanda de procedimientos de cooperación al servicio de la garantía de la calidad y seguridad del transporte ferroviario en Catalunya. Y por ello, el precepto estatutario refiere expresamente el mandato de participación en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias —mandato que hay que entender dirigido tanto al legislador estatal como a la propia Generalitat— a dos de los aspectos materiales que son determinantes de la disponibilidad de tales infraestructuras para el servicio público a que están destinadas, cuales son su planificación —que comprende indudablemente también las consecuencias de programación temporal y económica y proyección y ejecución— y su gestión —que comprende la operación, explotación mantenimiento y control—. Adicionalmente, en el precepto que el EAC dedica a la competencia de la Generalitat en materia de servicios ferroviarios —art. 169— la necesaria participación autonómica se extiende al «establecimiento de los servicios ferroviarios que garanticen la comunicación con otras comunidades autónomas o con el tráfico internacional».

Esa participación en la planificación y la gestión al servicio de las finalidades de interés público expresadas no se puede hacer efectiva en modo alguno con las exiguas previsiones de consulta y audiencia contenidas actualmente en la Ley 38/2015 y referidas a algunos supuestos muy escasos. Por ello, la presente tramitación parlamentaria de una modificación substancial de la misma ley ofrece una oportunidad para dar entrada legal a aquella previsión estatutaria en términos reales y efectivos.

Esta enmienda se dirige, por tanto, a dar cumplimiento en la ley estatal de la previsión estatutaria en lo que se refiere a la participación de las Comunidades Autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios en la elaboración de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la Red Ferroviaria de Interés General destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad en aquello que afecte a dichas Comunidades.

ENMIENDA NÚM. 8

De don Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN)

El Senador Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Cuarenta y siete**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado cuarenta y siete:

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

(...)

2. Para la aprobación de esta disposición, se seguirá el siguiente procedimiento:

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 11

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

Esta propuesta establecerá los valores concretos de los parámetros del sistema de cánones, y será sometida al informe de las Comunidades Autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los territorios respectivos por el plazo de un mes.

Antes de su aprobación, la propuesta se consultará con los obligados al pago de los cánones recogidos en los artículos 97.2 y 98.2 y con las Administraciones Públicas con competencia sobre servicios ferroviarios sujetos a obligación de servicio público, que podrán remitir el correspondiente informe en un plazo máximo de diez días.

De igual forma, la misma será publicada en el portal web del administrador de infraestructuras con el objeto de dar audiencia, durante un plazo de 7 días, a los ciudadanos afectados y obtener cuantas aportaciones adicionales puedan hacerse por otras personas o entidades.

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

(...))»

JUSTIFICACIÓN

El ejercicio efectivo de la competencia exclusiva sobre los servicios de transporte ferroviario —de pasajeros y mercancías— por las Comunidades Autónomas que la tienen asumida y con independencia de la titularidad de la infraestructura que los soporta, lleva aparejada en todo caso la capacidad de definir niveles de calidad, regularidad y continuidad de la prestación. Y es innegable que tal definición está directamente vinculada con la disponibilidad, las características y el estado de las infraestructuras que soportan el servicio.

De ahí que deba existir también una relación directa entre la capacidad/obligación del titular y responsable del servicio de definir estándares y objetivos de calidad en su prestación y la capacidad/obligación del titular y gestor de la infraestructura de asumir aquellos estándares y objetivos como finalidad propia en su tarea de poner a disposición del prestador del servicio las infraestructuras ferroviarias a su cargo.

En nuestro entorno jurídico-administrativo, en que la «competencia» sobre unas y otras capacidades/obligaciones está repartida entre el Estado y la Generalitat, resulta también evidente que la consecución óptima del cumplimiento de unas y otras por las Administraciones respectivas requiere procedimientos de cooperación adecuados, estables, y perdurables en el tiempo. En el caso de Catalunya, dichos procedimientos se encuentran prefigurados en el artículo 140.6 del EAC (2006), según el cual «corresponde a la Generalitat en materia de red ferroviaria (...) la participación en la planificación y la gestión de las infraestructuras de titularidad estatal situadas en Catalunya, de acuerdo con lo que establezca la normativa estatal».

Este mandato dirigido al legislador estatal no expresa solamente una aspiración genérica de colaboración entre administraciones, sino la necesidad específica de dar respuesta a aquella demanda de procedimientos de cooperación al servicio de la garantía de la calidad y seguridad del transporte ferroviario en Catalunya. Y por ello, el precepto estatutario refiere expresamente el mandato de participación en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias —mandato que hay que entender dirigido tanto al legislador estatal como a la propia Generalitat— a dos de los aspectos materiales que son determinantes de la disponibilidad de tales infraestructuras para el servicio público a que están destinadas, cuales son su planificación —que comprende indudablemente también las consecuencias de programación temporal y económica y proyección y ejecución— y su gestión —que comprende la operación, explotación mantenimiento y control—. Adicionalmente, en el precepto que el EAC dedica a la competencia de la Generalitat en materia de servicios ferroviarios —art. 169— la necesaria participación autonómica se extiende al «establecimiento de los servicios ferroviarios que garanticen la comunicación con otras comunidades autónomas o con el tráfico internacional».

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 12

Esa participación en la planificación y la gestión al servicio de las finalidades de interés público expresadas no se puede hacer efectiva en modo alguno con las exiguas previsiones de consulta y audiencia contenidas actualmente en la Ley 38/2015 y referidas a algunos supuestos muy escasos. Por ello, la presente tramitación parlamentaria de una modificación substancial de la misma ley ofrece una oportunidad para dar entrada legal a aquella previsión estatutaria en términos reales y efectivos.

Esta enmienda se dirige, por tanto, a dar cumplimiento en la ley estatal de la previsión estatutaria en lo que se refiere a la participación de las Comunidades Autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios en la elaboración de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la Red Ferroviaria de Interés General destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad en aquello que afecte a dichas Comunidades.

ENMIENDA NÚM. 9

De don Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN)

El Senador Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Cincuenta y siete**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo punto 6 al apartado cincuenta y siete:

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

(...)

6. Asimismo, se establecerán mediante un convenio entre el Estado y la Comunidad Autónoma correspondiente las condiciones que permitan la utilización, compartida o sucesiva en el tiempo, de los espacios que sean definidos en estudios informativos tramitados por las Administraciones respectivas como banda de reserva para la previsible ocupación de infraestructuras, estaciones de transporte de viajeros, o terminales de transporte de mercancías y de sus zonas de dominio público, en caso de coincidencia o solapamiento entre aquellos, a fin de fomentar y facilitar la interconexión actual o futura entre las distintas redes o propiciar la adecuada prestación de servicios ferroviarios de interés respectivo.»

JUSTIFICACIÓN

El proyecto de ley de modificación de la Ley del Sector Ferroviario establece en la nueva redacción propuesta para la Disposición adicional decimonovena que los tramos de conexión de la red ferroviaria de interés general con otras redes de competencia no estatal estarán regulados por un convenio entre el Estado y la Comunidad Autónoma correspondiente para fomentar y facilitar la interconexión entre las distintas redes. Adicionalmente, indica que en estos ámbitos los administradores de infraestructuras implicados de ambas redes limítrofes establecerán coordinadamente acuerdos sobre los tramos de conexión.

Actualmente existe un estudio informativo redactado por FGC que prevé la conexión de la red de FGC con la REFIG en Rubí, que requiere del establecimiento previo de un acuerdo con el MITMA en el que se puedan establecer las condiciones especiales o excepcionales para el uso, con carácter transitorio, de la reserva ferroviaria de suelo establecida por el estudio informativo de la LAV, cuyo desarrollo no está actualmente programada a corto plazo.

Este supuesto refleja una problemática que puede aparecer en casos diversos allí donde existan previsiones relativas infraestructuras de titularidad de las CC. AA. que se solapen con otras del ámbito estatal. La presente enmienda tiene por objeto dar a esta problemática una respuesta adecuada y acorde con la facilitación de la prestación de los servicios ferroviarios.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 13

ENMIENDA NÚM. 10

De don Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN)

El Senador Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Sesenta y cinco.**

ENMIENDA

De supresión.

Se propone la supresión del apartado sesenta y cinco.

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

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

JUSTIFICACIÓN

La redacción propuesta en el proyecto de ley lleva a confusión por los siguientes motivos:

1. Porque la referencia a la presente ley literalmente se refiere a la propia Ley 38/2015, no a la futura ley que la modificará.
2. Porque la referencia final a la aprobación provisional parece sobrante, ya que ésta (cuando es necesario) se produce con posterioridad a la aprobación inicial y, por tanto, bastaría con hacer referencia a la aprobación inicial (a partir de ahí resultaría indiferente que también se hubiera aprobado provisionalmente como no...).
3. Porque el artículo 13.2.2.º regula dos supuestos de reducción, uno general y otro específico, y no parece coherente que se pretenda excluir la potestad de la administración competente de reducirla hasta los dos metros en casos específicos.
4. Porque el artículo 15.2.4.º también hace referencia a dos supuestos de reducción, uno general y otro específico. Sin embargo, se refiere al general exclusivamente para excluirlo en determinados supuestos, por lo que resultaría paradójicamente que no sería aplicable la exclusión en los supuestos más específicos de la transitoria. Y en cuanto a la otra referencia al segundo supuesto de reducción, tal y como sucede con el artículo 13.2, no es creíble que se pretenda excluir la potestad de la administración de reducir la línea de edificación en determinados supuestos específicos.
5. Porque si se trata de supuestos de reducción, no se acaba de entender la necesidad de la disposición transitoria para determinar su no aplicación a los instrumentos en tramitación, ya que para eludir esta inaplicación bastaría con iniciar de nuevo la tramitación de los instrumentos en cuestión.

ENMIENDA NÚM. 11

De don Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN)

El Senador Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 14

Se propone la adición de un nuevo apartado sesenta y tres (bis) por el que se añade una nueva disposición adicional vigesimonovena nueva con la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigesimonovena. Modificación de los artículos 50.1 a), 51.3, 54 c) y 56 d) de la ley 38/2015, del Sector Ferroviario, en relación con determinados requisitos para la obtención de la licencia de empresa ferroviaria.

1. Se modifica la letra a) del artículo 50.1 de la ley 38/2015, del sector ferroviario que pasa a tener la siguiente redacción modificada: “a) Ser una empresa pública o privada de acuerdo con la legislación española. En caso de que la empresa esté o vaya a estar controlada, de forma directa o indirecta, por una o varias personas domiciliadas en un Estado no miembro de la Unión Europea, podrá denegarse la licencia o limitarse sus efectos cuando las empresas ferroviarias españolas o comunitarias no se benefician, en el referido Estado, del derecho al acceso efectivo a la prestación del servicio ferroviario. En ningún caso podrá exigirse para la obtención de la licencia por la empresa solicitante revista una forma o tipo social determinado.

2. Se modifica el apartado 3 del artículo 51 de la Ley 38/2015, que pasa a tener la siguiente redacción modificada: “3. Respecto de las empresas de nueva creación, su capacidad financiera se evaluará en función de la cifra de su dotación económica o capital social y de las garantías que presten sus accionistas o partícipes o la propia empresa para asegurar el cumplimiento de las obligaciones de aquéllas.

3. Se modifica la letra c) del artículo 54 de la ley 38/2015, que pasa a tener la siguiente redacción modificada: “c) Cuando la empresa ferroviaria experimente una modificación substancial de su régimen jurídico, y en particular, cuando se trate de sociedades de capital, en el caso de transformación, fusión o adquisición de una parte significativa de los títulos representativos de su capital o de segregación de una rama de actividad.

4. Se modifica la letra d) del artículo 56 de la ley 38/2015, que pasa a tener la siguiente redacción modificada: “d) Por extinción de la empresa o, en el caso de las sociedades de capital, por el acaecimiento de alguna de las causas de disolución forzosa previstas en el artículo 363 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio.»

JUSTIFICACIÓN

La Directiva 2012/34/UE dedica sus artículos 16 a 25 a regular el procedimiento y requisitos de la concesión y mantenimiento de las licencias, así como las condiciones de su modificación o extinción. Dichos preceptos establecen los requisitos generales y de honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional, así como de cobertura de su responsabilidad civil, exigibles para la obtención de una licencia, sin mencionar ninguna obligación para la empresa o entidad solicitante de revestir una forma o tipo social determinados y bajo la prescripción del artículo 17.3 según el cual «cualquier empresa que cumpla los requisitos establecidos en el presente capítulo estará autorizada a recibir una licencia». No se justifica, por tanto, la actual exigencia del artículo 50 de la ley y 62 de su reglamento (RD 2387/2004) de revestir forma de sociedad anónima para que una empresa pueda obtener una licencia ferroviaria, sino que podría considerarse que tal exigencia contraviene la directiva.

La enmienda persigue, por tanto, recuperar en sus estrictos términos el régimen de otorgamiento de licencias prescrito por la Directiva, así como dar cumplimiento a las condiciones de suficiencia para dicho otorgamiento que impone el precepto citado de la misma.

En términos de derecho comparado puede citarse el caso de la regulación vigente en Francia, donde para obtener una licencia ferroviaria se exige únicamente cumplir los artículos de su reglamento (Décret n.º 2003-194) relativos a la capacidad profesional, a la capacidad financiera, a la honorabilidad y a la cobertura de riesgo mediante un seguro de RC. Esta normativa ha permitido en fecha reciente (14/9/2021) el otorgamiento de una licencia ferroviaria a RailCoop, que es una cooperativa, lo que sería imposible con la legislación española actual.

ENMIENDA NÚM. 12

De don Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN)

El Senador Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Apartado nuevo.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 15

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado sesenta y tres (ter) por el que se añade una nueva disposición adicional trigésima nueva con la siguiente redacción:

«Disposición adicional trigésima. Régimen de determinadas estaciones de viajeros.

Corresponde a las Comunidades Autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios la titularidad de las estaciones de viajeros que presten servicio a dicho transporte de forma mayoritaria o exclusiva, manteniendo, cuando proceda, el carácter de bienes patrimoniales.»

JUSTIFICACIÓN

La presente enmienda atiende al criterio de accesoriidad al servicio público de los bienes, instalaciones y otros elementos de titularidad pública necesarios para su prestación cuando concurra el factor de exclusividad o dedicación mayoritaria a servicios de competencia de una administración diferente. En el caso de las estaciones ferroviarias, además, puede reconocerse una circunstancia de autonomía funcional entre unas y otras que excluye la necesidad de una gestión «en red» como podría ocurrir con las propias líneas ferroviarias, cuya operación demanda sistemas de control integrados. Las características propias de las estaciones permiten su gestión individualizada por quien sea titular del servicio de transporte de viajeros que se sirva de ellas.

ENMIENDA NÚM. 13

De don Josep Lluís Cleries i González (GPN)

El Senador Josep Lluís Cleries i González (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado sesenta y tres (quater) por el que se añade una nueva disposición adicional trigésimo primera nueva con la siguiente redacción:

«Disposición adicional trigésimo primera. Traspaso de infraestructuras ferroviarias.

A efectos de lo previsto en el apartado 3 del artículo 4 de esta ley, se considerará que no concurren los motivos de interés general que hayan amparado la inclusión de una determinada infraestructura ferroviaria, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías en la Red Ferroviaria de Interés General, cuando dichos elementos se utilicen de forma exclusiva o predominante para la prestación de servicios ferroviarios de titularidad y competencia exclusiva de una comunidad autónoma.

Se presumirá en todo caso el carácter predominante en la utilización cuando el número de circulaciones de competencia autonómica sea igual al 80 % de las circulaciones totales. En tal caso, a petición de la Comunidad autónoma procederá la modificación del Catálogo de la Red Ferroviaria de Interés General para la exclusión de los elementos y el traspaso de los mismos a la Comunidad autónoma según lo dispuesto en el citado artículo 4 de esta Ley.

El acuerdo de traspaso contendrá, en todo caso, la referencia a las dotaciones económicas a transferir para asegurar el buen estado y adecuación de todos los elementos a la prestación correcta de los servicios de transporte ferroviario, incluyendo, entre otros conceptos, las inversiones pendientes programadas y las amortizaciones no dotadas, cuyo importe deberá determinarse de conformidad con el procedimiento establecido.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 16

JUSTIFICACIÓN

La atribución a la competencia estatal de elementos de la red ferroviaria que no cumplan el requisito constitucional de transcurrir por el territorio de más de una Comunidad Autónoma (artículo 149.1.21.º CE), ha sido posible, mediante la Ley del Sector Ferroviario, a partir de un segundo criterio, cual es el del interés general de las obras (artículo 149.1.24.º). Pero, aun reconociendo al legislador estatal la capacidad para determinar en qué casos concurre dicho interés general, esta facultad no es ilimitada ni puede ignorar los títulos competenciales de las Comunidades Autónomas sobre la misma materia. Bien al contrario, el Tribunal Constitucional se ha atribuido un control «ex post» de la aplicación por el Estado de los criterios de la ley y ha distinguido el análisis del precepto del artículo 4.1 de la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, entre los conceptos indeterminados de los cuales puede extraerse la concurrencia del interés general que justificaría la inclusión en la REFIG de determinadas infraestructuras de la red (a) —esencialidad para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado, necesidad de administración conjunta para el correcto funcionamiento de dicho sistema— de los meros «ejemplos» (b) que recoge el precepto, que son impropios de un texto normativo y que en la medida que concretan aquellos conceptos indeterminados puedan entrar en colisión con títulos competenciales de las Comunidades Autónomas. Así el supuesto invocado por la ley —y que se reproduce ahora en el proyecto modificativo— para declarar como parte integrante de la REFIG las «conexiones y accesos a los principales núcleos de población» ha de analizarse a la luz de la competencia exclusiva —en el caso de la Generalitat y otras Comunidades autónomas— sobre los transportes ferroviarios que transcurren íntegramente dentro del territorio respectivo, y que se proyecta específicamente sobre los servicios de cercanías y regionales ya transferidos, a fin de posibilitar el acceso a la titularidad de la infraestructura por quien tiene la competencia exclusiva sobre el servicio.

En particular, la presente enmienda tiene por objeto establecer de forma automática que en aquellos supuestos en los que, como es el caso de Catalunya, servicios de competencia autonómica se presten sobre infraestructuras integradas actualmente en la REFIG, éstas queden excluidas de dicha REFIG y ser traspasadas a la comunidad autónoma correspondiente, siempre que dichas infraestructuras se utilicen de forma exclusiva o predominante para la prestación de servicios ferroviarios de titularidad y competencia exclusiva de una comunidad autónoma.

Como es lógico, la enmienda se proyecta fundamentalmente sobre las infraestructuras que constituyen conexiones y accesos a los principales núcleos de población, por utilizar la terminología del propio artículo 4, en su primer párrafo. Más concretamente, aquellas por las que transcurran los servicios de transporte ferroviario de competencia autonómica. En otras palabras, resulta evidente que el interés general que se presupone a las infraestructuras que conforman la REFIG y que constituye la única justificación para su integración en la misma, no concurre ya en el supuesto en que de por dicha infraestructura transcurran preferentemente servicios ferroviarios de competencia autonómica, y por tanto de su interés respectivo.

El Senador Joaquín Vicente Egea Serrano (GPD) y la Senadora Beatriz Martín Larred (GPD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan 2 enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Palacio del Senado, 4 de octubre de 2022.—**Joaquín Vicente Egea Serrano y Beatriz Martín Larred.**

ENMIENDA NÚM. 14

**De don Joaquín Vicente Egea Serrano (GPD)
y de doña Beatriz Martín Larred (GPD)**

El Senador Joaquín Vicente Egea Serrano (GPD) y la Senadora Beatriz Martín Larred (GPD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 1. Dos.**

ENMIENDA

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 17

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

«Artículo 4. La Red Ferroviaria de Interés General.

8 (nuevo). Por razones de interés general, y en tanto se alcance la neutralidad climática que establece el “Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030” en el horizonte 2050, se mejorará la inversión en cercanías ferroviarias y el mantenimiento, conservación y mejora de las infraestructuras existentes, ~~especialmente~~ así como la modernización de las líneas de tren convencional, y, en su caso, la construcción de nuevas infraestructuras de comunicación con el fin de garantizar la accesibilidad y conectividad territorial.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 15

De don Joaquín Vicente Egea Serrano (GPD)
y de doña Beatriz Martín Larred (GPD)

El Senador Joaquín Vicente Egea Serrano (GPD) y la Senadora Beatriz Martín Larred (GPD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 1. Tres.**

ENMIENDA

De modificación.

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

«1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana hará pública la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la Red Ferroviaria de Interés General destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad. Esta estrategia, que cubrirá un período temporal de, al menos, cinco años, será renovable, establecerá un marco general de prioridades y financiero y estará basada en la eficiencia económica y social y en la financiación sostenible del sistema ferroviario, y tendrá en cuenta, en su caso, las necesidades globales de la Unión Europea.

Se establecerá tras la tramitación del procedimiento en el que, en los términos que se establezcan reglamentariamente, se dará audiencia a las administraciones públicas autonómicas y locales afectadas y a los demás interesados.

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

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

De este modo, y en tanto se alcancen los objetivos de neutralidad climática en el horizonte 2050, se garantizará el mantenimiento y la mejora de las infraestructuras existentes que se encuentran afectas al servicio ferroviario, ~~especialmente~~ así como la modernización de las líneas de tren convencional.

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 18

El Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 8 enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Palacio del Senado, 4 de octubre de 2022.—La Portavoz, **Mirella Cortès Gès**.

ENMIENDA NÚM. 16

Del Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu (GPERB)

El Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Dos**.

ENMIENDA

De modificación.

Artículo 1. Dos.

Se propone la modificación del apartado Dos del artículo 1, que queda redactado en los siguientes términos:

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

“Artículo 4. La Red Ferroviaria de Interés General.

1. La Red Ferroviaria de Interés General está integrada por las infraestructuras ferroviarias, las estaciones de viajeros sin perjuicio de lo previsto en la Disposición adicional vigesimoquinta y terminales de transporte de mercancías, que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento 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, salvo cuando por dicha infraestructura circulen de forma mayoritaria o preferente servicios ferroviarios de titularidad y competencia exclusiva de una comunidad autónoma, o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional.

[...]

3. La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá excluir, de oficio o a instancia de una comunidad autónoma y previo informe de las comunidades autónomas afectadas, una determinada infraestructura ferroviaria, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías de la Red Ferroviaria de Interés General, siempre que hayan desaparecido los motivos de interés general que justificaron su inclusión en aquella, o en el supuesto que por dicha infraestructura circulen de forma mayoritaria o preferente servicios ferroviarios de titularidad y competencia exclusiva de una comunidad autónoma. Dicho elemento podrá ser traspasado a la comunidad autónoma correspondiente. El expediente de traspaso se promoverá a instancia de la comunidad autónoma o del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y será resuelto por el Consejo de Ministros.

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

En todo caso, para la determinación o modificación del catálogo deberán ser oídas las comunidades autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios, así como aquellas por las que discurren las correspondientes líneas ferroviarias o donde su ubiquen las estaciones de transporte de viajeros y las terminales de transporte de mercancías.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 19

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

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

[...]»

JUSTIFICACIÓN

La atribución a la competencia estatal de elementos de la red ferroviaria que no cumplan el requisito constitucional de transcurrir por el territorio de más de una Comunidad Autónoma (artículo 149.1.21.º CE), es posible a partir de un segundo criterio, que es el del interés general de las obras (artículo 149.1.24.º).

Aun reconociendo al legislador estatal la capacidad para determinar en qué casos concurre dicho interés general, esta facultad ni es ilimitada ni puede ignorar los títulos competenciales de las Comunidades Autónomas sobre la misma materia.

El Tribunal Constitucional se ha atribuido un control «ex post» de la aplicación por el Estado de los criterios de la ley y ha distinguido en el análisis del precepto del artículo 4.1 de la ley 38/2015 entre los conceptos indeterminados de los cuales puede extraerse la concurrencia del interés general que justificaría la inclusión en la Red Ferroviaria de Interés General (REFIG) de determinadas infraestructuras de la red (a) —esencialidad para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado, necesidad de administración conjunta para el correcto funcionamiento de dicho sistema— de los meros «ejemplos» (b) que recoge el precepto, que son impropios de un texto normativo y que en la medida que concretan aquellos conceptos indeterminados pueden entrar en colisión con títulos competenciales de las Comunidades Autónomas.

Así, el supuesto invocado por la ley —y que se reproduce ahora en el proyecto de reforma— para declarar como parte integrante de la REFIG las «conexiones y accesos a los principales núcleos de población» ha de analizarse a la luz de la competencia exclusiva —en el caso de la Generalitat— sobre los transportes ferroviarios que transcurren íntegramente dentro del territorio de Cataluña, y que se proyecta específicamente sobre los servicios de cercanías y regionales ya transferidos a fin de posibilitar una articulación dinámica que no rigidice ni limite innecesariamente el acceso a la infraestructura por quien tiene la competencia exclusiva sobre el servicio.

Las enmiendas propuestas a los apartados 1 y 3 obedecen a este propósito.

En particular, la modificación propuesta en el apartado 3 tiene por objeto prever la posibilidad de que en aquellos supuestos en los que, como es el caso de Catalunya, servicios de competencia autonómica se presten por infraestructuras integradas en la REFIG, éstas puedan ser excluidas de dicha REFIG y ser traspasadas a la comunidad autónoma correspondiente.

Como es lógico la enmienda se proyecta sobre las infraestructuras que constituyen conexiones y accesos a los principales núcleos de población, por utilizar la terminología del propio artículo 4, en su primer párrafo. Más concretamente, aquellas por las que transcurran preferentemente servicios de transporte ferroviario de competencia autonómica. En otras palabras, el interés general que se presupone a las infraestructuras que conforman la REFIG y que constituye la única justificación para su integración en la misma, no parece concurrir en el supuesto que de por dicha infraestructura transcurran preferentemente servicios ferroviarios de competencia autonómica, es decir, en todo caso, de interés igualmente autonómico.

ENMIENDA NÚM. 17

Del Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu (GPERB)

El Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Tres.**

ENMIENDA

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 20

Artículo 1. Tres.

Se propone la modificación del apartado Tres del artículo 1, que queda redactado en los siguientes términos:

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

“1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana hará pública la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la Red Ferroviaria de Interés General destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad. Esta estrategia, que cubrirá un período temporal de, al menos, cinco años, será renovable, establecerá un marco general de prioridades y financiero y estará basada en la eficiencia económica y social y en la financiación sostenible del sistema ferroviario, así como la atención a los requerimientos derivados de los estándares de calidad, funcionalidad y planificación previstos de los servicios de competencia de las diversas Administraciones y, tendrá en cuenta, en su caso, las necesidades globales de la Unión Europea.

La estrategia se elaborará de forma acordada con las Comunidades Autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios, en todo cuanto afecte a dicho servicio y se establecerá tras la tramitación del procedimiento en el que, en los términos que se establezcan reglamentariamente, se dará audiencia a las administraciones públicas autonómicas y locales afectadas y a los demás interesados.

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

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

De este modo, y en tanto se alcancen los objetivos de neutralidad climática en el horizonte 2050, se garantizará el mantenimiento y la mejora de las infraestructuras existentes que se encuentran afectas al servicio ferroviario, especialmente de líneas de tren convencional.

Reglamentariamente se delimitarán los supuestos en que, por razones de interés general y social, podrán aprobarse, con la participación de las Comunidades Autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios, inversiones no previstas en la estrategia indicativa, así como la revisión de la misma. En estos casos, será preceptivo el informe del Consejo Asesor de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. Corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, oídos el Consejo Asesor de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, los administradores de infraestructuras y las comunidades autónomas afectadas, la planificación y el establecimiento o la modificación de las líneas ferroviarias o los tramos de las mismas, de estaciones de transporte de viajeros y de terminales de transporte de mercancías, integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General. Dicha planificación requerirá, en la fase de elaboración, la participación de las Comunidades Autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios en todo cuanto afecte a la prestación dicho servicio

El procedimiento para el establecimiento o modificación de las líneas y el resto de los elementos incluirá un trámite de audiencia previa a las Comunidades Autónomas afectadas.

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

[...]

4. Para su tramitación, cuando el estudio informativo se refiera a una infraestructura o elemento necesario para la prestación de servicios de la competencia de una o varias Comunidades Autónomas, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana solicitará el informe de dichas Comunidades Autónomas en todo cuanto afecte a dichos servicios y por el plazo de un mes. En caso de disconformidad, deberá abrirse el periodo de consultas establecido en el párrafo siguiente con los efectos que en él se establecen. Asimismo, y con carácter previo a su aprobación, remitirá el estudio informativo correspondiente

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 21

a las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, con objeto de que, durante el plazo de un mes, examinen y, en su caso, informen si la solución propuesta es la más adecuada para el interés general y para los intereses que representan. Transcurrido dicho plazo sin que dichas administraciones públicas informen al respecto, se entenderá que están conformes con la solución propuesta.

En el caso de que alguna de dichas administraciones manifestara disconformidad, necesariamente motivada, en relación a estudios informativos sobre elementos no incluidos en el planeamiento urbanístico vigente de los núcleos de población a los que afecten, o sobre aspectos relativos a la prestación de servicios ferroviarios de su competencia, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana abrirá un período de consultas con ella por un período no inferior a dos meses. De mantenerse la discrepancia, el expediente será elevado al Consejo de Ministros que decidirá acerca de la ejecución del proyecto a que se refiere el estudio informativo y, en su caso, acordará la modificación o revisión del planeamiento afectado, que deberá acomodarse a las determinaciones del proyecto en el plazo de un año desde su aprobación.

[...]

9. Cuando se trate de iniciativas para las que no sea preceptiva la redacción de un estudio informativo serán de aplicación a su tramitación administrativa las prescripciones establecidas en el apartado 4 de este artículo relativas a la participación de las Administraciones afectadas. En particular, las Comunidades Autónomas con competencia sobre los servicios ferroviarios que discurran por su territorio deberán emitir su informe sobre la adecuación a los mismos de las infraestructuras y otros elementos de que se trate.»

JUSTIFICACIÓN

El ejercicio efectivo de la competencia exclusiva sobre los servicios de transporte ferroviario —de pasajeros y mercancías— por las Comunidades Autónomas que la tienen asumida y con independencia de la titularidad de la infraestructura que los soporta, lleva aparejada en todo caso la capacidad de definir niveles de calidad, regularidad y continuidad de la prestación. Y es innegable que tal definición está directamente vinculada con la disponibilidad, las características y el estado de las infraestructuras que soportan el servicio.

De ahí que deba existir también una relación directa entre la capacidad/obligación del titular y responsable del servicio de definir estándares y objetivos de calidad en su prestación y la capacidad/obligación del titular y gestor de la infraestructura de asumir aquellos estándares y objetivos como finalidad propia en su tarea de poner a disposición del prestador del servicio las infraestructuras ferroviarias a su cargo.

En nuestro entorno jurídico-administrativo, en que la «competencia» sobre unas y otras capacidades/obligaciones está repartida entre el Estado y la Generalitat de Catalunya, resulta también evidente que la consecución óptima del cumplimiento de unas y otras por las Administraciones respectivas requiere procedimientos de cooperación adecuados, estables, y perdurables en el tiempo.

En el caso de Cataluña, dichos procedimientos se encuentran prefigurados en el artículo 140.6 del EAC (2006), según el cual «corresponde a la Generalitat en materia de red ferroviaria (...) la participación en la planificación y la gestión de las infraestructuras de titularidad estatal situadas en Cataluña, de acuerdo con lo que establezca la normativa estatal».

Este mandato dirigido al legislador estatal no expresa solamente una aspiración genérica de colaboración entre administraciones, sino la necesidad específica de dar respuesta a aquella demanda de procedimientos de cooperación al servicio de la garantía de la calidad y seguridad del transporte ferroviario en Cataluña. Y por ello, el precepto estatutario refiere expresamente el mandato de participación en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias —mandato que hay que entender dirigido tanto al legislador estatal como a la propia Generalitat— a dos de los aspectos materiales que son determinantes de la disponibilidad de tales infraestructuras para el servicio público a que están destinadas, cuales son su planificación —que comprende indudablemente también las consecuencias de programación temporal y económica y proyección y ejecución— y su gestión —que comprende la operación, explotación mantenimiento y control—. Adicionalmente, en el precepto que el EAC dedica a la competencia de la Generalitat en materia de servicios ferroviarios —art. 169— la necesaria participación autonómica se extiende al «establecimiento de los servicios ferroviarios que garantizan la comunicación con otras Comunidades Autónomas o con el tráfico internacional».

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 22

Esa participación en la planificación y la gestión al servicio de las finalidades de interés público expresadas no se puede hacer efectiva en modo alguno con las exiguas previsiones de consulta y audiencia contenidas actualmente en la Ley 38/2015 y referidas a algunos supuestos muy escasos. Por ello la presente tramitación parlamentaria de una modificación substancial de la misma ley ofrece una oportunidad para dar entrada legal a aquella previsión estatutaria en términos reales y efectivos.

Esta enmienda se dirige, por tanto, a dar cumplimiento en la ley estatal de la previsión estatutaria en lo que se refiere a la participación de las Comunidades autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios en la elaboración de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la Red Ferroviaria de Interés General destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad en aquello que afecte a dichas Comunidades

En particular, la modificación de los apartados 2, 4 y 9 se dirige, por tanto, a dar cumplimiento en la ley estatal de la previsión estatutaria en lo que se refiere a la participación de las Comunidades autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios en la elaboración de la planificación de las infraestructuras integrantes de la RFIG, el establecimiento o la modificación de líneas ferroviarias, estaciones y terminales en aquello que afecte a dicha competencia y en la elaboración y aprobación de estudios informativos y otros documentos análogos de infraestructuras o elementos necesarios para la prestación de servicios de su competencia.

ENMIENDA NÚM. 18

Del Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu (GPERB)

El Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Cuatro**.

ENMIENDA

De modificación.

Artículo 1. Cuatro.

Se propone la modificación del apartado Cuatro del artículo 1, que queda redactado en los siguientes términos:

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

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

Se entiende por proyecto de construcción el que establece el desarrollo completo de la solución adoptada en relación con la necesidad de una determinada infraestructura ferroviaria, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación. El proyecto básico es la parte del proyecto de construcción que contiene los aspectos geométricos del mismo, así como la definición concreta de los bienes y derechos afectados.

Los proyectos de construcción de nuevas infraestructuras, estaciones de transporte de viajeros o terminales de transporte de mercancías, o de aquellos que las modifiquen significativamente o introduzcan perturbaciones relevantes en la explotación ferroviaria, así como las posibles modificaciones de dichos proyectos, se pondrán en conocimiento de las empresas ferroviarias, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y de las Comunidades Autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios en caso que el proyecto afecte a la prestación dicho servicio, antes de su aprobación.

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

[...]”»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 23

JUSTIFICACIÓN

En particular, esta enmienda se dirige a dar cumplimiento en la Ley estatal de la previsión estatutaria en lo que se refiere a la participación de las Comunidades Autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios en la aprobación de proyectos constructivos a que se refiere el artículo 6.1. de infraestructuras necesarias o que resulten afectadas para la prestación de servicios de su competencia.

El ejercicio efectivo de la competencia exclusiva sobre los servicios de transporte ferroviario —de pasajeros y mercancías— por las Comunidades Autónomas que la tienen asumida y con independencia de la titularidad de la infraestructura que los soporta, lleva aparejada en todo caso la capacidad de definir niveles de calidad, regularidad y continuidad de la prestación. Y es innegable que tal definición está directamente vinculada con la disponibilidad, las características y el estado de las infraestructuras que soportan el servicio.

De ahí que deba existir también una relación directa entre la capacidad/obligación del titular y responsable del servicio de definir estándares y objetivos de calidad en su prestación y la capacidad/obligación del titular y gestor de la infraestructura de asumir aquellos estándares y objetivos como finalidad propia en su tarea de poner a disposición del prestador del servicio las infraestructuras ferroviarias a su cargo.

En nuestro entorno jurídico-administrativo, en que la «competencia» sobre unas y otras capacidades/obligaciones está repartida entre el Estado y la Generalitat de Catalunya, resulta también evidente que la consecución óptima del cumplimiento de unas y otras por las Administraciones respectivas requiere procedimientos de cooperación adecuados, estables, y perdurables en el tiempo.

En el caso de Cataluña, dichos procedimientos se encuentran prefigurados en el artículo 140.6 del EAC (2006), según el cual «corresponde a la Generalitat en materia de red ferroviaria (...) la participación en la planificación y la gestión de las infraestructuras de titularidad estatal situadas en Cataluña, de acuerdo con lo que establezca la normativa estatal».

Este mandato dirigido al legislador estatal no expresa solamente una aspiración genérica de colaboración entre administraciones, sino la necesidad específica de dar respuesta a aquella demanda de procedimientos de cooperación al servicio de la garantía de la calidad y seguridad del transporte ferroviario en Cataluña. Y por ello, el precepto estatutario refiere expresamente el mandato de participación en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias —mandato que hay que entender dirigido tanto al legislador estatal como a la propia Generalitat— a dos de los aspectos materiales que son determinantes de la disponibilidad de tales infraestructuras para el servicio público a que están destinadas, cuales son su planificación —que comprende indudablemente también las consecuencias de programación temporal y económica y proyección y ejecución— y su gestión —que comprende la operación, explotación mantenimiento y control—. Adicionalmente, en el precepto que el EAC dedica a la competencia de la Generalitat en materia de servicios ferroviarios —art. 169— la necesaria participación autonómica se extiende al «establecimiento de los servicios ferroviarios que garanticen la comunicación con otras Comunidades Autónomas o con el tráfico internacional».

Esa participación en la planificación y la gestión al servicio de las finalidades de interés público expresadas no se puede hacer efectiva en modo alguno con las exiguas previsiones de consulta y audiencia contenidas actualmente en la Ley 38/2015 y referidas a algunos supuestos muy escasos. Por ello la presente tramitación parlamentaria de una modificación substancial de la misma ley ofrece una oportunidad para dar entrada legal a aquella previsión estatutaria en términos reales y efectivos.

Esta enmienda se dirige, por tanto, a dar cumplimiento en la ley estatal de la previsión estatutaria en lo que se refiere a la participación de las Comunidades autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios en la elaboración de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la Red Ferroviaria de Interés General destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad en aquello que afecte a dichas Comunidades

En particular, la modificación de los apartados 2, 4 y 9 se dirige, por tanto, a dar cumplimiento en la ley estatal de la previsión estatutaria en lo que se refiere a la participación de las Comunidades autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios en la elaboración de la planificación de las infraestructuras integrantes de la RFIG, el establecimiento o la modificación de líneas ferroviarias, estaciones y terminales en aquello que afecte a dicha competencia y en la elaboración y aprobación de estudios informativos y otros documentos análogos de infraestructuras o elementos necesarios para la prestación de servicios de su competencia.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 24

ENMIENDA NÚM. 19

Del Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu (GPERB)

El Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Dieciocho**.

ENMIENDA

De modificación.

Artículo 1. Dieciocho.

Se propone la modificación del apartado Dieciocho del artículo 1, que queda redactado en los siguientes términos:

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 20

Del Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu (GPERB)

El Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Veintiuno**.

ENMIENDA

De modificación.

Artículo 1. Veintiuno.

Se propone la modificación del apartado Veintiuno del artículo 1, que queda redactado en los siguientes términos:

«Veintiuno. El artículo 27.1 queda redactado en los siguientes términos:

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

Son de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias las infraestructuras ferroviarias, estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías pertenecientes

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 25

a la Red Ferroviaria de Interés General, según la distribución que se realice mediante orden de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como los bienes y derechos que se le asignen por ley o reglamento y los que adquiera o construya con sus propios recursos.

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

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

JUSTIFICACIÓN

La presente enmienda atiende al criterio de accesoriedad al servicio público de los bienes, instalaciones y otros elementos de titularidad pública necesarios para su prestación cuando concurra el factor de exclusividad o dedicación mayoritaria a servicios de competencia de una administración diferente. En el caso de las estaciones ferroviarias, además, puede reconocerse una circunstancia de autonomía funcional entre unas y otras que excluye la necesidad de una gestión «en red» para los elementos no funcionales como podría ocurrir con las propias líneas ferroviarias, cuya operación demanda sistemas de control integrados. Las características propias de las estaciones permiten su gestión individualizada por quien sea titular del servicio de transporte de viajeros que se sirva de ellas.

ENMIENDA NÚM. 21

Del Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu (GPERB)

El Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Artículo 1. Nuevo punto (artículo 112.2).

Se propone la adición de un nuevo punto, con el numeral que corresponda, al artículo 1, en los siguientes términos:

«X. Se añade un nuevo párrafo al apartado 2 del artículo 112, con la siguiente redacción:

“Asimismo, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia será competente para imponer las sanciones por el incumplimiento de la obligación de remisión de información a la misma, así como de informar a terceros en materias cuya supervisión le corresponde, tipificado como infracción en los artículos 106, 107 y 108.»

JUSTIFICACIÓN

La capacidad de la CNMC para sancionar estas situaciones sin la necesidad de dictar una resolución previa mejoraría la eficacia en el cumplimiento de las prescripciones establecidas por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 26

ENMIENDA NÚM. 22

Del Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu (GPERB)

El Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Apartado nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo 1. Nuevo punto (Nueva Disposición adicional).

Se propone la adición de un nuevo punto, con el numeral que corresponda, al artículo 1, en los siguientes términos:

«X. Se añade una nueva Disposición adicional, en los siguientes términos:

“Disposición adicional X. Titularidad de determinadas estaciones de viajeros.

Corresponde a las Comunidades Autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios la titularidad de las estaciones de viajeros que presten servicio a dicho transporte de forma mayoritaria o exclusiva, manteniendo, cuando proceda, el carácter de bienes patrimoniales.”»

JUSTIFICACIÓN

La presente enmienda atiende al criterio de accesoriidad al servicio público de los bienes, instalaciones y otros elementos de titularidad pública necesarios para su prestación cuando concorra el factor de exclusividad o dedicación mayoritaria a servicios de competencia de una administración diferente. En el caso de las estaciones ferroviarias, además, puede reconocerse una circunstancia de autonomía funcional entre unas y otras que excluye la necesidad de una gestión «en red» como podría ocurrir con las propias líneas ferroviarias, cuya operación demanda sistemas de control integrados. Las características propias de las estaciones permiten su gestión individualizada por quien sea titular del servicio de transporte de viajeros que se sirva de ellas.

ENMIENDA NÚM. 23

Del Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu (GPERB)

El Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Apartado nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo 1. Nuevo punto (Nueva Disposición adicional).

Se propone la adición de un nuevo punto, con el numeral que corresponda, al artículo 1, en los siguientes términos:

«X. Se añade una nueva Disposición adicional, en los siguientes términos:

“Disposición adicional X. Traspaso de infraestructuras ferroviarias.

A los efectos de lo previsto en el apartado 3 del artículo 4 de esta ley, se considerará que no concurren los motivos de interés general que hayan amparado la inclusión de una determinada

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 27

infraestructura ferroviaria, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías en la Red Ferroviaria de Interés General, cuando dichos elementos se utilicen de forma exclusiva o predominante para la prestación de servicios ferroviarios de titularidad y competencia exclusiva de una Comunidad Autónoma.

Se presumirá, en todo caso, el carácter predominante en la utilización cuando el número de circulaciones de competencia autonómica sea igual o superior al 80 % de las circulaciones totales. En tal caso, a petición de la Comunidad Autónoma, procederá la modificación del Catálogo de la Red Ferroviaria de Interés General para la exclusión de los elementos y el traspaso de los mismos a la Comunidad Autónoma según lo dispuesto en el artículo 4 de la presente Ley.

El acuerdo de traspaso contendrá, en todo caso, la referencia a las dotaciones económicas a transferir para asegurar el buen estado y adecuación de todos los elementos a la prestación correcta de los servicios de transporte ferroviario, incluyendo, entre otros conceptos, las inversiones pendientes programadas y las amortizaciones no dotadas, cuyo importe deberá determinarse de conformidad con el procedimiento establecido.”»

JUSTIFICACIÓN

La atribución a la competencia estatal de elementos de la red ferroviaria que no cumplan el requisito constitucional de transcurrir por el territorio de más de una Comunidad Autónoma (artículo 149.1.21.º CE), ha sido posible, mediante la Ley del Sector Ferroviario, a partir de un segundo criterio, cual es el del interés general de las obras (artículo 149.1.24.º). Pero, aun reconociendo al legislador estatal la capacidad para determinar en qué casos concurre dicho interés general, esta facultad ni es ilimitada ni puede ignorar los títulos competenciales de las Comunidades autónomas sobre la misma materia. Bien al contrario, el Tribunal Constitucional se ha atribuido un control «ex post» de la aplicación por el Estado de los criterios de la ley y ha distinguido en el análisis del precepto del artículo 4.1 de la ley 38/2015 entre los conceptos indeterminados de los cuales puede extraerse la concurrencia del interés general que justificaría la inclusión en la Red Ferroviaria de Interés General (REFIG) de determinadas infraestructuras de la red (a) —esencialidad para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado, necesidad de administración conjunta para el correcto funcionamiento de dicho sistema— de los meros «ejemplos» (b) que recoge el precepto, que son impropios de un texto normativo y que en la medida que concretan aquellos conceptos indeterminados pueden entrar en colisión con títulos competenciales de las Comunidades Autónomas. Así el supuesto invocado por la ley —y que se reproduce ahora en el proyecto modificativo— para declarar como parte integrante de la REFIG las «conexiones y accesos a los principales núcleos de población» ha de analizarse a la luz de la competencia exclusiva —en el caso de la Generalitat y otras Comunidades autónomas— sobre los transportes ferroviarios que transcurren íntegramente dentro del territorio respectivo, y que se proyecta específicamente sobre los servicios de cercanías y regionales ya transferidos, a fin de posibilitar el acceso a la titularidad de la infraestructura por quien tiene la competencia exclusiva sobre el servicio.

En particular, la presente enmienda tiene por objeto establecer de forma automática que en aquellos supuestos en los que, como es el caso de Catalunya, servicios de competencia autonómica se presten sobre infraestructuras integradas actualmente en la REFIG, éstas queden excluidas de dicha REFIG y ser traspasadas a la comunidad autónoma correspondiente, siempre que dichas infraestructuras se utilicen de forma exclusiva o predominante para la prestación de servicios ferroviarios de titularidad y competencia exclusiva de una comunidad autónoma.

Como es lógico, la enmienda se proyecta fundamentalmente sobre las infraestructuras que constituyen conexiones y accesos a los principales núcleos de población, por utilizar la terminología del propio artículo 4, en su primer párrafo. Más concretamente, aquellas por las que transcurran los servicios de transporte ferroviario de competencia autonómica. En otras palabras, resulta evidente que el interés general que se presupone a las infraestructuras que conforman la REFIG y que constituye la única justificación para su integración en la misma, no concurre ya en el supuesto en que de por dicha infraestructura transcurran preferentemente servicios ferroviarios de competencia autonómica, y por tanto de su interés respectivo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 28

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula una enmienda al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Palacio del Senado, 4 de octubre de 2022.—El Portavoz, **Javier Ignacio Maroto Aranzábal**.

ENMIENDA NÚM. 24 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Cuarenta y siete**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica el artículo uno, apartado 47, que queda redactado del modo que sigue:

«Artículo 1. 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:

[...]

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

“Artículo 100. Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios.

[...]

2. Para la aprobación de esta disposición, se seguirá el siguiente procedimiento:

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

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 29

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 5 enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Palacio del Senado, 10 de octubre de 2022.—La Portavoz, **Estefanía Beltrán de Heredia Arroniz**.

ENMIENDA NÚM. 25

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Apartado nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado al artículo 1 del citado Proyecto de Ley con la siguiente redacción:

«Apartado nuevo. El artículo 32.2 queda redactado en los siguientes términos:

“2. Los administradores de infraestructuras ferroviarias, previa consulta al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, las Comunidades Autónomas con cooficialidad lingüística, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, empresas ferroviarias y resto de candidatos, Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y demás interesados, elaborarán, aprobarán y publicarán la declaración sobre la red correspondiente a su ámbito de actuación, así como a sus actualizaciones. La declaración sobre la red se publicará en idioma castellano, en la lengua de la comunidad autónoma allí donde dispongan de varias lenguas oficiales y, al menos, en otra lengua oficial de la Unión Europea. El contenido de la declaración sobre la red podrá obtenerse gratuitamente en formato electrónico en el portal web del respectivo administrador de infraestructuras y se tendrá acceso al mismo, en su caso, a través de un portal común de los distintos administradores y estará accesible en las distintas lenguas oficiales del territorio donde se desarrolla su actividad.”»

JUSTIFICACIÓN

Adecuación del texto a la legalidad lingüística vigente en aquellas Comunidades Autónomas con más de una lengua oficial.

ENMIENDA NÚM. 26

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Apartado nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado al artículo 1 del citado Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«Apartado nuevo. El artículo 69.2 queda redactado como sigue:

Artículo 69. Régimen aplicable al personal ferroviario.

“2. Por Orden del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y previa audiencia de los sindicatos más representativos del sector, incluidos los que ostenten representación mayoritaria a nivel autonómico...” (resto: igual)».

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 30

JUSTIFICACIÓN

Se estima necesario introducir la audiencia a los sindicatos que ostentan mayoría sindical a nivel autonómico.

ENMIENDA NÚM. 27

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de una Disposición adicional nueva al citado Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional nueva. Delegación de competencias sobre la gestión de infraestructuras y servicios de transporte de viajeros por ferrocarril.

1. Se delega en las Comunidades Autónomas que han asumido competencias en materia de ferrocarriles las facultades ejecutivas que la presente ley atribuye al Estado y que éste ejerce a través de del administrador general de infraestructuras de la Red Ferroviaria de Interés General con respecto a aquellas líneas que discurriendo por su el territorio de aquellas establezcan la conexión entre dos o más capitales de las mismas y hayan sido objeto, para su construcción, de encomienda de gestión a la comunidad autónoma.

2. Se delega en las Comunidades Autónomas las competencias ejecutivas que esta Ley atribuye al Estado con respecto a los servicios de transporte que discurran sobre las líneas a las que se refiere el apartado anterior. Quedan excluidos los servicios que afecten a los transportes supra autonómicos e internacionales.

3. Las facultades que integran las competencias objeto de delegación se ejercerán de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley y sus normas de desarrollo y sin perjuicio de las facultades de coordinación que corresponden al Estado.

4. Las Comunidades Autónomas facilitarán a los órganos competentes de la Administración del Estado cuanta información les solicite este sobre el ejercicio de las facultades delegadas y sobre gestión de las materias objeto de la delegación.

5. La Comisión Mixta de Transferencias correspondiente determinará el traspaso los medios personales, materiales y presupuestarios necesarios para el pleno ejercicio de la competencia delegada, de acuerdo al régimen financiero que corresponda.

6. Los medios personales, presupuestarios y materiales objeto de traspaso, a los que se refiere el punto anterior, serán aquellos correspondientes a la Administración del Estado, que hasta el momento de la delegación estuvieran específicamente destinados a la gestión de las infraestructuras y a los servicios de transportes afectos a la delegación excepto, en su caso, los adscritos al transporte supracomunitario y al transporte internacional.

7. La aplicación efectiva del régimen de delegación previsto en esta Ley se producirá a partir del cumplimiento de las previsiones sobre transferencia de medios personales, presupuestarios y patrimoniales».

JUSTIFICACIÓN

Se estima conveniente aprobar una delegación de facultades del artículo 150.2 CE a fin de facilitar que sea la Comunidad Autónoma de Euskadi quien desarrolle las funciones ejecutivas sobre la infraestructura ferroviaria objeto de encomienda de gestión (como es el caso de la Y vasca) y los servicios de transporte por ferrocarril entre capitales dentro de la misma que se oferta sobre dicha infraestructura, sin perjuicio

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 31

de adoptar las medidas de coordinación necesarias para garantizar el buen funcionamiento de gestión de la red estatal ferroviaria de interés general. Se recalca que lo que se delega son funciones y facultades ejecutivas que se ejercen sobre la infraestructura, pero no se afecta a la titularidad de la infraestructura que seguiría siendo de titularidad estatal.

ENMIENDA NÚM. 28

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de una Disposición adicional nueva al citado Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional nueva. De conformidad con lo establecido en el artículo 5.2.b) del Reglamento (CE) N.º 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, las Comunidades Autónomas podrán adjudicar directamente contratos de servicio público de transportes de viajeros por ferrocarril sujetos a obligaciones de servicio público a una entidad jurídicamente dependiente sobre la que la Comunidad Autónoma ejerce control análogo al que ejerce sobre sus propios servicios, siempre que los contratos se refieran a actividades de transporte público de viajeros dentro del territorio de la Comunidad Autónoma competente y de tramos salientes de la misma que entren en el territorio de autoridades competentes vecinas, teniendo, en este último caso, dichos tramos carácter puramente residual y no impliquen un interés relevante para la adecuada ordenación del transporte de la autoridad competente de los mismos».

JUSTIFICACIÓN

En cumplimiento de la normativa comunitaria las Comunidades Autónomas disponen de la facultad de declarar obligaciones de servicio público los servicios ferroviarios que se prestan sobre líneas ferroviarias de su competencia y adjudicarlos de forma directa a una entidad jurídicamente dependiente de las mismas, lo que, en determinadas circunstancias puede afectar a tramos de que excedan de su ámbito territorial en los términos que contempla la propia normativa europea.

ENMIENDA NÚM. 29

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición final nueva**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de una Disposición final nueva al citado Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«Disposición final nueva. Naturaleza orgánica de la disposición adicional sobre delegación de competencias a las Comunidades Autónomas.

A los efectos de lo establecido en el artículo 150.2 de la Constitución, la disposición adicional (XXX, ordinal que corresponda) posee rango de ley orgánica».

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 32

JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con la Constitución, las delegaciones de competencias previstas en el artículo 150.2 deben poseer naturaleza de Ley orgánica.

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 17 enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Palacio del Senado, 10 de octubre de 2022.—El Portavoz Adjunto, **Gonzalo Palacín Guarné**.

ENMIENDA NÚM. 30 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Dos**.

ENMIENDA

De supresión.

Se suprime el apartado 8 del artículo 4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario, en la redacción dada al mismo por el apartado «Dos» del Artículo 1 del proyecto de ley.

MOTIVACIÓN

El proyecto de ley añade un apartado 8 al artículo 4 de la Ley 38/2015 relativo a la Red Ferroviaria de Interés General, que establece una serie de aspectos a considerar a la hora de realizar la planificación de inversiones futuras en la red ferroviaria. En concreto, establece lo siguiente:

«8 (nuevo). Por razones de interés general, y en tanto se alcance la neutralidad climática que establece el “Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030” en el horizonte 2050, se mejorará la inversión en cercanías ferroviarias y el mantenimiento, conservación y mejora de las infraestructuras existentes, especialmente de las líneas de tren convencional, y, en su caso, la construcción de nuevas infraestructuras de comunicación con el fin de garantizar la accesibilidad y conectividad territorial.»

No obstante, es en el apartado 1 del artículo 5 de la Ley 38/2015, relativo a Planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, donde dicha ley trata realmente dichos aspectos, por lo que, por razones de mejora técnica, procede la reubicación de ese apartado.

ENMIENDA NÚM. 31 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Dos**.

ENMIENDA

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 33

Se añade un nuevo apartado al artículo 4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario, en la redacción dada al mismo por el apartado «Dos» del Artículo 1 del proyecto de ley, con la siguiente redacción:

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

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

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

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

MOTIVACIÓN

La Disposición final sexta del Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural, realizó una modificación de la Ley 38/2015, añadiendo un nuevo apartado 6 bis al artículo 4, por lo que en la modificación del artículo 4 de la Ley 38/2015 debe añadirse este apartado 6 bis.

ENMIENDA NÚM. 32 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Tres**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica el apartado 1 del artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario, en la redacción dada al mismo por el apartado «Tres» del Artículo 1 del proyecto de ley, quedando redactado como sigue:

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 34

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

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

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

(...)

MOTIVACIÓN

El proyecto de ley añade un apartado 8 al artículo 4 de la Ley 38/2015 relativo a la Red Ferroviaria de Interés General, que establece una serie de aspectos a considerar a la hora de realizar la planificación de inversiones futuras en la red ferroviaria. En concreto, establece lo siguiente:

«8 (nuevo). Por razones de interés general, y en tanto se alcance la neutralidad climática que establece el “Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030” en el horizonte 2050, se mejorará la inversión en cercanías ferroviarias y el mantenimiento, conservación y mejora de las infraestructuras existentes, especialmente de las líneas de tren convencional, y, en su caso, la construcción de nuevas infraestructuras de comunicación con el fin de garantizar la accesibilidad y conectividad territorial.»

No obstante, es en el apartado 1 del artículo 5 de la Ley 38/2015, relativo a Planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, donde dicha ley trata realmente dichos aspectos, por lo que, por razones de mejora técnica, procede la reubicación de ese apartado.

ENMIENDA NÚM. 33 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Tres**.

ENMIENDA

De modificación.

Se suprime el segundo párrafo en el apartado 2 del artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario, en la redacción dada al mismo por el apartado «Tres» del Artículo 1 del proyecto de ley y se añade como párrafo tercero del apartado 5 del mismo artículo. Quedando redactados ambos apartados como sigue:

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

5. Con carácter simultáneo al trámite de informe a que se refiere el apartado anterior, el estudio informativo se someterá, en la forma prevista en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, a un trámite de información pública durante un

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 35

período de treinta días hábiles. Las observaciones realizadas en este trámite deberán versar exclusivamente sobre la concepción global del trazado proyectado. La tramitación del expediente de información pública corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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

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

MOTIVACIÓN

El segundo párrafo del apartado 2 del artículo 5 de la Ley 38/2015, introducido mediante enmienda al proyecto de ley, relativo a la información pública de los Estudios Informativos, indica lo siguiente:

«2.

(...)

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

No obstante, es en el apartado 5 del artículo 5 de la Ley 38/2015 donde se definen los aspectos relacionados con el trámite de información pública de los estudios informativos.

Por lo tanto, con el objeto de mejorar la comprensión del texto y que este mantenga su orden lógico, resulta conveniente reubicar el citado párrafo segundo del apartado 2 del artículo 5 en el apartado 5 del artículo 5.

ENMIENDA NÚM. 34 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Cuatro**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica el tercer párrafo del apartado 1 del artículo 6 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario, en la redacción dada al mismo por el apartado «Cuatro» del Artículo 1 del proyecto de ley, quedando como sigue:

(...)

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

(...)

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 36

MOTIVACIÓN

El tercer párrafo del apartado 1 del artículo 6 del proyecto de ley, a cuya redacción se ha incorporado la propuesta transaccional a las enmiendas presentadas al respecto, señala lo siguiente:

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

No obstante, el párrafo original de la Ley 38/2015 establecía lo siguiente:

«Los proyectos de construcción de nuevas infraestructuras o de aquellos que las modifiquen significativamente o introduzcan perturbaciones relevantes en la explotación ferroviaria, así como las posibles modificaciones de dichos proyectos, se pondrán en conocimiento de las empresas ferroviarias, del Ministerio de Fomento y de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, antes de su aprobación.»

Por lo tanto, para mantener la coherencia con el texto original, se considera que debe volver a incluirse el texto suprimido, ya que se considera relevante indicar el momento de la puesta en conocimiento de los proyectos y sus modificaciones.

ENMIENDA NÚM. 35 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Quince**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica el apartado «Quince» del artículo 1 del proyecto de ley, quedando redactado como sigue:

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

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

MOTIVACIÓN

El proyecto de ley añade un nuevo apartado 3 a el artículo 14 de la Ley 38/2015 relativo a la delimitación de la zona de protección en los túneles, que establecía lo siguiente:

«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 veinte metros.»

Dicha definición era, sin embargo, imprecisa ya que, por ejemplo, la zona ubicada entre ambos hastiales quedaría fuera la zona de protección. Por lo tanto, por razones de mejora técnica, debe modificarse el tenor del apartado 3 del artículo 14 de la Ley 38/2015.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 37

ENMIENDA NÚM. 36

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Dieciséis**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica el apartado 2 del artículo 15 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario, en la redacción dada al mismo por el apartado «Dieciséis» del Artículo 1 del proyecto de ley, quedando redactado como sigue:

(...)

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

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

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

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

MOTIVACIÓN

Los artículos 13.2 y 15.2 de la Ley 38/2015, ambos modificados por el proyecto de ley, definen la misma categoría de excepción para la zona de dominio público y la línea límite de edificación, respectivamente, sin utilizar la misma redacción. Con el objeto de mejorar la coherencia entre ambos artículos, se propone dar una nueva redacción al cuarto párrafo del artículo 15, apartado 2.

ENMIENDA NÚM. 37

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Veinticuatro**.

ENMIENDA

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 38

Se modifica el apartado «Veinticuatro» del artículo 1 del proyecto de ley, quedando redactado como sigue:

«Veinticuatro. El artículo 39.2 queda redactado en los siguientes términos:

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

MOTIVACIÓN

Debe corregirse el apartado 2 del artículo 39 de la Ley 38/2015, sustituyendo el numeral «n)» por «ñ)», para adecuar la referencia que realiza este artículo al apartado 1 del artículo 23, habida cuenta de que el propio proyecto de ley modifica el apartado 1 del artículo 23 de la Ley 38/2015, añadiendo un numeral adicional, provocando que el numeral «n)» pase ahora a ser el «ñ)».

ENMIENDA NÚM. 38

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Treinta y cuatro.**

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica el apartado «Treinta y cuatro» del artículo 1 del proyecto de ley, quedando redactado como sigue:

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

“4. Con carácter excepcional y transitorio, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá implantar, de manera transparente y no discriminatoria, a propuesta del administrador de infraestructuras correspondiente, en secciones determinadas de la Red Ferroviaria de Interés General con rampas elevadas, mecanismos de compensación de costes extraordinarios a asumir por las empresas ferroviarias para realizar transporte de mercancías en esas secciones.» ~~siempre que se demuestre que estos costes extraordinarios son compensados por la reducción de los costes externos que suponga el transporte ferroviario de mercancías frente al uso de otros modos.~~

MOTIVACIÓN

Debe suprimirse el inciso final del apartado 4 del artículo 60, con el fin de facilitar la aplicabilidad del propio artículo habida cuenta de la subjetividad y dificultad que presenta la demostración contenida en el referido inciso.

ENMIENDA NÚM. 39

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Cuarenta y uno.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 39

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica el apartado «Cuarenta y uno» del artículo 1 del proyecto de ley, quedando redactado como sigue:

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

“CAPÍTULO II

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

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 40 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Cuarenta y nueve.**

ENMIENDA

De adición.

Al artículo 1, apartado cuarenta y nueve bis (NUEVO).

Se añade un nuevo apartado al artículo 1 del proyecto de ley, a continuación del apartado «Cuarenta y nueve», con el siguiente contenido:

«Cuarenta y nueve bis (nuevo). Se suprime el apartado 2 del artículo 102, quedando éste redactado en los siguientes términos:

“Artículo 102. Publicación de los precios y condiciones de acceso.

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

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

MOTIVACIÓN

El proyecto de ley añade un apartado 4 en el artículo 101 de la Ley 38/2015, relativo a la comunicación de los precios privados, que establece lo siguiente:

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 40

Por otro lado, este contenido aparecía ya recogido en el apartado 2 del artículo 102 de la Ley 38/2015, que establece lo siguiente:

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

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

Cabe apreciar que estos dos artículos resultan contradictorios entre sí en la medida en que en ellos difiere el destinatario de la obligación de publicar la información sobre los precios privados a los que se refieren ambos artículos. Por ello, ha de proponerse la eliminación del apartado 2 del artículo 102 en el proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 41 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Cincuenta y tres**.

ENMIENDA

De adición.

Al artículo 1, apartado cincuenta y tres bis (NUEVO).

Se añade un nuevo apartado, a continuación del apartado «Cincuenta y tres» del artículo 1 del proyecto de ley, con el siguiente contenido:

«Cincuenta y tres bis (NUEVO). Se añade un nuevo apartado 2.12 al artículo 108, con la siguiente redacción:

(...)

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

(...)

MOTIVACIÓN

Restablecer la infracción que en su momento contribuía a prevenir el fraude en el transporte público, añadiendo un apartado 2.12 al artículo 108 de la ley, con contenido similar al de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre.

ENMIENDA NÚM. 42 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Cincuenta y cuatro**.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 41

ENMIENDA

De adición.

Al artículo 1, apartado cincuenta y cuatro bis (NUEVO).

Se añade un nuevo apartado, a continuación del apartado «Cincuenta y cuatro» del artículo 1 del proyecto de ley, con el siguiente contenido:

«Cincuenta y cuatro bis (NUEVO). El artículo 112 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 112. Competencia para la imposición de sanciones.

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

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

b) La Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

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

MOTIVACIÓN

Dado que en el proyecto de ley de modificación Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, se introducen tres nuevos tipos infractores (apartados 1.19, 1.20 y 2.15 del artículo 107.Uno), y todos ellos están relacionados con las atribuciones de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, resulta necesaria adscribir a este regulador la competencias para sancionar los correspondientes incumplimientos, ya que de otra forma, esta competencia recaería sobre la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

ENMIENDA NÚM. 43

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1. Cincuenta y siete.**

ENMIENDA

De modificación.

El apartado 4 de la disposición adicional decimonovena de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario, en la redacción dada a la misma por el apartado «Cincuenta y siete» del Artículo 1 del proyecto de ley, queda redactado como sigue:

(...)

«4. Adicionalmente, los administradores de infraestructuras implicados de ambas redes limítrofes establecerán coordinadamente acuerdos en los que se definan sus límites físicos, operativos y funcionales, debiendo fijar las condiciones operativas particulares por las que se rijan las circulaciones que discurran por dichos tramos.»

(...)

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 42

MOTIVACIÓN

Mejora técnica. Se observa que, en el punto 4 de la Disposición Adicional 19.^a de la Ley 38/2015, falta un fragmento de texto, correspondiente a la palabra «acuerdos».

ENMIENDA NÚM. 44

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 4**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica el artículo 4 del proyecto de ley, quedando redactado como sigue:

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

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

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

MOTIVACIÓN

Dado que, de acuerdo con la regulación tributaria española, los cánones ferroviarios definidos en la Directiva 2012/34/UE deben ser diferenciados en la Ley del Sector Ferroviario entre cánones y precios privados, según tengan la naturaleza de prestaciones patrimoniales de carácter público o no, para la correcta transposición del artículo 56 de la citada Directiva es necesario ampliar el objeto sobre el que la CNMC debe velar.

En este sentido, y acudiendo a redacciones anteriores de la Ley 3/2013, de creación de la CNMC, se considera necesario incluir el término de «tarifas ferroviarias».

ENMIENDA NÚM. 45

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

ENMIENDA

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional al proyecto de ley con el siguiente contenido:

«Disposición adicional (nueva). Optimización de la gestión de los servicios ferroviarios en el ámbito de la comunidad autónoma del País Vasco.

En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente ley, se pondrán en marcha mecanismos de optimización de la gestión de los servicios ferroviarios en el ámbito de la comunidad autónoma del País Vasco. Estos mecanismos contarán necesariamente con el incremento en la participación de las instituciones autonómicas vascas.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 43

MOTIVACIÓN

Poner en marcha los mecanismos de optimización de la gestión de los servicios ferroviarios en el ámbito de la comunidad autónoma del País Vasco.

ENMIENDA NÚM. 46

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

ENMIENDA

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional al proyecto de ley, con el siguiente contenido:

«Disposición adicional (nueva). Plazo para la conclusión de los trabajos sobre gestión del servicio de Rodalies en Cataluña.

En el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de la presente ley, el grupo de trabajo sobre la gestión del servicio de Rodalies en Cataluña concluirá sus trabajos.»

MOTIVACIÓN

Fijar un plazo para la conclusión de los trabajos al grupo de trabajo sobre la gestión del servicio de Rodalies en Cataluña.

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 2 enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Palacio del Senado, 10 de octubre de 2022.—El Portavoz Adjunto, **Gonzalo Palacín Guarné**.

ENMIENDA NÚM. 47

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

ENMIENDA

De adición.

Se introduce una nueva disposición adicional al proyecto de ley con la siguiente redacción:

Disposición adicional (Nueva). Beneficios fiscales aplicables a la celebración de la «XXXVII Copa América Barcelona».

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 398

14 de octubre de 2022

Pág. 44

Dos. La duración del programa de apoyo a este acontecimiento abarcará desde la entrada en vigor de esta Ley hasta 31 de diciembre de 2024.

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

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

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

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 48 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

ENMIENDA

De adición.

Se introduce una nueva disposición adicional al proyecto de ley con la siguiente redacción:

Disposición adicional (NUEVA). Actividades de publicidad en el dominio público portuario.

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

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.