



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

X LEGISLATURA

Serie A:  
PROYECTOS DE LEY

6 de julio de 2015

Núm. 152-2

Pág. 1

### ENMIENDAS E ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

#### 121/000152 Proyecto de Ley del sector ferroviario.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial de las Cortes Generales de las enmiendas presentadas en relación con el Proyecto de Ley del sector ferroviario, así como del índice de enmiendas al articulado.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de junio de 2015—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

#### ENMIENDA NÚM. 1

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

A la Mesa de la Comisión de Fomento

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, presenta la siguiente enmienda a la totalidad de devolución al Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Palacio del Congreso de los Diputados, 16 de junio de 2015.—**Ascensión de las Heras Ladera**, Diputada.—**José Luis Centella Gómez**, Portavoz del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.

Enmienda a la totalidad de devolución

Mediante este Proyecto de Ley se pretenden incorporar al ordenamiento jurídico español las nuevas normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012. Sin embargo, las excesivas prisas en la aplicación de los plazos liberalizadores que marca dicha directiva pueden provocar actuaciones precipitadas. Así lo han entendido países como Francia, Alemania o Italia que están siendo más cautelosos al abordar cambios estructurales en el sector ferroviario.

En España, el actual Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) ha alimentado una especie de burbuja ferroviaria con el diseño de un mapa ferroviario con más de 7.000 kilómetros de líneas de Alta Velocidad, invirtiendo en exceso en algunas líneas de escaso uso y dejando abandonada la Red Convencional, que es la que realmente vertebra el territorio y ofrece posibilidad global de uso del ferrocarril de forma cotidiana en los ámbitos local, regional e interregional.

La desmedida apuesta por la alta velocidad es un despropósito. Más aún cuando se han producido recortes en partidas fundamentales del Estado social, partidas que también tienen un impacto positivo sobre el crecimiento y el empleo al fomentar la igualdad. La apuesta por la alta velocidad es la apuesta por un modo de transporte elitista y poco rentable a nivel económico, social y ambiental. Por el contrario,

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 2

priorizar las cercanías y las altas prestaciones frente a la alta velocidad, y apostar por el transporte de mercancías, tiene, además de los efectos positivos evidentes sobre la inversión, el crecimiento y el empleo, ventajas comparativas en materia social y ambiental.

En este contexto, este Proyecto de Ley no resuelve la necesidad de equilibrar la oferta ferroviaria en España. A pesar de que el Gobierno declara que pretende garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio y satisfacer las necesidades de la sociedad en el ámbito del transporte, e impulsar la cohesión territorial, económica y social, la ambigüedad de muchos de sus contenidos deja estos fines más al albur de decisiones coyunturales que de una verdadera planificación acorde con las verdaderas necesidades de la sociedad, que no son las de un desarrollo generalizado de la alta velocidad.

En la exposición de motivos del texto legal se define como objetivo último convertir el ferrocarril en un modo de transporte competitivo, en lugar de concretar objetivos más precisos, como serían conseguir un ferrocarril que cumpla los niveles máximos de calidad en el transporte, seguridad, fiabilidad, equilibrio territorial, respeto medioambiental, o contribución a la reducción de costes externos. Y un objetivo último fundamental, como es dar un servicio de máxima eficacia social en el transporte de viajeros y mercancías.

La diferente calidad en la prestación de servicios por regiones o provincias no es abordada en este Proyecto de Ley porque no existen compromisos concretos de la gestión pública. Por el contrario, se apuesta por dar entrada al capital privado lo que puede suponer menor calidad en la prestación del servicio allá donde existen más dificultades de accesibilidad o de seguridad. En este sentido, el texto abre la posibilidad de que existan varios administradores de infraestructuras ferroviarias, evitando la necesidad de potenciar un único Administrador Público, y elude también la necesidad de crear un holding de empresas ferroviarias públicas dependiente del Ministerio de Fomento.

El Proyecto de Ley deja desprotegida la gestión pública de la actividad de mercancías, dando paso a que las instalaciones y actividades privadas tengan más incidencia. Tampoco se garantiza que la actividad de mercancías en la empresa pública cuente con todo el apoyo de la Administración para conseguir un nivel de servicio mínimo y equipararnos a los parámetros europeos.

De la misma forma, existe en el texto del Gobierno una débil protección del derecho de la ciudadanía al uso del ferrocarril público a través de las Obligaciones de Servicio Público. La consecuencia de la libre competencia podría ser que las compañías compitan por las líneas y horarios más rentables, y que los de menor rentabilidad vean sus servicios reducidos. Así, se cerrarían líneas consideradas no rentables económicamente provocando la incomunicación de los afectados o la obligación de utilizar el vehículo privado sin las suficientes garantías de alternativas en otros modos de transporte público equiparable a nivel social y ambiental.

En materia de seguridad el Proyecto de Ley es poco exigente porque los niveles de garantía de la seguridad carecen de concreciones que obliguen a más controles preventivos. En particular, en el aspecto formativo en la seguridad, es fundamental que el Administrador de Infraestructuras sea responsable de la formación en seguridad de sus empleados y también de exigir y controlar que los trabajadores de las empresas privadas que contrata cumplan con todos los requisitos en cada momento de formación en seguridad ferroviaria.

En suma, es un Proyecto de Ley que desprecia la gestión pública y apuesta por la iniciativa privada a costa de los derechos de la ciudadanía en cuanto al uso de un transporte ferroviario de calidad y seguro, sin discriminaciones por razón de residir en un determinado territorio. Un Proyecto de Ley que no resuelve problemas estructurales como son los que afectan a las mercancías, a la red convencional, a las deficientes conexiones entre regiones y entre ciudades importantes de un mismo territorio, y que no refuerza la empresa pública. Un Proyecto de Ley que reduce los cánones para favorecer, no la seguridad y la calidad del servicio, sino la competencia y la entrada de empresas privadas. Un Proyecto de Ley sin concreciones para proteger con garantías los derechos de los usuarios del transporte ferroviario.

Por todos estos motivos se propone el rechazo del texto del Proyecto de Ley y su devolución al Gobierno.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 3

### ENMIENDA NÚM. 2

#### FIRMANTE:

**Rosana Pérez Fernández**  
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Mixto, a iniciativa de Rosana Pérez Fernández Diputada por A Coruña (BNG), al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente enmienda a la totalidad, al Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Palacio del Congreso de los Diputados, 16 de junio de 2015.—**Rosana Pérez Fernández**, Diputada.—**Xabier Mikel Errekondo Saltsamendi**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

Enmienda a la totalidad de devolución

El proyecto de Ley del sector ferroviario avanza en la liberalización de un sector de transporte esencial, tanto consolidando el modelo implantado desde hace más de una década como avanzando, a través de la transposición de Directivas comunitarias más recientes, de nuevas medidas de apertura de los mercados ferroviarios a operadores privados.

La liberalización ferroviaria, iniciada como se ha dicho a través de la Ley que se pretende derogar formalmente pero mantener invariable en su filosofía de aprobarse este proyecto de Ley, no ha demostrado los pretendidos beneficios para un transporte más accesible. Al contrario, en esta última década hemos asistido a un debilitamiento del ferrocarril público precisamente en los trayectos que más usuarios tienen, el denominado ferrocarril convencional (cercanías, media distancia), para trasladar importantes inversiones a la modalidad de alta velocidad, en conexiones de media y larga distancia, como paso previo para favorecer la entrada de operadores privados en ese segmento de mercado.

Con este proyecto de Ley no se realiza una revisión crítica del modelo ferroviario emprendido, sino que se acentúa su evolución hacia una mayor privatización y con ello, se apuesta enfatizar una visión economicista del transporte ferroviario frente a su papel en la vertebración y cohesión del territorio. La propia exposición de motivos indica claramente esa intención, al resaltar el objetivo de convertir el ferrocarril en un modo de transporte competitivo, con referencias exclusivas a su viabilidad económica y la disminución de costes. Sin desatender esos objetivos, se han de compatibilizar con los de su contribución al equilibrio territorial, a la sostenibilidad ambiental o a la seguridad y calidad en el transporte. Es evidente que el proyecto de Ley obvia estos aspectos de forma deliberada, pues su principal finalidad es avanzar en la mercantilización de esta modalidad de transporte, inspirándose en la política comunitaria seguida hasta el momento.

El desarrollo de la red ferroviaria ha sido desigual con la actual normativa, entre otros factores, al priorizar la inversión en aquellas líneas ferroviarias de alta velocidad con conexiones entre grandes poblaciones, por su potencial rentabilidad económica, frente a la potenciación de las redes convencionales, que promueven la movilidad más cercana. Esto no ha contribuido a la vertebración interior de los territorios, como es el caso de Galicia, que ha visto como su red de conexión entre sus ciudades y villas más pobladas se ha subordinado a las conexiones exteriores con la meseta por la implantación de ese modelo. Ello ha derivado en la práctica desaparición del servicio ferroviario en muchas localidades, al ver reducidas frecuencias a un mínimo que convierten el servicio ferroviario en residual. Con este proyecto de Ley no se corrige este modelo, cuando en este momento sería más oportuno retomar el fortalecimiento de la red ferroviaria de cercanías y corta distancia, debilitada de forma alarmante en los últimos años, lo que además requeriría mantener unas exigentes obligaciones de servicio de público, que también se debilitan con el marco normativo que se pretende aprobar.

El modelo de ferrocarril público también se continúa sacrificando, con la minoración de obligaciones de servicio público, que afectarán —como se ha dicho— en primer término a la imposibilidad de reactivar el transporte ferroviario en muchas zonas en la que ha ido desapareciendo paulatinamente, pero en general, también en los servicios y trayectos con mayor rentabilidad, para introducir tanto condiciones más

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 4

precarias como favorecer la entrada de operadores privados en condiciones más competitivas. Por otra parte, también se debería vetar cualquier posibilidad de licitar y adjudicar obligaciones de servicio público a empresas privadas.

Ello se combina con la supresión de la modalidad de canon de acceso a la red ferroviaria, así como la vinculación del pago del canon de utilización de la infraestructura ferroviaria a la rentabilidad potencial del mercado y a la puesta en marcha de bonificaciones y descuentos para operadores. Sin duda, todo un esquema de beneficios para facilitar la entrada de operadores privados, frente a la necesidad de fortalecer el modelo de servicio público, único que sitúa por encima del objetivo de rentabilidad económica, la cohesión territorial y el equilibrio social.

En este sentido, también supone una paradoja que se avance en una apertura del transporte ferroviario al sector privado, cuando se sigue a mantener una férrea estructura centralizada en el modelo público. Se avanza para desconcentrar hacia la esfera privada los servicios ferroviarios, mientras se mantiene una negativa constante a que las Comunidades Autónomas puedan acceder a la gestión tanto de infraestructura ferroviaria, pero sobre todo, a participar en la gestión de servicios ferroviarios públicos propios en las conexiones de su territorio.

El proyecto de Ley contiene y regula de forma muy superficial la seguridad ferroviaria. Las graves deficiencias en materia de seguridad han sido expuestas, por desgracia, con motivo de graves accidentes como el ocurrido en Angrois en Santiago de Compostela en 2013. A pesar de efectuar enormes inversiones en infraestructura ferroviaria pública, constatamos que se ha actuado y actúa cicateramente a la hora de dotar de los medios más avanzados de seguridad a la red ferroviaria. Con estos antecedentes, es incomprensible que en este proyecto de ley no se incorporen mecanismos concretos y verificables que obliguen a consignar la inversión necesaria en materia de seguridad ferroviaria, tanto en los nuevos trayectos como a la hora de modernizar las antiguas infraestructuras. Deben figurar además, responsabilidades claras y directas de los máximos responsables de la administración de fondos públicos a la hora de garantizar las inversiones en seguridad ferroviaria, así como una clara definición de los procedimientos para investigación de accidentes ferroviarios para la justa depuración de responsabilidades.

En suma, la línea continuadora con una política ferroviaria liberalizadora, que nos acerca más aún hacia un modelo privatizador de los servicios ferroviarios, así como la nula vocación de descentralización hacia las Comunidades Autónomas y su participación en la gestión de servicios e infraestructura ferroviaria; unido a los escasos avances a la hora de asegurar de forma fidedigna las inversiones necesarias para la seguridad ferroviaria, conducen a nuestra oposición al Proyecto de Ley del sector ferroviario y formular la presente enmienda de totalidad con petición de devolución al Gobierno.

### ENMIENDA NÚM. 3

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)**

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo establecido en el artículo 109 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente enmienda a la totalidad, de devolución al Gobierno, del Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Palacio del Congreso de los Diputados, 16 de junio de 2015.—**Aitor Esteban Bravo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

Enmienda a la totalidad de devolución

Se propone con la presente enmienda de totalidad la devolución al Gobierno del Estado del Proyecto de Ley del sector ferroviario.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 5

### JUSTIFICACIÓN

En relación con las competencias sobre ferrocarriles, el artículo 149.1.21.<sup>a</sup> de la Constitución (CE) establece que el Estado tiene competencia sobre ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma mientras que el 148.1.5.<sup>o</sup> CE dice que las Comunidades Autónomas pueden asumir competencias cuando el itinerario de los ferrocarriles se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma.

Por su parte, el artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía para el País Vasco, aprobado por Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre (en adelante, EAPV), establece como exclusiva la competencia en materia de ferrocarriles «sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la CE» mientras que el artículo 12.9 EAPV dispone que la Comunidad Autónoma tiene la competencia de ejecución de la legislación del Estado en «9. Ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino dentro del territorio de la Comunidad Autónoma, aunque discurran sobre las infraestructuras de titularidad estatal a que hace referencia el número 21 del apartado 1 del artículo 149 de la Constitución, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado.»

La STC 245/2012 recuerda que la distribución de competencias en esta materia se basa en dos ejes fundamentales: el territorial y el del interés general. Si bien el primero no es el único, sí es el fundamental o esencial. Esto significa que, a pesar de ser necesario completar este título competencial con los de obra pública e interés general, el criterio territorial sigue siendo el primordial y por ello no es posible desvirtuarlo con otros títulos estatales, por lo que siguiendo la doctrina del Tribunal Constitucional deberían ser aplicados solamente como excepción.

Con fundamento en lo anterior, no cabe la sustitución del criterio territorial por el de interés general a la hora de aplicar el reparto de competencias. De hecho, numerosos pronunciamientos anteriores a la importante STC 245/2012 (STC 118/1996, 65/1998 y 40/1998) vienen a avalar dicha doctrina, entendiendo así que la materia está sometida a «un doble canon, sucesivamente, el de territorialidad y el del interés general, en el entendimiento de que el criterio del interés general complementa y modula el puramente territorial pero sin excluirlo de forma sustancial». Por ello, el Estado no es competente para actuar en el ámbito interno de las Comunidades Autónomas y cualquier intervención en el mismo se tendrá que fundamentar en otros títulos habilitantes expresamente previstos en la propia CE.

Precisamente la intencionalidad manifiestamente abusiva en la utilización del concepto de «interés general» tiene su principal causa la formulación de la presente enmienda de totalidad para su devolución al Gobierno del PLSF.

En relación con las competencias sobre transporte ferroviario la doctrina del Tribunal Constitucional ha advertido que el transporte es una materia con entidad propia y diferenciable de la infraestructura y que la competencia sobre el transporte no atrae en principio a la relativa a la infraestructura, pues se trata de funciones públicas diferenciadas a los efectos de la distribución de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas.

La principal particularidad del sistema de distribución competencial en materia de transporte terrestre es la que resulta de la distinción que se produce entre las competencias normativas y las competencias de ejecución de la legislación estatal. Así, el objeto de la competencia autonómica de ejecución es en principio algo más amplio que el de la competencia autonómica exclusiva sobre transportes intracomunitarios, pues mientras la primera se refiere a los transportes ferroviarios cuyo origen y destino se hallen dentro de la Comunidad Autónoma, con independencia de que en su recorrido rebase en algún momento el territorio autonómico, la segunda se circunscribe a los transportes que discurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma, con independencia de a quién corresponda la titularidad de la infraestructura y de la reserva de la acción directa por parte del Estado.

En este sentido, la doctrina de la STC 245/2012 ha señalado que, si los servicios de transporte ferroviario discurren íntegramente por una Comunidad Autónoma, la entera ordenación de esos transportes ferroviarios debe corresponder a dicha Comunidad Autónoma, la cual tiene plena libertad para organizar la gestión y la financiación de los servicios de transporte ferroviario de interés público, atendiendo a la importancia del criterio territorial en la distribución de competencias.

En cuanto a otros títulos competenciales que resultan concurrentes, es preciso señalar que el carácter estratégico de los transportes en general y del ferroviario en particular, tanto en lo que afecta a la infraestructura como al servicio de transporte de viajeros, tiene una indudable dimensión económica lo que puede justificar que en su regulación entren en juego otros títulos competenciales de esa naturaleza.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 6

Así, los contenidos en los artículos 149.1.13.º y 14.º CE relativos, respectivamente, a las bases y coordinación de la planificación de la actividad económica general y a hacienda pública general. Este último en lo que suponga la creación de prestaciones patrimoniales de carácter público por el uso de las infraestructuras ferroviarias u otros conceptos y cualquier medida que incida en los ingresos o gastos del Estado.

Si bien no es este el lugar para exponer la variedad de manifestaciones que puede llegar a tener el uso del título competencial del artículo 149.1.13.º CE (bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica), sobre el que existe una abundantísima jurisprudencia constitucional, es preciso citar alguno de los más recientes pronunciamientos del TC como es la STC 85/2015, de 30 de abril de 2015. Esta, recopilando parte de su doctrina expresada en otras sentencias (entre las que destacamos la 34/2013 y 104/2013), reitera que la invocación de tal competencia no puede provocar el vaciamiento de las competencias autonómicas que no pueden quedar en ningún caso vacías de contenido a causa de la intervención estatal, que, a su vez, llegará hasta donde lo exija el principio que instrumenta, de modo que el ejercicio de la competencia estatal no elimina por completo la competencia autonómica colindante.

La observación precedente tiene su importancia pues la indefinición sobre el alcance de los títulos competenciales empleados por el legislador estatal, y, en especial, el del artículo 149.1.13.º CE, se acrecienta cuando, como hace la disposición final quinta del PLSF, utiliza una remisión absolutamente genérica a los títulos competenciales en los que se ampara (149.1.13.ª, 21.ª y 24.ª CE) y sin concretar los preceptos, capítulos o títulos a los que se refiere cada uno de ellos.

Esa determinación es muy necesaria por elementales exigencias de seguridad jurídica que afectan al fundamento mismo de la norma proyectada cuya elaboración ha de partir, precisamente, de la correcta identificación de la competencia estatal para aprobarla.

No hay que olvidar que, en un Estado compuesto, la lealtad institucional obliga a primar el escrupuloso respeto al orden de competencias y eso no solo significa que cada nivel territorial deba fundamentar debidamente su competencia sino, también, facilitar el ejercicio de las de los demás. Sobre todo cuando las de estos han de ejercerse en el marco de aquellas.

Al hilo de las anteriores consideraciones, en primer lugar, debemos llamar la atención sobre la definición de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) del artículo 4 PLSF, que es idéntica a la del artículo 4 LSF, si bien con tres apartados más (4, 5 y 7) que tratan sobre el Catálogo de infraestructuras ferroviarias de la RFIG que debe aprobar el Ministerio de Fomento y en cuya elaboración deben ser oídas las Comunidades Autónomas correspondientes, suponiendo la puesta en servicio de nuevas infraestructuras su inclusión automática en el citado Catálogo.

A la vista de lo anterior, se puede afirmar que en esta importante cuestión no se produce ninguna variación relevante, por lo que los criterios y conceptos empleados en el precepto para considerar una infraestructura como RFIG continúan siendo los mismos que en la LSF y merecen el mismo juicio que estos. Es decir, no tienen límites precisos ni trazan una línea clara sobre la realidad a la que se refieren al tiempo que eluden los pronunciamientos del Tribunal Constitucional sobre la distribución de competencias en materia ferroviaria. Estas son precisamente las razones que han conducido al contencioso que la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi mantiene en la actualidad con el Ministerio de Fomento, pues la discusión radica en cuáles son los tramos y líneas que deben tener tal consideración en el ámbito de esta Comunidad Autónoma. Un problema que podía haber solucionado el PLSF si hubiera definido la RFIG de otra manera. Es decir, si lo hubiese delimitado de manera más clara y respetando la doctrina que el Tribunal Constitucional ha ido elaborando sobre esta materia, en el sentido de que el criterio prevalente es el territorial y que no puede quedar desvirtuado de manera artificial por el juego de otros criterios que, solo por excepción, pueden modularlo o relegarlo a un segundo plano.

Por otra parte, la previsión del nuevo apartado 5 de que la puesta en servicio de nuevas infraestructuras supondrá su inclusión automática en el citado Catálogo podría considerarse como un perjuicio respecto de la normativa actual. En efecto, si bien tanto en la LSF como en el PLSF es preciso que, para acordar la inclusión en la RFIG de las nuevas infraestructuras ferroviarias, concurren razones de interés general, el PLSF también dispone que todas las nuevas infraestructuras que se pongan en servicio se incluyen en el Catálogo de manera automática, con lo que parece que ya no es necesaria la concurrencia de estas razones.

En realidad, esto debería significar que la Administración General del Estado solo puede construir y administrar tramos o líneas de redes que en verdad tengan las características propias de la RFIG y que vayan a formar parte de esta. Y no a la inversa, es decir, que todas las infraestructuras que sean de

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 7

titularidad de la Administración General del Estado o que esta construya tengan que tener esta consideración con independencia de que cumpla o no con los requisitos correspondientes, que parece que sigue siendo la posición ministerial a pesar del duro reproche que ha recibido este planteamiento de parte del Tribunal Constitucional.

A la vista de lo anterior, creemos que subsisten las razones que en su día fundamentaron las alegaciones que fueron formuladas al Proyecto de «catálogo de líneas y tramos de la red ferroviaria de interés general» y el recurso de inconstitucionalidad contra la Ley 11/2013, de 16 de julio, de Medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo (que reproduce lo dispuesto en el Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo al crecimiento y de la creación de empleo).

Por ello, el PLSF debería formular una redacción alternativa de definición de RFIG cuya interpretación no deje lugar a la aplicación que de este concepto se viene realizando por el Ministerio de Fomento ya que cercena las competencias autonómicas vascas en la materia. Definición que debería ajustarse a los criterios constitucionales de distribución de competencias y sustentarse en criterios funcionales, históricos o de servicio además de geográficos y que esté redactada de manera tal que impida la sustitución pura y simple del criterio territorial por el del interés general como hasta ahora ha venido realizando la Administración del Estado.

### ENMIENDA NÚM. 4

#### FIRMANTE:

**Teresa Jordà i Roura**  
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Mixto, a instancia de la Diputada Teresa Jordà i Roura de Esquerra Republicana-Catalunya-Sí (ERC-RCat-CatSí) al amparo de lo establecido en el artículo 110 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente enmienda de devolución al Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Palacio del Congreso de los Diputados, 16 de junio de 2015.—**Teresa Jordà i Roura**, Diputada.—**Xabier Mikel Errekondo Saltsamendi**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

Enmienda a la totalidad de devolución

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La urgencia en la tramitación de este Proyecto de Ley, más allá de que no ha permitido contrastar, evaluar y, en su caso, incorporar de manera adecuada las consideraciones a realizar por los sectores afectados, deja en falso la regulación del sector ferroviario al no determinar convenientemente las bases de la liberalización e incluso otorga facultades al Ministro/a de Fomento para regular mediante Orden regulaciones que le exceden.

Asimismo, el Proyecto de Ley compromete, supeditándola a intereses económicos, la viabilidad de algunas vías que cumplen una importante tarea en términos de vertebración territorial.

Finalmente, y teniendo en cuenta el precedente de otros procesos de liberalización ferroviaria (en particular el del Reino Unido), no se establecen suficientes garantías sobre la seguridad del empleo y las condiciones laborales y ni siquiera respecto a los estándares de calidad y de mantenimiento.

Por todo ello, se presenta la siguiente enmienda de devolución del Proyecto de Ley del sector ferroviario.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 8

### ENMIENDA NÚM. 5

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Socialista**

A la Mesa de la Comisión de Fomento

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, me dirijo a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 110 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente enmienda a la totalidad de devolución al Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Palacio del Congreso de los Diputados, 16 de junio de 2015.—**Miguel Ángel Heredia Díaz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

Enmienda a la totalidad de devolución

### MOTIVACIÓN

Con la excepción del proyecto de ley de modificación de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, todas las modificaciones legislativas en materia de infraestructuras y transporte, aprobadas durante la presente legislatura, se han llevado a cabo, de forma precipitada, a través de Decretos-ley, sin que en ninguno de ellos se apreciara, en opinión de este Grupo parlamentario, los requisitos constitucionales que habilitan al Gobierno para la utilización de este tipo de normas excepcionales para el ejercicio del poder legislativo. Esta habituación a técnicas legislativas excepcionales ha redundado en un caos normativo y una ausencia de debate en decisiones que, como en el caso de la liberalización del transporte nacional de viajeros por ferrocarril, son de especial trascendencia, tanto desde el punto de vista social como económico y medioambiental, para el transporte en España.

Esa precipitación, falta de rigurosidad, de coordinación, de transparencia y de consenso que han caracterizado a todas y cada una de las iniciativas con rango de ley aprobadas durante la presente legislatura, en las materias que son competencia del Ministerio de Fomento, vuelven a definir al Proyecto de Ley del Sector Ferroviario, constituyendo ya la seña de identidad de la gestión del citado Ministerio a lo largo de la presente legislatura.

Concretando, en lo que respecta a este proyecto de ley, la reprochable forma de legislar que ha caracterizado al Ministerio de Fomento a lo largo de esta legislatura, podemos dividir las razones que motivan la presentación de esta enmienda a la totalidad en dos categorías: formales, referentes a la tramitación del anteproyecto antes de su aprobación por el Gobierno, y materiales, relacionadas con modificaciones sustanciales que afectan a la futura regulación del sector ferroviario. Cualquiera de ellas tiene suficiente sustantividad por separado como para apoyar la petición de devolución del texto proyectado al Gobierno.

En relación con los motivos de índole formal, compartimos la crítica que formula el Consejo de Estado en el informe preceptivo que se le solicita con carácter de urgencia en relación con este proyecto de ley. Señala el citado órgano consultivo que la tramitación del anteproyecto ha sido precipitada y que, aun habiéndose cumplido numerosos trámites, no puede ignorarse que la audiencia a las organizaciones interesadas y los informes recabados lo han sido con tal premura y brevedad de plazo para ser evacuados, que la mayor parte de los solicitados no han sido emitidos o lo han sido tardíamente. Señala, asimismo, que algunos de los informes que no han acompañado a la tramitación del anteproyecto son fundamentales e inexcusables para poder formarse un juicio adecuado sobre la corrección de las previsiones del anteproyecto.

Entre los informes cuya ausencia se subraya en la tramitación del anteproyecto de ley antes de su aprobación por el Gobierno, destacan los que deben evacuar el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas y el Ministerio de Economía y Competitividad que, como señala el Consejo de Estado en su informe, su contenido adquiere especial relevancia debido a la importancia del sector regulado y la minuciosa y amplia regulación de figuras parafiscales contenida en el anteproyecto. Tampoco se adjunta el informe del Consejo Económico y Social, a pesar de incidir la materia regulada en el ámbito del artículo 7.1.1 de la Ley 21/1991, de 17 de junio, por la que se crea el Consejo Económico y Social.



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 9

Especial gravedad tiene, en relación con la tramitación previa del texto proyectado, tal y como señala el Consejo de Estado, la ausencia de un estudio económico de lo que la nueva regulación comportará y de su incidencia en la economía general. Y palmariamente insuficiente resulta el examen de la incidencia de las figuras parafiscales reguladas en el sistema tributario general. Ambos extremos llevan al Consejo de Estado a concluir que no puede considerarse cumplida la exigencia legal de que la norma vaya acompañada de una memoria económica.

Todos estos déficits formales en la tramitación del proyecto afectan a la calidad de los trabajos parlamentarios y, por tanto, al ejercicio del derecho de representación, por lo que son motivo suficiente para devolver el texto al Gobierno con el objeto de que sean cumplimentados con la dignidad, rigurosidad y nivel de exigencia exigibles, en función de lo establecido por el artículo 22 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en la elaboración y tramitación de un proyecto de ley.

En lo referente a los aspectos materiales, existe una clara contradicción entre los objetivos que públicamente defiende el Gobierno para acometer la reforma y el contenido del proyecto. Así, mientras públicamente se citan como objetivos conseguir un incremento de la oferta, lo que se traducirá en una mejora de la calidad y de la accesibilidad; el contenido del proyecto persigue precisamente lo contrario: recortar oferta, calidad y accesibilidad al ferrocarril cuando criterios de simple rentabilidad económica lo aconsejen. El proyecto cita el criterio de rentabilidad social sin establecer parámetros que permitan definirlo y aplicarlo, lo que favorecerá, de aprobarse en su redacción actual, que los criterios economicistas prevalezcan sobre la debida atención a las necesidades sociales en transporte ferroviario.

Por otro lado, el proyecto de ley continúa en la senda de la liberalización del transporte interior de viajeros que inició con el Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, sin esperar a que la apertura del citado transporte a la competencia se exija en el entorno europeo, sin conocer cómo se va a materializar la futura normativa contenida en el cuarto paquete ferroviario, actualmente en tramitación, y en pleno debate sobre las fechas y condiciones para la liberalización. Esta apertura anticipada y precipitada a la competencia puede colocar a nuestro principal operador ferroviario en una posición de riesgo ante la entrada anticipada en el mercado nacional de transporte ferroviario de viajeros de empresas competidoras, sin aprovechar el lapso de tiempo que medie hasta que pudiera ser obligatoria la liberalización, para preparar a Renfe para competir en un futuro mercado europeo liberalizado.

Además de lo anterior, en relación con la liberalización del mercado nacional de transporte ferroviario de viajeros, merece la pena destacar la insuficiencia de la regulación a este respecto contenida en el proyecto de ley, que no cuenta con una regulación legal sobre los criterios y las bases sobre las que se llevará a cabo el proceso, a pesar de su indudable trascendencia económica y social.

Por todos estos motivos se propone la presente enmienda de totalidad, el rechazo del texto del Proyecto de Ley del sector ferroviario y su devolución al Gobierno.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, presenta las siguientes enmiendas parciales al Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Palacio del Congreso de los Diputados, a 25 de junio de 2015.—**Ascensión de las Heras Ladera**, Diputada.—**José Luis Centella Gómez**, Portavoz del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.

**ENMIENDA NÚM. 6**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

A la exposición de motivos

De modificación.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 10

El primer inciso del primer párrafo de la exposición de motivos queda redactado en los siguientes términos:

«La Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario, ha impulsado una reordenación completa del transporte por ferrocarril de competencia estatal y ha sentado las bases que han facilitado la apertura gradual del mercado en este modo de transporte y la aparición en él de nuevos operadores, con el objetivo último de **prestar un servicio de máxima eficacia social en el transporte de viajeros y mercancías.**»

### MOTIVACIÓN

El objetivo último no puede ser convertir el ferrocarril en un modo de transporte competitivo, sino prestar a la ciudadanía un servicio eficaz desde el punto de vista social.

### ENMIENDA NÚM. 7

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

A la exposición de motivos

De modificación.

El párrafo veinteavo de la exposición de motivos queda redactado en los siguientes términos:

«El título VI de la Ley regula el régimen económico y tributario del sector ferroviario tratando de alcanzar el equilibrio entre la viabilidad económica del sistema y el fomento del transporte ferroviario **en condiciones satisfactorias de cohesión territorial, calidad y seguridad para las personas usuarias.** Se persigue incentivar la mejora del funcionamiento de la red, la reducción de perturbaciones, la optimización del uso de la infraestructura y la **racionalización** de los costes de su puesta a disposición.»

### MOTIVACIÓN

Se propone una redacción más ajustada al deseable equilibrio entre la viabilidad económica del sistema y el fomento del transporte ferroviario.

### ENMIENDA NÚM. 8

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

Al artículo 2

De modificación.

La letra b) del artículo 2 queda redactada en los siguientes términos:

«b) Satisfacer **desde el sector público** las necesidades de la sociedad en el ámbito de transporte ferroviario con el máximo grado de eficacia **económica y social.**»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 11

MOTIVACIÓN

El sector público es quien debe satisfacer las necesidades de la sociedad en el ámbito del transporte ferroviario con el máximo grado de eficacia económica y social.

ENMIENDA NÚM. 9

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 5, apartado 1

De modificación.

El segundo inciso del apartado 1 del artículo 5 queda redactado como sigue:

«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 **sostenibilidad social y económica**, tendrá en cuenta, en su caso, las necesidades globales de la Unión Europea 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.»

MOTIVACIÓN

La sostenibilidad social y económica ha de ser el parámetro sobre el que se base la estrategia del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.

ENMIENDA NÚM. 10

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 5, apartado 2

De supresión.

Se suprime el último inciso del apartado 2 del artículo 5.

MOTIVACIÓN

Se propone la supresión de este inciso por superfluo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 12

ENMIENDA NÚM. 11

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 5, apartado 5

De modificación.

El penúltimo inciso del apartado 5 del artículo 5 queda redactado como sigue:

«Las observaciones realizadas en este trámite deberán versar sobre la concepción global del trazado proyectado y **sobre los aspectos globales y de explotación incluidos en el mismo.**»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

---

ENMIENDA NÚM. 12

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 11, apartado 2

De modificación.

El apartado 2 del artículo 11 queda redactado como sigue:

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

(...)

2. Con carácter previo a la adopción del acuerdo de clausura de la línea o tramo afectado, el Ministerio de Fomento lo pondrá en conocimiento de las Comunidades Autónomas y entidades locales que pudieran resultar afectadas.»

MOTIVACIÓN

Evitar que, en particular, las entidades locales asuman la financiación de las líneas o tramos cuya explotación carezca de rentabilidad desde el punto de vista económico y social. Ha de ser el Estado el que asuma la financiación de las líneas y tramos afectados.

---

ENMIENDA NÚM. 13

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 19, apartado 1

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 13

El último inciso del apartado 1 del artículo 19 queda redactado como sigue:

«No podrá encomendarse a terceros la realización de funciones inherentes a la gestión del sistema de control, de circulación y de seguridad **y el mantenimiento de los elementos clave de los mismos, así como la gestión sobre el conjunto del mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias.**»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 14

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 19, apartado 4

De supresión.

Se suprime el apartado 4 del artículo 19.

MOTIVACIÓN

Las funciones propias del administrador de infraestructuras ferroviarias no deben ser asignadas a otra entidad.

ENMIENDA NÚM. 15

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 21

De supresión.

Se suprime el artículo 21.

MOTIVACIÓN

Por entender que debe existir un único administrador público de infraestructuras ferroviarias.

ENMIENDA NÚM. 16

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 22

De modificación.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 14

El primer párrafo del artículo 22 queda redactado como sigue:

«La administración de las infraestructuras ferroviarias y su construcción corresponderán, dentro del ámbito de competencia estatal, **a una entidad pública empresarial adscrita** al Ministerio de Fomento (...).»

### MOTIVACIÓN

Por entender que debe existir un único administrador público de infraestructuras ferroviarias.

### ENMIENDA NÚM. 17

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

Al artículo 22

De modificación.

El segundo párrafo del artículo 22 queda redactado como sigue:

«Las referencias que en esta ley se efectúan **al administrador general** de infraestructuras ferroviarias se entenderán referidas a **la entidad pública empresarial prevista** en este artículo.»

### MOTIVACIÓN

Por entender que debe existir un único administrador público de infraestructuras ferroviarias.

### ENMIENDA NÚM. 18

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

Al artículo 23, apartado 1

De modificación.

La letra e) del apartado 1 del artículo 23 queda redactada como sigue:

«e) **El mantenimiento**, control, vigilancia e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, **así como el control, vigilancia e inspección** de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.»

### MOTIVACIÓN

Enmienda técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 15

ENMIENDA NÚM. 19

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 23, apartado 1

De modificación.

La letra i) del apartado 1 del artículo 23 queda redactada como sigue:

«i) La prestación de servicios complementarios, auxiliares **y adicionales** al servicio de transporte ferroviario.»

MOTIVACIÓN

Explicitar que se prestarán también servicios adicionales, además de los auxiliares y complementarios.

---

ENMIENDA NÚM. 20

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 23, apartado 3

De supresión.

Se suprime el apartado 3 del artículo 23.

MOTIVACIÓN

Se propone suprimir este apartado, pues contiene una previsión excesiva en relación al cumplimiento de las funciones del Administrador.

---

ENMIENDA NÚM. 21

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 25, apartado 1

De supresión.

Se suprime el segundo párrafo del apartado 1 del artículo 25.

MOTIVACIÓN

Las inversiones a las que se refiere este párrafo han de atenderse por vía de la financiación estatal directa.

---

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 16

ENMIENDA NÚM. 22

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 25, apartado 2

De modificación.

El penúltimo inciso del primer párrafo del apartado 2 del artículo 25 queda redactado como sigue:

«El conjunto de medidas incluidas dentro del convenio debe garantizar la **adecuación económica para alcanzar** la sostenibilidad **social** de las infraestructuras ferroviarias.»

MOTIVACIÓN

El conjunto de medidas incluidas dentro del convenio no puede reducirse a garantizar la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias.

ENMIENDA NÚM. 23

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 25, apartado 3

De supresión.

Se suprime el apartado 3 del artículo 25.

MOTIVACIÓN

La situación de equilibrio en la contabilidad de pérdidas y ganancias del administrador a la que se refiere este apartado es un criterio excesivamente restrictivo.

ENMIENDA NÚM. 24

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 25, apartado 4

De supresión.

En el primer inciso del segundo párrafo del apartado 4 del artículo 25, se suprime la expresión «asegurando al mismo tiempo el equilibrio financiero».



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 17

MOTIVACIÓN

El equilibrio financiero en lo que respecta a los planes de inversión y financiación del administrador, es un criterio excesivamente restrictivo.

ENMIENDA NÚM. 25

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 26

De modificación.

El número 6.º del artículo 26 queda redactado como sigue:

«6.º El importe de los cánones que perciba por la utilización de las infraestructuras ferroviarias y por la prestación de servicios básicos mínimos y asimismo el importe que perciba por las tarifas y precios por la prestación de servicios complementarios, auxiliares **y adicionales.**»

MOTIVACIÓN

Explicitar que se prestarán también servicios adicionales, además de los auxiliares y complementarios.

ENMIENDA NÚM. 26

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 32, apartado 2

De modificación.

El primer inciso del apartado 2 del artículo 32 queda redactado como sigue:

«2. **El Administrador** de infraestructuras ferroviarias, previa consulta al Ministerio de Fomento, Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, empresas ferroviarias y resto de candidatos, Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y demás interesados, elaborarán, aprobarán y publicarán la declaración sobre la red, así como sus actualizaciones.»

MOTIVACIÓN

La declaración debe ser sobre la red con carácter general.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 18

ENMIENDA NÚM. 27

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 36, nuevo párrafo

De adición.

Se añade un nuevo párrafo al final del artículo 36, con la siguiente redacción:

«Atendiendo al interés general, la empresa ferroviaria pública tendrá prioridad sobre el resto de concurrentes en la adjudicación de capacidad de infraestructura.»

MOTIVACIÓN

En el procedimiento de adjudicación de capacidad, la empresa ferroviaria pública ha de tener prioridad.

ENMIENDA NÚM. 28

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 40, apartado 1

De modificación.

El apartado 1 del artículo 40 queda redactado como sigue:

«1. Son infraestructuras **ferroviarias** de titularidad privada las pertenecientes a particulares, individual o colectivamente, **con el fin exclusivo de efectuar transporte ferroviario por cuenta propia como complemento de otras actividades principales realizadas por su titular.**»

MOTIVACIÓN

Enmienda técnica.

ENMIENDA NÚM. 29

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 40, apartado 3

De supresión.

Se suprime el apartado 3 del artículo 40.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 19

MOTIVACIÓN

En coherencia con la enmienda anterior.

---

ENMIENDA NÚM. 30

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al Título III

De modificación.

La definición del Título III queda redactada como sigue:

«TÍTULO III

Instalaciones de servicio y prestación de servicios **adicionales, complementarios y auxiliares** a las empresas ferroviarias»

MOTIVACIÓN

Explicitar que se prestarán también servicios adicionales, además de los auxiliares y complementarios.

---

ENMIENDA NÚM. 31

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 42, apartado 3

De modificación.

El primer párrafo del apartado 3 del artículo 42 queda redactado como sigue:

«3. El explotador de alguna de las instalaciones de servicio relacionadas en las letras a), b), c), d) g) e i) del apartado 1 **deberá encontrarse** bajo el control directo o indirecto **del Administrador de infraestructuras ferroviarias**, a fin de garantizar la transparencia y la no discriminación en el acceso a tales instalaciones y a la prestación de servicios.»

MOTIVACIÓN

Explicitar que el explotador de las instalaciones a las que hace referencia este apartado debe encontrarse bajo el control directo o indirecto del Administrador público.

---

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 20

### ENMIENDA NÚM. 32

#### FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 42, apartado 5

De modificación.

El apartado 5 del artículo 42 queda redactado como sigue:

«5. **En ningún caso se podrá mantener una instalación de servicio sin utilizar por un periodo superior a veinte meses consecutivos sin buscar una solución de integración en la actividad de la empresa pública.»**

#### MOTIVACIÓN

Este Proyecto de Ley deja desprotegida la gestión pública. Las instalaciones y actividades privadas tienen más incidencia y no se da a la actividad de la empresa pública y a sus instalaciones la fortaleza que deben tener.

### ENMIENDA NÚM. 33

#### FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 44

De modificación.

El título del artículo 44 queda redactado como sigue:

«Artículo 44. Servicios **adicionales**, complementarios y auxiliares.»

#### MOTIVACIÓN

Explicitar que se prestarán también servicios adicionales, además de los auxiliares y complementarios.

### ENMIENDA NÚM. 34

#### FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 44, apartado 1

De modificación.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 21

El apartado 1 del artículo 44 queda redactado como sigue:

«1. Los servicios **adicionales**, complementarios y auxiliares **en la Red Ferroviaria de Interés General y sus zonas de servicio ferroviario a las que se refiere el artículo 9 de esta Ley, tendentes a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario**, se prestarán a las empresas ferroviarias y a otros candidatos conforme se indica a continuación.»

### MOTIVACIÓN

Explicitar que se prestarán también servicios adicionales, además de los auxiliares y complementarios.

### ENMIENDA NÚM. 35

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

Al artículo 45, apartado 1

De supresión.

Al final del apartado 1 del artículo 45 se suprime la expresión «o bien por otros explotadores, públicos o privados, a su riesgo y ventura».

### MOTIVACIÓN

Se propone suprimir la posibilidad de que los servicios auxiliares y complementarios puedan ser asumidos por otros operadores públicos o privados que no sean el Administrador de Infraestructuras público.

### ENMIENDA NÚM. 36

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

Al artículo 45, apartado 2

De modificación.

El primer párrafo del apartado 2 del artículo 45 queda redactado como sigue:

«2. Las empresas ferroviarias podrán prestar para sí mismas **servicios auxiliares.**»

### MOTIVACIÓN

Se propone eliminar la posibilidad de que la prestación de servicios auxiliares pueda establecerse en régimen de colaboración con otras empresas ferroviarias.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 22

### ENMIENDA NÚM. 37

#### FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 47, apartado 2

De modificación.

El apartado 2 del artículo 47 queda redactado como sigue:

«2. El transporte ferroviario es un servicio de interés general y esencial para la comunidad y puede ser de viajeros y de mercancías. Dicho servicio se prestará en régimen de libre competencia, con arreglo a lo previsto en esta Ley, **en aquellos casos en que por razones evidentes de tipo social y económico se demuestre que otros operadores externos pueden prestar el servicio de forma más eficaz.**»

#### MOTIVACIÓN

Se propone especificar que el servicio se prestará en régimen de libre competencia solo en aquellos casos en los que, por razones evidentes de tipo social y económico y de forma inseparable, se demuestre que otros operadores externos pueden prestar el servicio más eficazmente.

### ENMIENDA NÚM. 38

#### FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 59, apartado 1

De modificación.

El primer inciso del apartado 1 del artículo 59 queda redactado como sigue:

«1. El Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, **declarará**, de oficio o a instancia de las Comunidades Autónomas o de las corporaciones locales interesadas, que la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario de competencia estatal sobre las líneas o los tramos que integran la Red Ferroviaria de Interés General queda sujeta a obligaciones de servicio público.»

#### MOTIVACIÓN

Se propone sustituir «podrá declarar» por «declarará», para hacer efectivo lo dispuesto en este apartado.

### ENMIENDA NÚM. 39

#### FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 59, apartado 1

De modificación.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 23

El penúltimo párrafo del apartado 1 del artículo 59 queda redactado como sigue:

«Los servicios sujetos a obligaciones de servicio público se prestarán en régimen de exclusividad.»

### MOTIVACIÓN

El Consejo de Ministros no debe determinar otro régimen de prestación. Los servicios sujetos a obligaciones de servicio público han de prestarse en régimen de exclusividad.

### ENMIENDA NÚM. 40

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

Al artículo 59, apartado 2

De supresión.

Se suprime el segundo párrafo del apartado 2 del artículo 59.

### MOTIVACIÓN

Debe evitarse la adjudicación directa a un operador privado, pues en determinados casos sólo la administración pública puede hacerse cargo.

### ENMIENDA NÚM. 41

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

Al artículo 59, apartado 2

De modificación.

El tercer párrafo del apartado 2 del artículo 59 queda redactado como sigue:

«La autorización deberá contemplar la necesidad de que, mediante los mecanismos oportunos, la empresa prestadora del servicio cumpla con los principios de eficiencia y buena gestión empresarial.»

### MOTIVACIÓN

En coherencia con la enmienda anterior.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 24

ENMIENDA NÚM. 42

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 60, apartado 2

De modificación.

El apartado 2 del artículo 60 queda redactado como sigue:

«2. Cuando el procedimiento de licitación para otorgar una autorización para la prestación de servicios sujetos a obligaciones de servicio público fuere declarado desierto, el Ministerio de Fomento **prestará dichos servicios.**»

MOTIVACIÓN

La administración pública debe asumir la explotación en caso de dificultad, pues ya se deja claro que la empresa privada, como es lógico, sólo trabaja con motivaciones económicas y no sociales.

ENMIENDA NÚM. 43

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 62, nuevo apartado

De adición.

Se añade un nuevo apartado en el artículo 62 con la siguiente redacción:

«1 bis (nuevo). Los usuarios tendrán derecho a acceder con la suficiente antelación a las publicaciones de las empresas ferroviarias del horario de los servicios y de las tarifas correspondientes a estos.»

MOTIVACIÓN

Se propone explicitar este derecho concreto de los usuarios.

ENMIENDA NÚM. 44

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 64, apartado 3

De modificación.



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 25

El segundo párrafo del apartado 3 del artículo 64 queda redactado como sigue:

«Se dará prioridad a las actuaciones **e inversiones** tendentes a la mejora continua de las condiciones de seguridad del sistema ferroviario con el principal objetivo de la prevención de los accidentes ferroviarios.»

### MOTIVACIÓN

Enmienda técnica.

### ENMIENDA NÚM. 45

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

Al artículo 64, apartado 4

De modificación.

El primer párrafo del apartado 4 del artículo 64 queda redactado como sigue:

«4. La responsabilidad de la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General corresponde **al Administrador** de infraestructuras ferroviarias y a las empresas ferroviarias que ella operan, **así como al Ministerio de Fomento, al Gobierno y demás entidades y organismos de cualquier Administración del Estado con competencias sobre el sistema ferroviario.**»

### MOTIVACIÓN

Hacer extensiva la responsabilidad de la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General a todas las entidades y organismos competentes.

### ENMIENDA NÚM. 46

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

Al artículo 64, apartado 4

De modificación.

El último párrafo del apartado 4 del artículo 64 queda redactado como sigue:

«**El Administrador** de infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias serán responsables, conforme a la legislación vigente, de la formación y cualificación de sus empleados y de **aquellos otros trabajadores** que realicen para ellos un trabajo **relacionado con** la seguridad en la circulación.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 26

MOTIVACIÓN

Extender la responsabilidad también a aquellos otros trabajadores que realicen para el Administrador y las empresas ferroviarias un trabajo relacionado con la seguridad en la circulación.

ENMIENDA NÚM. 47

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 65, apartado 1

De modificación.

El último párrafo del apartado 1 del artículo 65 queda redactado como sigue:

**«Estas funciones son competencia exclusiva de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y, por lo tanto, no podrán ser transferidas, encomendadas ni cedidas a entidad o persona alguna.»**

MOTIVACIÓN

Explicitar claramente que las funciones en materia de seguridad que tiene encomendadas la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria son intransferibles.

ENMIENDA NÚM. 48

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 65, apartado 2

De modificación.

El último párrafo del apartado 2 del artículo 65 queda redactado como sigue:

**«Responderá sin dilación a las peticiones y solicitudes que se le formulen y, una vez que se le haya facilitado toda la información recabada, adoptará todas sus decisiones en un plazo no superior a tres meses.»**

MOTIVACIÓN

Se propone reducir el plazo de cuatro a tres meses, para responder sin dilación a las peticiones y solicitudes que se le formulen a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 27

ENMIENDA NÚM. 49

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 65, apartado 3

De modificación.

El segundo párrafo del apartado 3 del artículo 65 queda redactado como sigue:

«En el ejercicio de las funciones del apartado 1.d) anterior, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria consultará a todas las partes participantes e interesadas, incluidos **el Administrador** de la infraestructura, las empresas ferroviarias, los fabricantes y empresas de mantenimiento, los usuarios, los representantes del personal, **y las asociaciones y sindicatos de todos ellos.**»

MOTIVACIÓN

Incluir a las asociaciones y sindicatos en el trámite de consultas.

ENMIENDA NÚM. 50

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 65, apartado 4

De modificación.

El apartado 4 del artículo 65 queda redactado como sigue:

«La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria **llevará** a cabo todas las inspecciones e investigaciones que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones y tendrá acceso a todos los documentos pertinentes y a los locales, instalaciones y equipo **del Administrador** de infraestructuras, de las empresas ferroviarias y demás agentes del sector ferroviario. **En el desempeño de dicha labor, no interferirá de ningún modo la que corresponde a la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios.**»

MOTIVACIÓN

Se propone sustituir «podrá llevar» por «llevará», para hacer imperativo lo dispuesto en el apartado, y añadir que las inspecciones e investigaciones de la Agencia no se verán interferidas por la labor de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.

ENMIENDA NÚM. 51

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 67, apartado 2

De modificación.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 28

El apartado 2 del artículo 67 queda redactado como sigue:

«2. La autorización de seguridad acredita que **el Administrador** de las infraestructuras ferroviarias **tiene** establecido un sistema propio de gestión de seguridad y **está** en condiciones de cumplir los requisitos **sobre sistemas de control, circulación y seguridad ferroviaria, sobre conocimientos y requisitos de su personal relacionado con la seguridad de la circulación ferroviaria y sobre características técnicas del material rodante que utilizará y de las condiciones de su mantenimiento, así como cualesquiera otros** requisitos específicos necesarios para la administración de las infraestructuras en condiciones de seguridad, incluidos, en su caso, los relativos al mantenimiento y explotación de los sistemas de control de tráfico y de señalización.»

### MOTIVACIÓN

Enmienda técnica.

### ENMIENDA NÚM. 52

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

Al artículo 67, apartado 4

De modificación.

El apartado 4 del artículo 67 queda redactado como sigue:

«4. **El Administrador** de infraestructuras ferroviarias **está obligado** a cumplir, en todo momento, las condiciones establecidas en su autorización de seguridad. El incumplimiento de estas condiciones determinará la revocación de la misma, sin perjuicio de la aplicación del régimen sancionador establecido en esta Ley.»

### MOTIVACIÓN

El incumplimiento de las condiciones establecidas en la autorización de seguridad debe determinar la revocación de la misma, en cualquier caso.

### ENMIENDA NÚM. 53

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

Al artículo 69, apartado 1

De modificación.

El apartado 1 del artículo 69 queda redactado como sigue:

«1. El personal que preste sus servicios en el ámbito ferroviario habrá de contar con la cualificación suficiente que permita la prestación del servicio ferroviario con las debidas garantías de seguridad.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 29

MOTIVACIÓN

Enmienda técnica.

ENMIENDA NÚM. 54

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 69, apartado 2

De modificación.

El apartado 2 del artículo 69 queda redactado como sigue:

«2. Por orden del Ministro de Fomento a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, y previa audiencia de los sindicatos más representativos del sector, **del Administrador** de infraestructura y de los operadores del sector ferroviario, se regularán las condiciones y requisitos para la obtención de los títulos habilitantes necesarios para el desempeño de las funciones propias del personal ferroviario, así como el régimen de autorización y funcionamiento de los centros homologados de formación y de reconocimiento **psicofísico** de dicho personal.»

MOTIVACIÓN

Se propone sustituir «reconocimiento médico» por «reconocimiento psicofísico», al ser más conveniente.

ENMIENDA NÚM. 55

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 69, apartado 5

De modificación.

El apartado 5 del artículo 69 queda redactado como sigue:

«5. En los programas formativos destinados a la obtención y el mantenimiento de los títulos habilitantes del personal **de circulación y conducción**, se incluirán contenidos acerca del conocimiento de estos aspectos: alcohol, drogas y sustancias psicoactivas y medicamentos. A su vez, las entidades ferroviarias fomentarán entre el citado personal, el uso responsable de medicamentos que pudieran alterar, perturbar o modificar sus facultades psicofísicas en el desempeño de sus funciones, **protocolizando a través de su sistema de gestión de la seguridad el modo, contenido y medida en que llevarán a cabo las acciones pertinentes para dicho fomento.**»

MOTIVACIÓN

Enmienda técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 30

ENMIENDA NÚM. 56

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 70, apartado 1

De modificación.

El apartado 1 del artículo 70 queda redactado como sigue:

«1. El Reglamento de circulación ferroviaria establecerá las reglas y procedimientos operativos necesarios para que la circulación de los trenes y demás vehículos ferroviarios por los tramos y líneas que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General se realice de forma segura.»

MOTIVACIÓN

Enmienda técnica.

ENMIENDA NÚM. 57

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 72, apartado 3

De modificación.

El apartado 3 del artículo 72 queda redactado como sigue:

«3. En el desempeño de sus funciones, ni el personal ni los miembros del Pleno de la Comisión podrán solicitar o aceptar instrucciones de ninguna **persona, autoridad o** entidad pública o privada.»

MOTIVACIÓN

Enmienda técnica.

ENMIENDA NÚM. 58

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 75, apartado 1

De modificación.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 31

La letra b) del apartado 1 del artículo 75 queda redactada como sigue:

«b) Efectuar un inventario inmediato de las pruebas y decidir sobre la retirada, de forma controlada y custodiada, de instalaciones de infraestructura, **del material, piezas o restos de las mismas, así como documentos, grabaciones de vídeo, audio y datos, o paralización del material rodante o de instalaciones ferroviarias**, a los efectos del correspondiente examen todo ello previa autorización de la autoridad judicial en aquellos casos en que la misma sea necesaria.»

### MOTIVACIÓN

Enmienda técnica.

ENMIENDA NÚM. 59

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

Al artículo 75, apartado 1

De modificación.

La letra c) del apartado 1 del artículo 75 queda redactada como sigue:

«c) Acceder a los equipos de registro y grabación **de las instalaciones y a bordo** y a su contenido, con posibilidad de utilizarlos, así como al registro de grabación de las comunicaciones en estaciones de transporte de viajeros, terminales de transporte de mercancías y centros de control de tráfico, en su caso, y al registro del funcionamiento del sistema de señalización y control del tráfico.»

### MOTIVACIÓN

Enmienda técnica.

ENMIENDA NÚM. 60

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

Al artículo 96, apartado 6

De modificación.

El apartado 6 del artículo 96 queda redactado como sigue:

«6. Con la finalidad de fomentar el uso eficaz de las redes, para la fijación de los cánones por la utilización de las infraestructuras ferroviarias se **tomarán** en consideración los costes medioambientales, en particular los efectos del ruido, de accidentes y de la infraestructura que no graven los modos de transporte distintos del ferroviario, a fin de reducir su cuantía.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 32

MOTIVACIÓN

Se propone sustituir «se podrán tomar en consideración» por «se tomarán en consideración», para comprometer la finalidad declarada en este apartado.

ENMIENDA NÚM. 61

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 104, apartado 1

De modificación.

El primer párrafo del apartado 1 del artículo 104 queda redactado como sigue:

«1. Corresponde al Ministerio de Fomento, en el ámbito de la competencia estatal, la inspección y el control del cumplimiento de las normas reguladoras de los servicios de transporte ferroviario y de las actividades auxiliares, complementarias **y adicionales.**»

MOTIVACIÓN

Explicitar que se prestarán también servicios adicionales, además de los auxiliares y complementarios.

ENMIENDA NÚM. 62

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 106, apartado 1, subapartado 1.11

De modificación.

El subapartado 1.11 del apartado 1 del artículo 106 queda redactado como sigue:

«1.11. El incumplimiento por parte de las entidades ferroviarias de la obligación de tener en su plantilla un responsable de seguridad en la circulación, **así como de poner en riesgo la seguridad por no cumplir la normativa laboral creando tensiones en el personal de su responsabilidad.**»

MOTIVACIÓN

Se propone que poner en riesgo la seguridad por no cumplir la normativa laboral sea una infracción muy grave.



**BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES**  
**CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 33

**ENMIENDA NÚM. 63**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

Al artículo 106, apartado 1, subapartado 1.14

De modificación.

El último párrafo del subapartado 1.14 del apartado 1 del artículo 106 queda redactado como sigue:

«La responsabilidad por estas infracciones se exigirá directamente a la empresa para la que presta servicios dicho personal.»

**MOTIVACIÓN**

La responsabilidad ha de exigirse en todo caso directamente a la empresa.

---

**ENMIENDA NÚM. 64**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

Al artículo 106, apartado 2

De adición.

Se añade un nuevo subapartado 2.10 en el apartado 2 del artículo 106 con la siguiente redacción:

«2.10 (nuevo). El incumplimiento por parte de las empresas ferroviarias o del Administrador de infraestructura ferroviaria de la obligación de disponer de un plan de asistencia a las víctimas y familiares de accidente ferroviario, así como su no ejecución o ejecución deficiente en caso de producirse dicho accidente.»

**MOTIVACIÓN**

El Proyecto de Ley califica como infracción grave esta conducta. Se propone que pase a ser infracción muy grave.

---

**ENMIENDA NÚM. 65**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

Al artículo 107, apartado 2

De supresión.

Se suprime el subapartado 2.6 del apartado 2 del artículo 107.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 34

MOTIVACIÓN

En coherencia con la enmienda anterior.

---

ENMIENDA NÚM. 66

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 109, apartado 5

De modificación.

El último párrafo del apartado 5 del artículo 109 queda redactado como sigue:

«Del pago de las multas responderá, solidariamente, la empresa ferroviaria en la que preste sus servicios el personal sancionado.»

MOTIVACIÓN

Del pago de las multas ha de responder exclusiva y solidariamente la empresa ferroviaria.

---

ENMIENDA NÚM. 67

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al artículo 109, apartado 7

De modificación.

El apartado 7 del artículo 109 queda redactado como sigue:

«7. Cuando como consecuencia de la infracción se produzca un daño a infraestructura o a los medios de transporte, **la empresa ferroviaria** estará **obligada** a indemnizar los daños causados.»

MOTIVACIÓN

Es la empresa ferroviaria quien ha de estar obligada a indemnizar los daños.

---

ENMIENDA NÚM. 68

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

A la disposición adicional cuarta, apartado 3

De modificación.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 35

La letra b) del apartado 3 de la disposición adicional cuarta queda redactada como sigue:

«b) No se permitirá recoger y dejar viajeros en estaciones distintas a las de origen y destino cuando la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, a instancia del Ministerio de Fomento, del administrador de la infraestructura ferroviaria o de la empresa prestadora de un servicio de transporte preexistente y sujeto a obligaciones de servicio público, resuelva que con ello se compromete el equilibrio económico de las condiciones establecidas para la prestación del servicio público. **El Ministerio de Fomento podrá rechazar recoger y dejar viajeros en estaciones distintas a las de origen y destino cuando esta situación conlleve la sustitución de servicios que se estén prestando por la empresa pública.»**

### MOTIVACIÓN

Enmienda técnica.

### ENMIENDA NÚM. 69

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

A la disposición adicional quinta

De modificación.

La disposición adicional quinta queda redactada como sigue:

«Disposición adicional quinta. Publicación de la estrategia **a desarrollar** de la infraestructura ferroviaria.

El Ministerio de Fomento publicará antes del 16 de diciembre de 2016 la estrategia del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria de competencia estatal prevista en el artículo 5.1 **de esta Ley.»**

### MOTIVACIÓN

Se propone suprimir el término «indicativa» al referirse a la estrategia, porque puede inducir a confusión.

### ENMIENDA NÚM. 70

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

A la disposición adicional sexta

De modificación.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 36

La disposición adicional sexta queda redactada como sigue:

«Disposición adicional sexta. Trenes históricos.

Los servicios ferroviarios que se presten con vehículos motores, remolcados o automotores catalogados como históricos, con y sin viajeros, cuyo fin último sean la realización de una actividad cultural y la conservación y difusión del patrimonio ferroviario, **se regirán por su normativa específica y por lo dispuesto en esta Ley en los aspectos que les afecten y, especialmente, en lo relativo a la seguridad.»**

### MOTIVACIÓN

Enmienda técnica.

ENMIENDA NÚM. 71

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

A la disposición adicional décima

De modificación.

La disposición adicional décima queda redactada como sigue:

«Disposición adicional décima. **Dotaciones para el desarrollo de esta Ley.**

Las medidas incluidas en esta Ley se llevarán a cabo **con las inversiones y dotaciones de personal precisas para garantizar su correcta aplicación en términos de calidad y seguridad.»**

### MOTIVACIÓN

La ausencia de impacto en costes de personal de las medidas incluidas en este Proyecto de Ley, tal y como sanciona esta disposición, puede evitar que se aplique correctamente en términos de calidad y seguridad.

ENMIENDA NÚM. 72

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

Nueva disposición adicional

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional con la siguiente redacción:

«Disposición adicional (nueva). **Accesibilidad para personas con discapacidad.**

Serán de aplicación a las infraestructuras ferroviarias y a la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros las condiciones de accesibilidad universal, no discriminación y las obligaciones de atención a personas con discapacidad y movilidad reducida establecidas en el Real Decreto

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 37

Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, y en su normativa de desarrollo.»

### MOTIVACIÓN

Se propone incluir una mención expresa a los mandatos vigentes en materia de accesibilidad universal y no discriminación de personas con discapacidad.

### ENMIENDA NÚM. 73

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

A la disposición transitoria primera, apartado 1

De modificación.

El apartado 1 de la disposición transitoria primera queda redactado como sigue:

«1. El proceso de apertura a la competencia de los servicios de transporte ferroviario de viajeros de competencia estatal se realizará **a partir de enero de 2020 en aquellos trayectos en los que quede acreditado mediante los estudios pertinentes que la participación privada puede incrementar el tráfico en condiciones de calidad y seguridad mayores que el servicio público estatal**, con el fin de garantizar la prestación de los servicios, la seguridad y la ordenación del sector.»

### MOTIVACIÓN

La legislación europea da de plazo hasta finales de 2019 para la liberalización ferroviaria. Además, es preciso que la apertura a la competencia se produzca en aquellos trayectos en los que la participación privada mejore la prestación del servicio en términos de seguridad y calidad.

### ENMIENDA NÚM. 74

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural**

Nueva disposición transitoria

De adición.

Se añade una nueva disposición transitoria con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria (nueva). Desarrollos reglamentarios.

El desarrollo reglamentario que regulará lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 65 de esta Ley, respecto al funcionamiento de los servicios de inspección y supervisión de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 66 de esta Ley, respecto al contenido y procedimiento del certificado de seguridad, y lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 67 de esta Ley, respecto al contenido y procedimiento de la autorización de seguridad, se producirá en un plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente Ley.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 38

MOTIVACIÓN

Establecer un plazo de tiempo para la realización de los desarrollos reglamentarios.

ENMIENDA NÚM. 75

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Nueva disposición transitoria

De adición.

Se añade una nueva disposición transitoria con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria (nueva). Procedimientos para los controles aplicables al personal ferroviario.

El real decreto a que se refiere el apartado 4 del artículo 69 de esta Ley, respecto a la regulación de los procedimientos para los controles en el personal ferroviario y de los aspectos sobre los medicamentos que pueden perturbar o disminuir las facultades psicofísicas del personal de conducción o circulación, se dictará en el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de la presente Ley.»

MOTIVACIÓN

Establecer un plazo de tiempo para la realización del real decreto.

ENMIENDA NÚM. 76

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Nueva disposición transitoria

De adición.

Se añade una nueva disposición transitoria con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria (nueva). Aprobación del Reglamento de circulación ferroviaria.

El real decreto a que se refiere el apartado 2 del artículo 70 de esta Ley, que aprobará el Reglamento de circulación ferroviaria, se dictará en el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de la presente Ley.»

MOTIVACIÓN

Establecer un plazo de tiempo para la realización del real decreto que aprobará el Reglamento de circulación ferroviaria.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 39

ENMIENDA NÚM. 77

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

Al anexo II

De modificación.

El apartado 5) del anexo II queda redactado como sigue:

«5) Los incentivos previstos para **racionalizar** los costes de puesta a disposición de la infraestructura o la cuantía de los cánones, **así como los incentivos por las fases de penetración en trayectos con potencial económico o social donde haya que promocionar el ferrocarril para viajar o transportar mercancías.**»

MOTIVACIÓN

Enmienda técnica.

ENMIENDA NÚM. 78

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:  
La Izquierda Plural

A todo el texto del Proyecto de Ley

De modificación.

En todo el texto del Proyecto de Ley la mención a «los administradores de infraestructuras ferroviarias» se sustituye por «el Administrador de infraestructuras ferroviarias».

MOTIVACIÓN

El Proyecto de Ley abre la posibilidad de que existan varios administradores de infraestructuras ferroviarias. Se propone establecer un único Administrador Público.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo dispuesto en el artículo 109 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados presenta las siguientes enmiendas al articulado del Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de junio de 2015.—**Aitor Esteban Bravo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

ENMIENDA NÚM. 79

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo 4.1

De adición.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 40

Se propone la adición de un último párrafo al apartado 1 del artículo 4, que queda redactado del siguiente modo:

**«1. La Red Ferroviaria... o la defensa nacional.**

**Para calificar un tramo del trazado de esencial el Ministro de Fomento deberá motivar las razones técnicas y objetivas por las que se considera necesario incorporarlo a la Red Ferroviaria de Interés General.»**

### JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica y de la transparencia en orden a determinar las razones de incorporación a la Red Ferroviaria de Interés General.

**ENMIENDA NÚM. 80**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)**

Al artículo 4.2

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 2 del artículo 4, que queda redactado del siguiente modo:

**«Corresponde al Ministro de Fomento acordar, en cada momento, la inclusión, en la Red Ferroviaria de Interés General, de nuevas infraestructuras ferroviarias de ámbito interautonómico cuando razones de interés general así lo justifiquen, previo informe de las Comunidades Autónomas afectadas.**

**Si la infraestructura ferroviaria que se pretenda incluir en la Red Ferroviaria de Interés General discurriera íntegramente por el territorio de una Comunidad Autónoma o fuera de titularidad de la Comunidad Autónoma será necesario para tal inclusión su previo consentimiento.**

**A tal efecto se entenderá que discurre íntegramente por el territorio de una Comunidad Autónoma cuando, a pesar de que los puntos de origen y destino de la infraestructura no se ubiquen en la misma Comunidad Autónoma, el itinerario de las líneas férreas pueda formar parte de otro más específico de ámbito intrautonómico, atendiendo a factores como la capacidad y tráfico de la línea, el tipo de la vía, los sistemas de gestión de la circulación, y/o su aportación al balance de circulaciones y viajeros u otros análogos.»**

### JUSTIFICACIÓN

El procedimiento de declaración de interés general de una infraestructura se adecúa a la doctrina constitucional sobre reparto competencial en la materia, donde el criterio prevalente es el ámbito territorial del trazado, siendo el interés general un criterio complementario de interpretación restrictiva.

**ENMIENDA NÚM. 81**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)**

Al artículo 4.4

De modificación.



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 41

Se propone la modificación del apartado 4 del artículo 4, que queda redactado del siguiente modo:

**«Todas las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se incluirán en el catálogo de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, en el que se relacionarán las líneas y tramos conforme a un código oficial, expresando asimismo su origen y destino y una breve referencia a sus características técnicas, así como las instalaciones adscritas a la circulación y seguridad ferroviaria.»**

### JUSTIFICACIÓN

Se propone la modificación del término estación por la de «instalaciones adscritas a la circulación y seguridad ferroviaria», ya que hoy en día además de las dependencias ligadas a la explotación ferroviaria y seguridad, las estaciones también disponen de áreas no vinculadas a la misma, como zonas comerciales o de uso empresarial. Asimismo, en dichas instalaciones, pueden confluir diferentes modos de transporte (metros, tranvías, líneas férreas no adscritas a RFIG, etc). Por ello, se considera más adecuado y adaptado a la realidad utilizar el término de «instalaciones adscritas a la circulación y seguridad ferroviaria» en sustitución de la «estación» como elemento global dentro de la definición de la infraestructura ferroviaria.

### ENMIENDA NÚM. 82

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo 32.2

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 2 del artículo 32, que queda redactado del siguiente modo:

**«2. Los administradores de infraestructuras ferroviarias, previa consulta al Ministerio de Fomento, las Comunidades Autónomas con régimen de 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 sus actualizaciones. La declaración sobre la red se publicará en idioma castellano, en la lengua cooficial de la comunidad autónoma allí donde dispongan de varias lenguas cooficiales 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 desarrolla su actividad.»**

### JUSTIFICACIÓN

Adecuación del texto al régimen de cooficialidad lingüística vigente en algunas comunidades autónomas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 42

ENMIENDA NÚM. 83

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo 69.2

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 2 del artículo 69, que queda redactado del siguiente modo:

**«2. Por Orden del Ministerio de Fomento a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y previa audiencia de los sindicatos más representativos del sector, incluidos los que ostente representación mayoritaria a nivel autonómico... (el resto igual).»**

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 84

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo 73.1

De adición.

Se propone la adición de un último párrafo al apartado 1 del artículo 73, que queda redactado del siguiente modo:

**«1. El Pleno... relacionados con dicha materia. Las comunidades autónomas que hayan asumido las competencias en materia ferroviaria propondrán de mutuo acuerdo un vocal.»**

JUSTIFICACIÓN

La configuración de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios debe incluir la participación de las comunidades autónomas que hayan asumido competencias en materia ferroviaria.

ENMIENDA NÚM. 85

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Nueva disposición adicional

De adición.

Se propone la adición de una nueva disposición adicional (ordinal que corresponda), con el siguiente tenor literal:

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

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 43

1. El Estado antes de 1 de enero de 2020 adoptará las medidas normativas y ejecutivas necesarias dirigidas a que el Catálogo de infraestructuras ferroviarias de La Red Ferroviaria de Interés General se configure básicamente con las líneas y tramos que formen parte de los principales itinerarios de la red básica de la red transeuropea de transporte ferroviario, de acuerdo a la normativa comunitaria. No obstante, también podrán formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General los tramos esenciales para el acceso a los puertos de interés general y aquellos que constituyan una conexión y acceso principal a las instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional.

Por lo que se refiere a la red global transeuropea que discurra íntegramente por una Comunidad Autónoma, para formar de la Red Ferroviaria de Interés General se precisará del consentimiento expreso de la Comunidad Autónoma afectada.»

### JUSTIFICACIÓN

Se estima conveniente ir adecuando el régimen de reparto competencial al esquema ferroviario europeo. A tal fin, se adecúan los criterios de determinación de interés general —y por lo tanto de reparto competencial— a las políticas europeas sobre transporte ferroviario y se vinculan la RFIG estatal fundamentalmente al concepto de red básica de la Red transeuropea de Transporte, desarrollada en el Reglamento UE 1315/2013, de 11 de septiembre, sobre orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte y por el que se deroga la Decisión 661/2010.

Este Reglamento define la «red básica» como la parte de la infraestructura global que constituye la columna vertebral del desarrollo de una red de transporte multimodal sostenible, que sirve para fomentar la red global. En el apartado 40 de la parte expositiva lo define como «un subconjunto de la red global superpuesta a ella». Debe representar los nodos y enlaces estratégicamente más importantes de la red transeuropea de transporte, según las necesidades del tráfico artículo 6.3 del RGTO 1315/2013: «La red básica estará compuesta de aquellas partes de la red global que tengan la mayor importancia estratégica para lograr los objetivos de desarrollo de la red transeuropea de transporte».

La integración del trazado de red global que afecte a líneas y tramos de competencia autonómica, precisarán del oportuno consentimiento de la Comunidad Autónoma.

Se ha fijado en el año 2020 la fecha para esta adecuación, dado que en el programa europeo «conectar Europa» tiene una franja temporal de 2014/2020 por lo que parece oportuno que para dicha fecha pueda identificarse la «red básica Europea».

### ENMIENDA NÚM. 86

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Nueva disposición adicional

De adición.

Se propone la adición de una nueva disposición adicional (ordinal que corresponda), con el siguiente tenor literal:

«Delegación de competencias sobre la gestión de infraestructuras y transporte de viajeros por ferrocarril. (SOLO ALTA VELOCIDAD).

1. Se delega en las Comunidades Autónomas que han asumido competencias en materia de ferrocarriles las funciones ejecutivas que la presente ley atribuye al Estado y que éste ejerce a través de los administradores generales de infraestructuras de la Red Ferroviaria de Interés General con respecto a aquellas líneas que discurriendo por su territorio establezcan la conexión entre dos o más capitales de las mismas y hayan sido construidas por la Comunidad Autónoma en virtud de encomienda del Estado.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 44

2. Se delega en las Comunidades Autónomas las competencias ejecutivas que esta ley atribuye al Estado con respecto al transporte que discorra sobre las líneas a las que se refiere el apartado anterior.

3. Están excluidas de las delegaciones de competencias y funciones sobre las infraestructuras y el transporte que afecten a los transportes supraautonómicos e internacionales.

4. Las funciones 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.

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

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

7. Los medios personales, presupuestarios y patrimoniales 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 la infraestructura excepto, en su caso, al transportes supracomunitario y al transporte internacional.»

### JUSTIFICACIÓN

Se ve conveniente aprobar una delegación de transferencia del artículo 150.2 CE a fin de facilitar que sea la CAE quien desarrolle las funciones ejecutivas sobre la infraestructura ferroviaria y los servicios de alta velocidad, sin perjuicio de adoptar las medidas de coordinación necesarias para garantizar el buen funcionamiento y gestión de la red estatal ferroviaria de interés general.

### ENMIENDA NÚM. 87

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)**

Nueva disposición final

De adición.

Se propone la adición de una nueva disposición final (ordinal que corresponda), con el siguiente tenor literal:

**«Naturaleza orgánica de la disposición adicional sobre delegación de competencias a las CCAA.**

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

### JUSTIFICACIÓN

De acuerdo a la Constitución las delegaciones de competencias previstas en el artículo 150.2 deben poseer naturaleza de ley orgánica.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

### ENMIENDA NÚM. 88

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Nueva disposición adicional

De adición.

Se propone la adición de una nueva disposición adicional (ordinal que corresponda), con el siguiente tenor literal:

**«Delegación de competencias sobre la gestión de infraestructuras y transporte por ferrocarril.**

1. Se podrá delegar en las Comunidades Autónomas que han asumido competencias en materia de ferrocarriles las funciones ejecutivas que la presente ley atribuye al Estado y que éste ejerce a través de los administradores generales de infraestructuras de la Red Ferroviaria de Interés General con respecto a aquellas líneas que posean su origen y destino en una Comunidad Autónoma y, en particular, las que hayan sido construidas por la propia Comunidad Autónoma en virtud de encomienda del Estado.

2. Se podrá delegar en las Comunidades Autónomas las competencias ejecutivas que esta ley atribuye al Estado con respecto al transporte que discurra sobre las líneas a las que se refiere el apartado anterior.

3. Están excluidas de las delegaciones de competencias y funciones sobre las infraestructuras y el transporte que afecten a los transportes supraautonómicos e internacionales.

4. Las funciones 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.

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

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

7. Los medios personales, presupuestarios y patrimoniales 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 la infraestructura excepto, en su caso, al transportes supracomunitario y al transporte internacional.»

### JUSTIFICACIÓN

Se ve conveniente aprobar una delegación de transferencia del artículo 150.2 CE a fin de facilitar que sea la CAE quien desarrolle las funciones ejecutivas sobre la infraestructura ferroviaria que discurra por la CAE, respecto a aquellas líneas que posean su origen y destino en una Comunidad Autónoma y, en particular, las que hayan sido construidas por la propia Comunidad Autónoma en virtud de encomienda del Estado. Todo ello, sin perjuicio de adoptar las medidas de coordinación necesarias para garantizar el buen funcionamiento y gestión de la red estatal ferroviaria de interés general.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 46

ENMIENDA NÚM. 89

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Nueva disposición final

De adición.

Se propone la adición de una nueva disposición final (ordinal que corresponda), con el siguiente tenor literal:

**«Naturaleza orgánica de la disposición adicional sobre delegación de competencias a las CCAA.**

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

JUSTIFICACIÓN

De acuerdo a la Constitución las delegaciones de competencias previstas en el artículo 150.2 deben poseer naturaleza de ley orgánica.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Mixto, a iniciativa de Rosana Pérez Fernández, Diputada por A Coruña (BNG), al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al articulado, al Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de junio de 2015.—**Rosana Pérez Fernández**, Diputada.—**Xabier Mikel Errekondo Saltsamendi**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 90

FIRMANTE:

**Rosana Pérez Fernández**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 11.2

De supresión.

Texto que se propone:

Se suprime el inciso «Si las Comunidades Autónomas o las entidades locales no asumieran la financiación... (hasta el final del párrafo)», así como todo el segundo párrafo del apartado 2 del artículo 11.

JUSTIFICACIÓN

La clausura de una línea no debe venir motivada solo por motivos económicos, sino que deben ponderarse también los sociales, por lo que es incoherente vincular su mantenimiento a una financiación autonómica o local específica, pues el interés social de mantenerla es conjunto a todo el Estado.

**BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES**  
**CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 47

**ENMIENDA NÚM. 91**

**FIRMANTE:**

**Rosana Pérez Fernández**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 18 bis (nuevo)

De adición.

Texto que se propone:

Se añade el siguiente artículo a continuación del 18.

«Artículo 18 bis. Actuaciones de prevención en infraestructuras ferroviarias.

La administración o entidad encargada de la administración de las infraestructuras ferroviarias estarán obligadas a realizar los trabajos de prevención ante incendios forestales en las zonas de dominio público de las vías férreas y sus elementos, en los plazos y términos que fije la legislación sectorial de montes o las autoridades competentes en la materia.»

**JUSTIFICACIÓN**

Es necesario incorporar la obligación legal de conservación y mejora continuada del estado de las líneas ferroviarias, así como la realización de trabajos de prevención de incendios, puesto que constituyen infraestructuras que contribuyen a crear cortafuegos si en época estival se realizan tareas de control de la vegetación en las mismas.

**ENMIENDA NÚM. 92**

**FIRMANTE:**

**Rosana Pérez Fernández**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 52 bis (nuevo)

De adición.

Texto que se propone:

Se añade el siguiente artículo a continuación del 52:

«Artículo 52 bis. Licencias a empresas públicas ferroviarias.

Se presumirá acreditado el cumplimiento de los requisitos de capacidad financiera y competencia profesional cuando el solicitante sea una entidad pública empresarial creada por una administración autonómica o local para la explotación de servicios ferroviarios en líneas que discurren íntegramente por su territorio, y su creación haya sido prevista en una ley de la correspondiente asamblea legislativa.»

**JUSTIFICACIÓN**

Eximir de los requisitos generales para empresas privadas relativos a la obtención de licencia ferroviaria a las empresas públicas que puedan crear CCAA o entidades locales.

**BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES**  
**CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 48

**ENMIENDA NÚM. 93**

**FIRMANTE:**

**Rosana Pérez Fernández**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 67.2

De adición.

Texto que se propone:

Se añade un segundo párrafo al artículo 67.2:

«En todo caso el sistema de seguridad propuesto, para su autorización, deberá incorporar los sistemas más avanzados según la tecnología disponible. En ningún caso se autorizará la puesta en marcha de nuevas líneas ferroviarias o variaciones de las existentes sin la implantación de los máximos niveles de seguridad disponibles.»

**JUSTIFICACIÓN**

Asegurar la seguridad máxima de las infraestructuras ferroviarias, incorporando elementos para hacer más seguro el transporte ferroviario, para evitar accidentes.

**ENMIENDA NÚM. 94**

**FIRMANTE:**

**Rosana Pérez Fernández**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Disposición adicional octava

De supresión.

Texto que se propone:

Se suprime la expresión «vinculante».

**JUSTIFICACIÓN**

La supremacía de los intereses de Defensa a la hora de planificar infraestructuras debe desaparecer de la legislación, pasando en todo caso a una toma de decisiones conjunta y consensuada entre las administraciones implicadas de acuerdo con todos los intereses en juego presentes.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, a instancia de su Portavoz Doña Rosa María Díez González, al amparo de lo dispuesto en el artículo 194 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley del Sector Ferroviario.

Palacio de Congreso de los Diputados, 25 de junio de 2015.—**Rosa María Díez González**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia.



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 49

### ENMIENDA NÚM. 95

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario de Unión Progreso  
y Democracia**

Al artículo 59

De adición.

Texto que se propone:

«Artículo 59. Servicios de transporte ferroviario sujetos a obligaciones de servicio público.

1. El Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, podrá declarar, de oficio o a instancia de las Comunidades Autónomas o de las corporaciones locales interesadas, que la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario de competencia estatal sobre las líneas o los tramos que integran la Red Ferroviaria de Interés General queda sujeta a obligaciones de servicio público. La declaración se producirá cuando la oferta de servicios de transporte de viajeros que realizarían los operadores, si considerasen exclusivamente su propio interés comercial y no recibieran ninguna compensación, resultara insuficiente o no se adecuara a las condiciones de frecuencia, calidad o precio necesarias para garantizar la comunicación entre distintas localidades del territorio español.

En su declaración, el Consejo de Ministros deberá basarse en criterios de eficiencia global y sostenibilidad, así como en la existencia de modos de transporte alternativos y los costes y beneficios derivados de su uso frente al transporte ferroviario.

Los servicios sujetos a obligaciones de servicio público se prestarán en régimen de exclusividad, salvo que el acuerdo de Consejo de Ministros determine otro régimen de prestación.

En caso de que la imposición de las obligaciones de servicio público se realice a instancia de las Comunidades Autónomas o de las corporaciones locales, éstas serán responsables de su financiación.

2. Para la prestación de servicios ferroviarios sujetos a obligaciones de servicio público, las empresas ferroviarias deberán disponer de una autorización que será otorgada por el Ministerio de Fomento, previo informe favorable de los Ministerios de Economía y Competitividad y de Hacienda y Administraciones Públicas y previo acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a través de un procedimiento de licitación que se ajustará a los principios de publicidad, transparencia y no discriminación.

La autorización, no obstante, podrá ser objeto de adjudicación directa, en la medida en que no contravenga la legislación comunitaria, cuando el coste anual de prestación del servicio no exceda de un millón de euros.

En los supuestos de adjudicación directa, la correspondiente autorización deberá contemplar la necesidad de que, mediante los mecanismos oportunos, la empresa prestadora del servicio cumpla con los principios de eficiencia y buena gestión empresarial.

La resolución que acuerde la adjudicación directa de la autorización deberá acreditar expresamente las causas que la justifican.

Las autorizaciones definirán los derechos y obligaciones de las empresas prestadoras, entre las que figurarán las destinadas a garantizar la continuidad de los servicios, y determinarán, en su caso, las compensaciones que tengan derecho a percibir por la explotación de los servicios en las condiciones establecidas por las obligaciones de servicio público, y calculadas con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

3. Una Orden del Ministro de Fomento, previo informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, del Ministerio de Economía y Competitividad y del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas y previo acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, desarrollará el régimen de las autorizaciones para prestar servicios de transporte ferroviario sujetos a obligaciones de servicio público, el procedimiento para su otorgamiento, los

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 50

derechos y obligaciones de las empresas ferroviarias durante el período de vigencia de las autorizaciones y las causas de modificación y revocación de éstas, teniendo en cuenta lo dispuesto en el Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

4. Las condiciones de prestación de los servicios que resulten del procedimiento de licitación únicamente podrán modificarse en la medida y con el alcance en que hayan sido previstos en la autorización.

Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio de Fomento, previa audiencia de la empresa prestadora del servicio, podrá modificar las condiciones para adaptarlo a cambios sobrevenidos en las circunstancias tenidas en cuenta en el momento de la adjudicación de la autorización, relativos al incremento o disminución de la demanda de tráfico, de conformidad con lo que se establezca reglamentariamente. Cuando las modificaciones repercutan económicamente en la explotación del servicio deberá actualizarse la cuantía de la compensación.

5. A efectos de financiar el coste del servicio, el Ministerio de Fomento podrá celebrar convenios con las Comunidades Autónomas y las entidades locales. En dichos convenios se podrá acordar lo siguiente:

- a) Los servicios que, con arreglo a él, se subvencionan.
- b) Las características de su prestación.
- c) La administración o administraciones públicas que entreguen el importe de las subvenciones.

6. El Ministerio de Fomento comunicará al administrador de infraestructuras ferroviarias las autorizaciones que otorgue con arreglo a este artículo.

7. No se adjudicará capacidad de infraestructura a una empresa para realizar servicios de transporte ferroviario de viajeros, cuyo itinerario coincida total o parcialmente con un servicio sujeto a obligaciones de servicio público, cuando el Ministerio de Fomento, de oficio o a instancia del administrador de la infraestructura ferroviaria o de la empresa prestadora del servicio público, resuelva, previo informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, que la asignación de capacidad compromete el equilibrio económico de las condiciones establecidas para la prestación del servicio público, su rentabilidad o repercute sensiblemente en la compensación de su financiación con cargo a fondos públicos.

**8. Toda adjudicación de capacidad de infraestructura a una empresa para realizar servicios de transporte ferroviario de viajeros, cuyo itinerario coincida total o parcialmente con un servicio sujeto a obligaciones de servicio público, deberá en cualquier caso estar sometida a un estudio previo vinculante de viabilidad y sostenibilidad económico-financiera, sin que en ningún caso repercute sobre las Administraciones Públicas la asunción de deudas de explotación bajo la fórmula de Responsabilidad Patrimonial de la Administración o cualquier otra similar que haga responsable al erario de deudas resultado de una explotación deficiente o de una baja demanda del servicio ferroviario adjudicado.»**

### JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 96

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de Unión Progreso  
y Democracia**

Al artículo 71.1

De supresión.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 51

Texto que se suprime:

«Deberán ser objeto de una Investigación técnica los accidentes ferroviarios graves que se produzcan sobre la Red Ferroviaria de Interés General y los demás accidentes e incidentes ferroviarios cuando la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios lo considere procedente por su repercusión potencial en la seguridad de la circulación ferroviaria.»

### JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

### ENMIENDA NÚM. 97

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de Unión Progreso  
y Democracia**

Al artículo 73

De modificación.

Texto que se propone:

«(...)

El Presidente y los vocales serán nombrados **por el Congreso de los Diputados** entre personas de reconocido prestigio y acreditada cualificación profesional en el sector ferroviario, para lo cual se tendrán en cuenta los conocimientos técnicos, la experiencia profesional y los títulos académicos y profesionales obtenidos relacionados con dicha materia. **La comisión parlamentaria podrá acordar la comparecencia del candidato propuesto para Presidente para que exponga las líneas básicas de actuación a desarrollar por la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios durante su mandato.**

~~2.— Antes de su designación, el Ministro de Fomento pondrá en conocimiento de la comisión competente del Congreso de los Diputados el nombre de las personas propuestas como Presidente y vocales de la Comisión de investigación, dando traslado de su currículum.~~

~~Dentro del plazo de un mes natural desde la recepción de la correspondiente comunicación, la comisión competente del Congreso de los Diputados manifestará su aceptación de la persona propuesta como Presidente o su voto razonado. Durante dicho plazo, la comisión parlamentaria podrá acordar la comparecencia del candidato propuesto para Presidente para que exponga las líneas básicas de actuación a desarrollar por la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios durante su mandato.~~

~~Transcurrido dicho plazo sin manifestación expresa del Congreso se entenderá aceptada la propuesta y el Ministro de Fomento designará al candidato como Presidente.»~~

Texto que se modifica:

«El Presidente y los vocales serán nombrados por el Ministro de Fomento entre personas de reconocido prestigio y acreditada cualificación profesional en el sector ferroviario, para lo cual se tendrán en cuenta los conocimientos técnicos, la experiencia profesional y los títulos académicos y profesionales obtenidos relacionados con dicha materia.

2. Antes de su designación, el Ministro de Fomento pondrá en conocimiento de la comisión competente del Congreso de los Diputados el nombre de las personas propuestas como Presidente y vocales de la Comisión de investigación, dando traslado de su currículum. Dentro del plazo de un mes natural desde la recepción de la correspondiente comunicación, la comisión competente del Congreso de los Diputados manifestará su aceptación de la persona propuesta como Presidente o

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 52

su veto razonado. Durante dicho plazo, la comisión parlamentaria podrá acordar la comparecencia del candidato propuesto para Presidente para que exponga las líneas básicas de actuación a desarrollar por la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios durante su mandato. Transcurrido dicho plazo sin manifestación expresa del Congreso, se entenderá aceptada la propuesta y el Ministro de Fomento designará al candidato como Presidente.»

### JUSTIFICACIÓN

El objetivo es que las personas designadas para la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios no sean designadas por el propio Ministerio de Fomento, sino por el Congreso de los Diputados para garantizar su independencia.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, me dirijo a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 110 y siguientes del vigente reglamento del Congreso de los Diputados, presentar las siguientes enmiendas al articulado al Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de junio de 2015.—**Miguel Ángel Heredia Díaz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

### ENMIENDA NÚM. 98

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Socialista**

De modificación.

En todo el proyecto de ley se sustituye el término «administradores generales de infraestructuras ferroviarias» por «administrador general de infraestructuras ferroviarias».

### MOTIVACIÓN

Abogar por un único administrador general de infraestructuras ferroviarias con el objeto de evitar la pérdida de sinergias entre la Alta Velocidad y el ferrocarril convencional, mejorar la eficiencia en la gestión, e impedir la implantación de un modelo dual de ferrocarril: uno con proyectos e inversiones y cuya sostenibilidad se garantiza por ley y otro carente de inversiones, sometido con suerte a OSP, bajo amenaza de cierre y que creará una dualidad de ciudadanos.

### ENMIENDA NÚM. 99

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Socialista**

De adición.

Se añade un nuevo apartado al artículo 2, a continuación del a), con el siguiente contenido:

«a) bis. Mantener la unidad de mercado en todo el territorio español, conforme al artículo 139.2 de la constitución.»

**BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES**  
**CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 53

MOTIVACIÓN

El proyecto de ley no recoge entre sus fines el mantenimiento de la unidad de mercado a pesar de estar recogido en el artículo 2.b) de la ley vigente. Esta finalidad debe de mantenerse en el proyecto. Esta unidad de mercado supone, por lo menos, según manifiesta nuestro Tribunal Constitucional, la libertad de circulación sin traba por todo el territorio nacional de bienes, capitales, servicios y mano de obra y la igualdad de las condiciones básicas de ejercicio de la actividad económica.

---

**ENMIENDA NÚM. 100**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Socialista**

De adición.

Se añade un nuevo apartado al artículo 2, a continuación del c), con el siguiente contenido:

«c) bis. Garantizar la sostenibilidad del sistema ferroviario.»

MOTIVACIÓN

Es uno de los elementos centrales de la Directiva Recast.

---

**ENMIENDA NÚM. 101**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Socialista**

De adición.

Se añade un nuevo apartado en el artículo 2, con el siguiente contenido:

«Nuevo. Determinar los órganos que integran la Administración ferroviaria del Estado y su régimen jurídico.»

MOTIVACIÓN

No establece en el artículo 2, como fines de la Ley, la Administración ferroviaria del Estado y su régimen jurídico. Se debe la omisión de toda referencia a la Administración General del Estado, que se menciona en la vigente Ley 39/2003, de 19 de noviembre, del Sector Ferroviario, a que no existe voluntad de que se institucionalice la Administración ferroviaria del Estado, lo cual permitiría su privatización parcial o total. En línea con lo establecido por el Consejo de Estado, en la página 33 de su informe, se aprecia la omisión en su tenor de toda referencia a la «Administración ferroviaria del Estado», mencionada en la vigente ley 39/2003, de 19 de noviembre, por lo que se debe incluir la mención.

Además debe incluirse su mención al ser regulados en el proyecto.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 54

ENMIENDA NÚM. 102

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade un nuevo apartado en el artículo 2, con el siguiente contenido:

«Nuevo. Establecimiento y mantenimiento de un sistema común de transporte en todo el Estado, mediante la coordinación e interconexión de las redes, servicios o actividades que lo integran, y de las actuaciones de los distintos órganos y Administraciones Públicas competentes.»

MOTIVACIÓN

Incorporar entre los fines de la ley, al igual que se hace en la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, una visión intermodal del transporte y la contribución del ferrocarril a dicha finalidad.

ENMIENDA NÚM. 103

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el apartado b) del artículo 3, quedando como sigue:

«b) Los andenes de viajeros y las zonas de carga y descarga de las mercancías.»

MOTIVACIÓN

No existe definición conocida del concepto «Andenes de mercancías».

ENMIENDA NÚM. 104

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el último párrafo del artículo 3, quedando como sigue:

«No tendrán la consideración de estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías las áreas dedicadas a otras actividades exclusivamente comerciales, logísticas o industriales no **relacionadas con el transporte por ferrocarril**, aunque se sitúen en el ámbito de aquellas.»

MOTIVACIÓN

Técnica.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 55

### ENMIENDA NÚM. 105

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista**

De modificación.

Se modifica el apartado 1 del artículo 4, quedando como sigue:

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

#### MOTIVACIÓN

Incorporar a la Red Ferroviaria de Interés General los enlaces a las terminales logísticas de carácter supralocal.

### ENMIENDA NÚM. 106

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista**

De modificación.

Se modifica el apartado 2 del artículo 4, quedando como sigue:

«2. Corresponde al **Gobierno** acordar, en cada momento, **de común acuerdo con las Comunidades Autónomas afectadas**, la inclusión, en la Red Ferroviaria de Interés General, de nuevas infraestructuras ferroviarias cuando razones de interés general así lo justifiquen.»

#### MOTIVACIÓN

Trasladar al Gobierno la competencia para incorporar nuevas infraestructuras ferroviarias en la REFIG, exigiendo el previo acuerdo de aquellas administraciones que tienen también atribuidas constitucionalmente competencias en materia de transporte.

### ENMIENDA NÚM. 107

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista**

De modificación.

Se modifica el primer párrafo del apartado 4 del artículo 4, quedando como sigue:

«Todas las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se incluirán en el Catálogo de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, en el que se relacionarán las líneas y tramos conforme a un código oficial, expresando

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 56

asimismo su origen y destino y una breve referencia a sus características técnicas, así como las estaciones de transporte de viajeros y las terminales de transporte de mercancías. **Este Catálogo deberá de estar publicado en el plazo de seis meses a contar desde la fecha de entrada en vigor de la ley.»**

### MOTIVACIÓN

Fijación de un plazo para la publicación del Catálogo de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General.

### ENMIENDA NÚM. 108

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista**

De modificación.

Se modifica el apartado 2 del artículo 5, quedando como sigue:

«2. Corresponde al Ministerio de Fomento, oídos el **Consejo de Obras Públicas** y las Comunidades Autónomas afectadas, la planificación de las infraestructuras integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y el establecimiento o la modificación de las líneas ferroviarias o de tramos de las mismas, **así como de los elementos de las estaciones de transporte de viajeros y de las terminales de transporte de mercancías que formen parte de la infraestructura ferroviaria**. Asimismo, se estará a las reglas que aquél determine respecto del establecimiento o la modificación de otros elementos que deban formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General.»

### MOTIVACIÓN

Se sustituye la referencia al Consejo Asesor de Fomento por el Consejo de Obras Públicas, que es el órgano colegiado superior, de carácter técnico, asesor y consultivo de los Ministerios de Fomento y de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente en materia de obras públicas relacionadas con la construcción, explotación, gestión y conservación de sus infraestructuras, el dominio público vial, hidráulico y marítimo-terrestre, la vivienda y el urbanismo, los transportes terrestres y el medio ambiente. El «Consejo Asesor de Fomento» es un órgano inexistente en el organigrama del Ministerio de Fomento.

Por otro lado, se ajusta el contenido del apartado al del artículo 3 del proyecto de ley.

### ENMIENDA NÚM. 109

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista**

De adición.

Se añade un nuevo párrafo al apartado 2 del artículo 5, con el siguiente contenido:

«Cuando la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General defina líneas de nueva construcción, cada una de ellas deberá contar con el correspondiente estudio de demanda realizado con las mejores técnicas de prospectiva disponibles.»



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 57

### MOTIVACIÓN

Aplicación de un criterio básico en la planificación de infraestructuras de transporte.

ENMIENDA NÚM. 110

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el apartado 3 del artículo 5, quedando como sigue:

«3. Para el establecimiento de una línea o tramo, **o de elementos que formen parte de la infraestructura ferroviaria tales como en estaciones de transporte de viajeros o terminales de transporte de mercancías** integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, o su modificación desde el punto de vista del trazado **o bien de su posible soterramiento**, será precisa la redacción, por el Ministerio de Fomento, **de un estudio previo de viabilidad, con el objeto de prever los ingresos de explotación y establecer así el resultado de explotación de la nueva infraestructura, incluyendo costes de explotación, amortización del inmovilizado y gastos financieros**, con arreglo a lo previsto en esta ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle.

**Si dicho estudio previo de viabilidad indicase que la nueva infraestructura no es económicamente sostenible, pero concurrieran razones de interés público que aconsejaran su realización, será precisa la autorización del Consejo de Ministros para la redacción del correspondiente Estudio Informativo.**

**No será preceptiva la redacción de un Estudio de Viabilidad Previo cuando se trate de obras de reposición, de conservación, de acondicionamiento de trazado.**

**Los estudios previos de viabilidad serán públicos y accesibles de forma gratuita a los ciudadanos a través de la página web del Ministerio de Fomento.**

**Antes de la redacción de los proyectos constructivos de estas nuevas infraestructuras será precisa la aprobación, por el Ministerio de Fomento, de un estudio informativo, con arreglo a lo previsto en esta ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle.**

**Antes de la redacción de los proyectos constructivos de estas nuevas infraestructuras será precisa la aprobación, por el Ministerio de Fomento, de un estudio informativo, con arreglo a lo previsto en esta ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle.**

El estudio informativo comprende el análisis y la definición, en aspectos tanto geográficos como funcionales, de las opciones de una actuación determinada y, en su caso, de la selección de la alternativa más recomendable como solución propuesta. En su caso, el estudio informativo incluirá el estudio de impacto ambiental de las opciones planteadas y constituirá el documento básico a efectos de la correspondiente evaluación ambiental prevista en la legislación ambiental.»

### MOTIVACIÓN

Se establece la obligatoriedad de un Estudio de Viabilidad económica como paso previo para planificar una nueva infraestructura de forma que no pueda redactarse un Estudio Informativo que no cuente con Estudio de Viabilidad económica favorable.

Se establece la excepción de realizarlo por motivos de interés social pero deberá acordarlo el Consejo de Ministros, no podrá hacerse por el Ministerio de Fomento.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 58

ENMIENDA NÚM. 111

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De supresión.

Se suprime el párrafo tercero del apartado 3 del artículo 5.

MOTIVACIÓN

En el proyecto de ley, al contrario de lo previsto en la ley vigente en su artículo 5.2, se limita la exigencia de estudio informativo en el caso de modificaciones del trazado de líneas a que estas tengan carácter sustancial.

Coincidiendo con la opinión del Consejo de Estado, deberían mantenerse los términos de la previsión de la ley vigente, no resultando conveniente flexibilizar la exigencia de la aprobación de un estudio informativo en los casos de modificación de las líneas ferroviarias y menos aun cuando la delimitación de los supuestos que lo requieren se hace mediante el uso de conceptos indeterminados e imprecisos como «modificación significativa», «que no supongan una modificación sustancial» o «de reducido tamaño».

ENMIENDA NÚM. 112

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añaden, al inicio del apartado 4 del artículo 5, los siguientes párrafos:

«Los Estudios Informativos serán redactados por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y aprobados por el Ministerio de Fomento.

El Ministerio de Fomento realizara una primera aprobación con carácter provisional antes de someter el Estudio Informativo a los trámites de información pública y audiencia previstos en los apartados siguientes.»

MOTIVACIÓN

Los estudios Informativos tienen una enorme incidencia en el mayor o menor coste de la infraestructura. Habida cuenta que la inversión deberá ser realizada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, si se tiene como objetivo la sostenibilidad del sistema es razonable corresponsabilizarle de las decisiones con incidencia económica que se tomen en esta fase.

No obstante queda salvaguardada la competencia del Ministerio de Fomento en relación a la planificación ferroviaria, ya que se reserva la capacidad de aprobar los Estudios Informativos.

ENMIENDA NÚM. 113

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 59

Se modifica el primer párrafo del apartado 5 del artículo 5, quedando como sigue:

«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 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común, a un trámite de información pública durante un período de 30 días hábiles. Las observaciones realizadas en este trámite deberán versar exclusivamente sobre la concepción global del trazado proyectado **y los aspectos funcionales o de explotación incluidos en el estudio informativo**. La tramitación del expediente de información pública corresponde al Ministerio de Fomento.»

### MOTIVACIÓN

Unificar en un solo procedimiento el trámite de audiencia del estudio informativo.

Eliminar la restricción de permitir únicamente a las empresas ferroviarias la capacidad de alegar sobre aspectos funcionales o de explotación.

### ENMIENDA NÚM. 114

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista**

De supresión.

Se suprime el segundo párrafo del apartado 5 del artículo 5.

### MOTIVACIÓN

El trámite de audiencia a las empresas ferroviarias y al administrador de infraestructuras ferroviarias se ha unificado con el previsto en el primer párrafo del apartado 5 de este artículo a través de la enmienda formulada anteriormente.

### ENMIENDA NÚM. 115

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista**

De modificación.

Se sustituye el apartado 7 del artículo 5 por el siguiente:

«7. **Completada la tramitación prevista en el apartado anterior corresponderá al Ministerio de Fomento el acto formal de aprobación del estudio informativo, que supondrá la inclusión de la línea o tramo de la red a que éste se refiera en la Red Ferroviaria de Interés General, de conformidad con lo establecido en el artículo 4.2. Una vez aprobado, el Estudio Informativo tendrá carácter público y deberá ser accesible de forma libre y gratuita en formato editable a través de la web del Ministerio de Fomento.**

Con ocasión de las revisiones de los instrumentos de planeamiento urbanístico o en los casos que se apruebe un tipo de instrumento distinto al anteriormente vigente, se incluirán las nuevas infraestructuras contenidas en los estudios informativos aprobados definitivamente con anterioridad. Para tal fin, los estudios informativos incluirán una propuesta de la banda de reserva de la previsible ocupación de la infraestructura y de sus zonas de dominio público.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 60

**Esta propuesta no supondrá la adquisición por parte de los titulares de los terrenos de un derecho a la expropiación de los mismos, ni la posibilidad de instar la expropiación por ministerio de la ley, aunque tal previsión esté regulada por la legislación urbanística autonómica, hasta el momento en que se inicie la ejecución del correspondiente proyecto y afectará exclusivamente a los bienes y derechos afectados por el proyecto.**

A los solos efectos de la ocupación temporal de los terrenos para la toma de datos y realización de prospecciones necesarias para la elaboración de los proyectos, la aprobación de los estudios informativos implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación temporal de dichos terrenos.»

### MOTIVACIÓN

Aumentar la transparencia siguiendo el principio de «open data» estableciendo que los estudios informativos sean públicos y gratuitos para los ciudadanos a través de la red.

### ENMIENDA NÚM. 116

#### FIRMANTE:

#### Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade un nuevo apartado 9 al artículo 5, con el siguiente contenido:

«9. Las nuevas líneas ferroviarias que discurran en zonas próximas a núcleos urbanos se deberán cumplir las siguientes condiciones.

a. Cuando la traza discurra a menos de 500 metros de una zona calificada como urbana o urbanizable por el planeamiento urbanístico, la cota del ferrocarril se situará por debajo del terreno natural a la distancia necesaria para permitir el soterramiento futuro de la línea ferroviaria respetando la cota preexistente.

Cuando esta configuración no sea aconsejable por razones topográficas o hidrogeológicas, la cota se situará por encima del terreno natural de forma que permita la sustitución futura del terraplén por un viaducto.

Se podrán combinar ambas soluciones en un mismo término municipal, procurando en todo caso que la zona de transición en la que no se verifica ninguna de las dos condiciones tenga la mínima longitud posible.

b. Cuando la traza discurra por suelo urbano no consolidado, además de las condiciones anteriores se deberá prever en el Estudio Informativo una adecuada permeabilidad de la traza ferroviaria, estableciendo cruces transversales separados entre sí una distancia máxima de 600 m para vehículos a motor y de 200 m para peatones y movilidad no motorizada.

c. Cuando la traza discurra por suelo urbano consolidado deberá acometerse junto con la construcción de la línea ferroviaria el soterramiento o viaducto definidos en el apartado 1. En el caso de la opción viaducto se establecerán las medidas necesarias para que se cumplan los objetivos de calidad establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 de 17 de noviembre del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, tanto en periodo diurno como en periodo nocturno.

Las especificaciones anteriores no se aplicarán a las estaciones, apartaderos, apeaderos y cualesquiera otras instalaciones ferroviarias no lineales que salvo excepción motivada deberán construirse a la cota que resulte económicamente más favorable.»

### MOTIVACIÓN

Proteger los derechos de los ciudadanos frente a las afecciones de carácter negativo que el ferrocarril pueda tener en el entorno de sus viviendas, evitando el dañino efecto barrera del ferrocarril.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 61

ENMIENDA NÚM. 117

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade un nuevo párrafo a continuación del segundo párrafo del apartado 1 del artículo 6, con el siguiente contenido:

«Una vez aprobados, los proyectos básicos tendrán carácter público y deberán ser accesibles de forma libre y gratuita en formato editable a través de la web del Ministerio de Fomento.»

MOTIVACIÓN

Aumentar la transparencia siguiendo el principio de «open data».

ENMIENDA NÚM. 118

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el primer párrafo del apartado 2 del artículo 7, quedando como sigue:

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

MOTIVACIÓN

Proteger los derechos de los ciudadanos frente a las afecciones de carácter negativo que el ferrocarril pueda tener en el entorno de sus viviendas.

ENMIENDA NÚM. 119

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 62

Se sustituye el tercer párrafo del apartado 2 del artículo 7, por el siguiente:

«La regla establecida en el párrafo anterior será también de aplicación a los estudios informativos en tramitación que, no habiendo sido aún aprobados, hayan sido sometidos a información pública y siempre que el plazo de suspensión de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, no supere un año a contar desde la fecha de publicación del anuncio de la información pública del correspondiente estudio, el cual podrá prorrogarse motivadamente por el Ministerio de Fomento, por un plazo máximo de seis meses. Durante dicho plazo, la Administración competente en materia de ordenación territorial o urbanística no podrá otorgar nuevas clasificaciones y calificaciones a los suelos afectados por los trazados y actuaciones ferroviarias objeto del correspondiente Estudio Informativo, ni autorizaciones y licencias urbanísticas nuevas.»

### MOTIVACIÓN

Mejora de la redacción, más ajustada al ámbito de competencias en materia de urbanismo.

### ENMIENDA NÚM. 120

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista**

De modificación.

Se modifica el tercer párrafo del apartado 2 del artículo 9, quedando como sigue:

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

### MOTIVACIÓN

Según el artículo 21 de la Ley de Expropiación Forzosa, el acuerdo de necesidad de ocupación inicia el expediente expropiatorio, careciendo de sentido la mayor parte de las veces una iniciación tan anticipada del procedimiento expropiatorio debido al dilatado lapso de tiempo entre la aprobación del proyecto y la necesidad de disponer de los terrenos.

### ENMIENDA NÚM. 121

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista**

De modificación.

Se modifica el apartado 4 del artículo 10, quedando como sigue:

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 63

MOTIVACIÓN

Técnica.

ENMIENDA NÚM. 122

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade un nuevo apartado al final del artículo 10, con el siguiente contenido:

**«6. El administrador de infraestructuras ferroviarias precisará las autorizaciones, licencias o permisos exigidos por otras disposiciones legales cuando las obras o las actividades que pretenda desarrollar no estén ligadas al mantenimiento o explotación ferroviaria, aunque tengan lugar en la zona de servicio ferroviario.»**

MOTIVACIÓN

El Tribunal Constitucional señala, a propósito de la exención de control preventivo municipal para las obras que se realicen en el dominio público portuario o aeroportuario por las autoridades portuarias o aeroportuarias, que la misma ha de entenderse limitada a las obras portuarias o aeroportuarias en sentido estricto, pero no puede alcanzar a aquellas otras que, aunque realizadas en la zona de servicio del puerto o aeropuerto, son de naturaleza diversa; en tales casos, será de aplicación la legislación urbanística general y, en principio, la exigencia de licencia previa que corresponde otorgar al Ayuntamiento competente (SSTC 40/1998 y 204/2002). Esta doctrina es trasladable a la materia que es objeto de regulación en este proyecto de ley ya que el administrador de infraestructuras puede realizar de forma directa actividades industriales, comerciales o de servicios, que no tengan directamente como objeto el tráfico ferroviario propiamente dicho, aunque estén relacionadas con el mismo, tal y como exige el artículo 9 del proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 123

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el apartado 1 del artículo 11, quedando como sigue:

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

MOTIVACIÓN

Se trata de evitar la flexibilización que introduce la nueva normativa proyectada para acordar la clausura de líneas o tramos de la infraestructura ferroviaria.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 64

ENMIENDA NÚM. 124

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el segundo párrafo del apartado 2 del artículo 11, quedando como sigue:

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

MOTIVACIÓN

Sentencia del Tribunal constitucional 245/2012 de 18 de diciembre en relación con el artículo 11.2 de la ley vigente.

ENMIENDA NÚM. 125

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el artículo 15, quedando como sigue:

«Artículo 15. Límite de edificación.

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

2. La línea límite de edificación se sitúa a la mayor de estas dos distancias:

a) Cincuenta metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista.

b) La mínima distancia a la que se cumplan los objetivos de calidad para ruido y vibraciones establecidos en la Ley del Ruido.

3. Con carácter general, en las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General que discurran por zonas calificadas como urbanas en el momento de entrada en vigor de esta Ley, el Ministerio de Fomento podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el apartado 2, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente y que se cumplan los objetivos de calidad para ruido y vibraciones establecidos en la Ley del Ruido.»

MOTIVACIÓN

Proteger los derechos de los ciudadanos frente a las afecciones de carácter negativo que el ferrocarril pueda tener en el entorno de sus viviendas.



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 65

### ENMIENDA NÚM. 126

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Socialista**

De modificación.

Se modifica el segundo párrafo del apartado 1 del artículo 16, quedando como sigue:

«Los solicitantes de una autorización para la realización de obras, instalaciones o actividades en las zonas de dominio público del ferrocarril, estarán obligados a prestar al administrador de la infraestructura ferroviaria **una garantía, consistente en una cantidad en efectivo, aval bancario o seguro de caución**, que éste exija en relación con la correcta ejecución de las actividades autorizadas, de conformidad con lo que se determine reglamentariamente.»

### MOTIVACIÓN

Es necesario establecer los tipos de garantías exigibles por el administrador, así como que los términos y modalidades de las garantías se fijen reglamentariamente, no quedando al albur de la discrecionalidad del administrador dicha concreción.

### ENMIENDA NÚM. 127

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Socialista**

De adición.

Se añade un nuevo apartado al artículo 16, con el siguiente contenido:

«8. Los instrumentos de planeamiento urbanístico situados total o parcialmente dentro de la zona de protección al ferrocarril aprobados o modificados con posterioridad a la entrada en vigor de esta Ley deberán prever una adecuada permeabilidad de la traza ferroviaria, estableciendo cruces transversales separados entre sí una distancia máxima de 600 m para vehículos a motor y de 200 m para peatones y movilidad no motorizada.

La cota de los viales urbanos en la zona de protección al ferrocarril será tal que permita el soterramiento del mismo sin variar la posición existente, salvo que en el planeamiento se opte por dotar de permeabilidad transversal por debajo de la línea ferroviaria, en cuyo caso los viales respetaran las cotas necesarias para cumplir este objetivo.

En estos casos, si la permeabilidad de la traza se materializa como parte del proceso urbanizador y de forma simultánea con el mismo en un determinado ámbito, el Ministerio de Fomento podrá también establecer la línea límite a una distancia inferior a la fijada en el artículo 15.2, siempre que se cumplan los objetivos de calidad para ruido y vibraciones establecidos en la Ley del Ruido.»

### MOTIVACIÓN

Proteger los derechos de los ciudadanos frente a las afecciones de carácter negativo que el ferrocarril pueda tener en el entorno de sus viviendas, evitando el dañino efecto barrera del ferrocarril.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 66

ENMIENDA NÚM. 128

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade el siguiente párrafo al comienzo del apartado 1 del artículo 18:

«1. Corresponde al administrador de Infraestructuras ferroviarias velar por el cumplimiento de las prescripciones establecidas en relación con las zonas de dominio público o de protección de la infraestructura ferroviaria.»

MOTIVACIÓN

Se establece de forma expresa la obligación de vigilancia por parte del administrador de infraestructuras para velar por el cumplimiento de las limitaciones que afectan a las zonas de protección de las líneas ferroviarias.

ENMIENDA NÚM. 129

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el apartado 1 del artículo 19, quedando como sigue:

«1. La administración de las infraestructuras ferroviarias integradas en la Red Ferroviaria de Interés General tiene por objeto el mantenimiento y explotación de aquellas, así como también la gestión de su sistema de control, de circulación y de seguridad **y la gestión de los activos inmobiliarios y logísticos que tengan tal consideración.** No podrán encomendarse a terceros la realización de funciones inherentes a la gestión del sistema de control, de circulación y de seguridad.»

MOTIVACIÓN

Facilitar el equilibrio económico-financiero del administrador y reducir la aportación de fondos públicos.

ENMIENDA NÚM. 130

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De supresión.

Se suprime el apartado 4 del artículo 19.

MOTIVACIÓN

Suprimir la posibilidad de que el Ministerio de Fomento pueda asignar a una entidad privada las funciones propias del administrador de infraestructuras ferroviarias. Tal posibilidad no viene impuesta por la normativa comunitaria que es objeto de transposición mediante el presente proyecto de ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
**CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 67

**ENMIENDA NÚM. 131**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Socialista**

De supresión.

Se suprime el apartado f) del artículo 20.

MOTIVACIÓN

Es una repetición del punto d) y no figura, por tanto, en el anexo II punto 1 de la Directiva 2012/34.

---

**ENMIENDA NÚM. 132**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Socialista**

De supresión.

Se suprime el segundo párrafo del artículo 21.

MOTIVACIÓN

Evitar que el cambio de entidad administradora conlleve una disminución de las garantías establecidas inicialmente.

---

**ENMIENDA NÚM. 133**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Socialista**

De modificación.

Se modifica el primer párrafo del artículo 21, quedando como sigue:

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

MOTIVACIÓN

En coherencia con enmiendas anteriores.

---

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 68

ENMIENDA NÚM. 134

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se incorpora una nueva letra antes de la «a)» en el apartado 1 del artículo 23, con el siguiente contenido:

«Nueva) La realización de los estudios informativos necesarios para el desarrollo de su programa de actividad.»

MOTIVACIÓN

Necesidad de asignación de responsabilidad en la gestión y realización de los estudios informativos.

ENMIENDA NÚM. 135

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica la letra a) del artículo 23, quedando como sigue:

«a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias de su titularidad que deban formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General y su construcción, **siempre que se lleve a cabo con recursos financieros del propio Administrador** y con arreglo a lo que determine el Ministerio de Fomento.»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 136

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica la letra b) del artículo 23, quedando como sigue:

«b) La construcción de infraestructuras ferroviarias **con recursos procedentes de administraciones públicas**, conforme al correspondiente convenio.»

MOTIVACIÓN

Los préstamos que pudiera obtener el Administrador son recursos ajenos y no parece que requieran de ningún convenio, sino de un contrato de préstamo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 69

ENMIENDA NÚM. 137

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade una nueva letra, a continuación de la a), en el apartado 2 del artículo 24, con el siguiente contenido:

«a) bis. El Estado podrá aportar al administrador de infraestructuras ferroviarias una financiación acorde con sus funciones, especialmente para hacer frente a nuevas inversiones.»

MOTIVACIÓN

Transposición de la Directiva Recast.

---

ENMIENDA NÚM. 138

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica la letra c) del apartado 2 del artículo 24, quedando como sigue:

«c) Los administradores generales de infraestructuras ferroviarias contratarán **los contratos excepcionados en el apartado anterior...** (Resto igual).»

MOTIVACIÓN

Aclarar el régimen de contratación de los administradores de infraestructuras ferroviarias.

---

ENMIENDA NÚM. 139

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica segundo párrafo del apartado 3 del artículo 25, quedando como sigue:

«En aquellos segmentos en los que el transporte ferroviario sea competitivo con otros modos de transporte **y sobre la base de una competencia intermodal equitativa y no discriminatoria**, el Gobierno podrá exigir a los administradores de infraestructuras que equilibren sus cuentas sin financiación estatal.»

MOTIVACIÓN

Adecuación a la Directiva 2012/34.

---

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 70

ENMIENDA NÚM. 140

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se suprime en el título y en el apartado 1 del artículo 28 la palabra «laboral».

MOTIVACIÓN

Técnica. Evitar redundancia.

---

ENMIENDA NÚM. 141

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade la siguiente frase al final del primer párrafo de apartado 1 del artículo 28:

**«La selección del citado personal se realizará mediante convocatoria pública y de acuerdo con los principios de igualdad, mérito y capacidad.»**

MOTIVACIÓN

Fijar criterios para la selección del personal del administrador general de infraestructuras ferroviarias.

---

ENMIENDA NÚM. 142

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el primer párrafo del apartado 2 del artículo 38, quedando como sigue:

**«2. Queda prohibido todo negocio jurídico sobre la capacidad de infraestructura adjudicada. La contravención de este precepto determinará la revocación de la licencia.»**

MOTIVACIÓN

Incorporar al artículo la consecuencia jurídica derivada del incumplimiento.

---

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 71

ENMIENDA NÚM. 143

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Los apartados 3, 4, 5 y 6 del artículo 38 pasan a formar un nuevo artículo, el 38 bis, con el título «Acuerdos marco».

MOTIVACIÓN

La regulación de los acuerdos marco tiene entidad suficiente como para dedicarle un artículo, tal como lo hace la Directiva 2012/34 en su artículo 42.

ENMIENDA NÚM. 144

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade un nuevo párrafo al artículo 48, con el siguiente contenido:

**«Las empresas ferroviarias adaptarán sus actividades al mercado y serán administradas bajo la responsabilidad de sus órganos de dirección con el fin de que presten servicios eficaces y adecuados con el menor coste posible para la calidad del servicio exigida. Las empresas ferroviarias deberán ser administradas según los principios que se aplican a las sociedades mercantiles, independientemente de su forma de propiedad.»**

MOTIVACIÓN

Trasposición de la directiva 2012/34, artículo 5.1.

ENMIENDA NÚM. 145

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el párrafo d) del apartado 3 del artículo 50, quedando como sigue:

«d) Las sancionadas o condenadas, mediante resolución o sentencia firmes, por infracciones **graves o** muy graves cometidas en el ámbito de la legislación específica de transportes o por infracciones **graves o** muy graves de las obligaciones derivadas de las normas sociales o laborales, en particular de la legislación sobre seguridad y salud en el trabajo, en el plazo de cinco años desde la firmeza de la resolución sancionadora.»

MOTIVACIÓN

Ajustar el contenido del párrafo a las determinaciones del artículo 19 de la Directiva 2012/34/UE.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 72

ENMIENDA NÚM. 146

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el artículo 52, quedando como sigue:

«Artículo 52. Competencia profesional del solicitante de la licencia.

1. Se cumplirá el requisito de competencia profesional cuando la entidad solicitante disponga o se comprometa a disponer, en el momento de inicio de sus actividades, de los siguientes medios personales y materiales:

a) Órganos directivos con los conocimientos y la experiencia necesarios para ejercer la supervisión y el control operativo seguros y fiables del tipo de actividades para las que habilita la licencia.

b) Personal responsable de la seguridad del transporte ferroviario, plenamente capacitado para ejercer su actividad.

c) Personal, material rodante y organización aptos para garantizar el suficiente grado de seguridad en los servicios prestados.

2. A los efectos indicados en el apartado anterior, toda solicitud de licencia habrá de ir acompañada de la documentación que, mediante Orden del Ministerio de Fomento, se especifique.»

MOTIVACIÓN

Incorporar requisitos que favorecen la seguridad ferroviaria.

ENMIENDA NÚM. 147

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el apartado 4 del artículo 56, quedando como sigue:

«4. **El Gobierno, mediante real decreto**, desarrollará el procedimiento de revocación de las licencias.»

MOTIVACIÓN

Especificar que la habilitación es al Gobierno, titular de la potestad reglamentaria.

ENMIENDA NÚM. 148

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 73

Se modifica el primer párrafo del apartado 2 del artículo 59, quedando como sigue:

«2. Para la prestación de servicios ferroviarios sujetos a obligaciones de servicio público, las empresas ferroviarias deberán disponer de una autorización que será otorgada por el Ministerio de Fomento, previo informe favorable de los Ministerios de Economía y Competitividad y de Hacienda y Administraciones Públicas **y las comunidades autónomas y entidades locales, cuando participen en su financiación**, y previo acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a través de un procedimiento de licitación que se ajustará a los principios de publicidad, transparencia y no discriminación.»

### MOTIVACIÓN

Se prevé un mecanismo de informes para regular el procedimiento de otorgamiento de autorizaciones en el que no participan las CC.AA, cuando si se prevén mecanismos de financiación conjunta entre estas administraciones y el MFOM. Parece más que oportuno que las CC.AA puedan igualmente participar, más si cabe, en los casos en que financian este tipo de servicios.

ENMIENDA NÚM. 149

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista**

De supresión.

Se suprime el cuarto párrafo del apartado 2 del artículo 59.

### MOTIVACIÓN

La única causa de adjudicación directa no parece necesitar de especiales justificaciones.

ENMIENDA NÚM. 150

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista**

De modificación.

Se modifica el apartado 3 del artículo 59, quedando como sigue:

«3. Una Orden del Ministro de Fomento, previo informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, del Ministerio de Economía y Competitividad y del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas **y las CCAA y entidades locales, cuando participen en su financiación**, y previo acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, desarrollará el régimen de las autorizaciones... (Resto igual).»

### MOTIVACIÓN

Se prevé un mecanismo de informes para regular el procedimiento de otorgamiento de autorizaciones en el que no participan las CC.AA, cuando si se prevén mecanismos de financiación conjunta entre estas administraciones y el MFOM. Parece más que oportuno que las CC.AA puedan igualmente participar, más si cabe, en los casos en que financian este tipo de servicios.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 74

ENMIENDA NÚM. 151

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade un nuevo apartado, a continuación del apartado 1 del artículo 62, con el siguiente contenido:

«1. bis. Concretamente, los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de viajeros gozarán de los siguientes derechos:

a) Acceder a la publicación por la empresa ferroviaria, con la suficiente antelación, del horario de los servicios y de las tarifas correspondientes a éstos.

b) Contratar la prestación del servicio ferroviario desde o hasta cualquiera de las estaciones en las que se recojan o se apeen viajeros. A estos efectos, las empresas ferroviarias podrán prestar sus servicios entre cualesquiera estaciones del trayecto que cubran.

c) Recibir el servicio satisfaciendo, en su caso, los precios de acuerdo con las tarifas correspondientes.

d) Celebrar con la empresa ferroviaria un contrato de transporte ajustado a lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. Los contratos tipo de transporte que afecten a los usuarios del servicio deberán ser previamente aprobados por el Ministerio de Fomento, previa audiencia al Consejo de Consumidores y Usuarios.

e) Ser indemnizados por la empresa ferroviaria, en caso de incumplimiento por ésta de las obligaciones que le impongan esta ley y las disposiciones que la desarrollen o de las asumidas en el contrato celebrado con ella.

f) Ser informados de los procedimientos establecidos para resolver las controversias que puedan surgir en relación con el cumplimiento del contrato de transporte ferroviario.

g) Cualesquiera otros que les reconozcan las normas vigentes.»

MOTIVACIÓN

Mantener el actual listado de derechos de los usuarios, recogidos en el apartado 2 del artículo 59 del texto vigente.

ENMIENDA NÚM. 152

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el apartado 2 del artículo 62, quedando como sigue:

«2. **El Gobierno, mediante real decreto, establecerá** las condiciones generales o contratos tipo para las distintas clases de servicios de transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías.»

MOTIVACIÓN

Habilitar al Gobierno, titular de la potestad reglamentaria.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 75

### ENMIENDA NÚM. 153

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista**

De modificación.

Se modifica el apartado 4 del artículo 62, quedando como sigue:

«4. Los usuarios, sin perjuicio de poder instar la defensa de sus pretensiones en los términos previstos en la vigente legislación, ante las juntas arbitrales de transporte **y las juntas arbitrales de consumo** y, en todo caso, ante la jurisdicción ordinaria, están facultados para dirigir las reclamaciones relacionadas con la prestación del servicio a la empresa ferroviaria que lo lleve a cabo.»

#### MOTIVACIÓN

Incluir las juntas arbitrales de consumo, como órganos especializados en la defensa de los derechos de los consumidores y usuarios, entre las instancias ante las cuales pueden presentar sus reclamaciones.

### ENMIENDA NÚM. 154

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista**

De modificación.

Se modifica el primer párrafo del apartado 3 del artículo 64, quedando como sigue:

«3. La **Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria** velará en todo momento, atendiendo a la legislación vigente y al progreso técnico y científico, por la seguridad en el transporte ferroviario, así como por el estricto cumplimiento y aplicación de las normas de seguridad por parte de los distintos agentes del sistema ferroviario.»

#### MOTIVACIÓN

Es a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria a la que corresponden las funciones y competencias descritas en este apartado.

### ENMIENDA NÚM. 155

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista**

De modificación.

Se modifica el tercer párrafo del apartado 4 del artículo 64, quedando como sigue:

«3. El administrador de infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias serán responsables, conforme a la legislación vigente, de la formación y cualificación de sus empleados y de aquellas otras personas que realicen para ellos un trabajo **relacionado con** la seguridad en la circulación.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 76

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 156

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica la letra a) del apartado 1 del artículo 65, quedando como sigue:

«Velar por el mantenimiento general de la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General **mediante la inspección y supervisión del cumplimiento de las obligaciones de los actores y de todos los elementos del sistema ferroviario**, así como el ejercicio de la potestad sancionadora, en su caso, en materia de seguridad ferroviaria.»

MOTIVACIÓN

De acuerdo con el criterio de la Secretaría General Técnica y del Consejo de Estado debería establecerse que los métodos para velar por el mantenimiento general de la seguridad en la circulación se ampliaran a la inspección de las obligaciones de los actores y de todos los elementos del sistema ferroviario.

ENMIENDA NÚM. 157

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade una nueva letra al apartado 1 del artículo 65, con el siguiente contenido:

«j) Otorgar, suspender o revocar las licencias a las empresas ferroviarias.»

MOTIVACIÓN

Ampliar las funciones de la Agencia de Seguridad Ferroviaria para el mejor desempeño de su cometido en relación con la seguridad ferroviaria.

ENMIENDA NÚM. 158

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade una nueva letra al apartado 1 del artículo 65, con el siguiente contenido:

«k) La inspección y supervisión de la seguridad de todos los elementos del sistema ferroviario.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 77

MOTIVACIÓN

Ampliar las funciones de la Agencia de Seguridad Ferroviaria para el mejor desempeño de su cometido en relación con la seguridad ferroviaria.

ENMIENDA NÚM. 159

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el apartado 1 del artículo 66, quedando como sigue:

«1. Antes de prestar servicios de transporte sobre una determinada línea o tramo de la Red Ferroviaria de Interés General, las empresas ferroviarias deberán obtener el certificado de seguridad **expedido por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.**»

MOTIVACIÓN

Se incorpora el órgano encargado de expedir los certificados de seguridad, de conformidad con el artículo 65.1.c) del Proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 160

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade un nuevo párrafo en el apartado 1 del artículo 73, con el siguiente contenido:

«**El Presidente y los vocales no podrán haber recibido remuneración alguna, ni directa ni indirectamente, de ningún administrador de infraestructuras ferroviarias ni de empresas ferroviarias en los tres años anteriores a su designación, ni en el ejercicio de su mandato, ni en los tres años posteriores a su cese en el cargo.**»

MOTIVACIÓN

Garantizar la independencia en la investigación de accidentes e incidencias.

ENMIENDA NÚM. 161

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 78

Se modifica el primer párrafo del artículo 83, quedando como sigue:

«La cuantía de la tasa regulada en esta sección se determinará por vez primera **y podrá ser modifica posteriormente**, a través de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado.»

### MOTIVACIÓN

Tal y como señala en su informe el Consejo de Estado, no existen razones objetivas que justifiquen la atribución al Ministro de Fomento de facultades para modificar los importes y para excepcionar, por la vía de la deslegalización, el principio de legalidad tributario establecido en el artículo 8.a) de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, en consonancia con el artículo 31 de la Constitución.

### ENMIENDA NÚM. 162

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista**

De modificación.

Se modifica el primer párrafo del artículo 87, quedando como sigue:

«La cuantía de la tasa regulada en esta sección se determinará por vez primera **y podrá ser modifica posteriormente**, a través de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado.»

### MOTIVACIÓN

Tal y como señala en su informe el Consejo de Estado, no existen razones objetivas que justifiquen la atribución al Ministro de Fomento de facultades para modificar los importes y para excepcionar, por la vía de la deslegalización, el principio de legalidad tributario establecido en el artículo 8.a) de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, en consonancia con el artículo 31 de la Constitución.

### ENMIENDA NÚM. 163

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista**

De modificación.

Se modifica el primer párrafo del artículo 92, quedando como sigue:

«La cuantía de la tasa regulada en esta sección se determinará por vez primera **y podrá ser modifica posteriormente**, a través de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado.»

### MOTIVACIÓN

Tal y como señala en su informe el Consejo de Estado, no existen razones objetivas que justifiquen la atribución al Ministro de Fomento de facultades para modificar los importes y para excepcionar, por la vía de la deslegalización, el principio de legalidad tributario establecido en el artículo 8.a) de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, en consonancia con el artículo 31 de la Constitución.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 79

ENMIENDA NÚM. 164

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el primer párrafo del artículo 95, quedando como sigue:

«La cuantía de la tasa regulada en esta sección se determinará por vez primera **y podrá ser modifica posteriormente**, a través de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado.»

MOTIVACIÓN

Tal y como señala en su informe el Consejo de Estado, no existen razones objetivas que justifiquen la atribución al Ministro de Fomento de facultades para modificar los importes y para excepcionar, por la vía de la deslegalización, el principio de legalidad tributario establecido en el artículo 8.a) de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, en consonancia con el artículo 31 de la Constitución.

ENMIENDA NÚM. 165

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade al final del apartado 5 del artículo 96 la siguiente frase:

«Estas aportaciones no podrán destinarse a la minoración de los cánones a aplicar a los servicios de viajeros no sujetos a obligaciones de servicio público.»

MOTIVACIÓN

Evitar que se destine el dinero público para financiar servicios comerciales.

ENMIENDA NÚM. 166

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade un nuevo apartado al apartado «Uno» del artículo 108, con el siguiente contenido:

«4. Infracciones relacionadas con determinadas conductas de los usuarios del transporte ferroviario:

- a) Acceder al tren o abandonar éste fuera de las paradas establecidas o estando éste en movimiento.
- b) Obstaculizar o forzar los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de los coches del tren o de las que sean de uso exclusivo del personal de la empresa ferroviaria.
- c) Usar, sin causa justificada, de cualquiera de los mecanismos de parada de los trenes, de seguridad o de socorro.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 80

d) Entrar en las cabinas de conducción de los trenes, locomotoras u otros lugares en los que se encuentre el material de tracción, o acceder a instalaciones reservadas para el uso exclusivo de las personas autorizadas.

e) Viajar sin título de transporte o con título que resulte insuficiente en función de las características del viaje y condiciones generales de contratación establecidas que sean de aplicación, así como el uso indebido del título que se posea o viajar en lugares distintos de los habilitados para los viajeros.

f) Fumar en los coches y locales.

g) Realizar acciones que impliquen peligro para la integridad física de los demás usuarios o que supongan el deterioro del material de los vehículos o de las estaciones.»

MOTIVACIÓN

Siguiendo las recomendaciones que al respecto formula el Consejo de Estado, se incorpora al proyecto de ley el régimen de infracciones relacionado con determinadas conductas de los usuarios del ferrocarril, recogidos en la ley vigente.

ENMIENDA NÚM. 167

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el párrafo c) del apartado 1 del artículo 109, quedando como sigue:

«c) Las leves con multa de hasta 7.500 euros. En el caso de infracciones en materia de transporte ferroviario **y las relacionadas con determinadas conductas de los usuarios del transporte ferroviario**, la multa será hasta 750 euros.»

MOTIVACIÓN

Siguiendo las recomendaciones que al respecto formula el Consejo de Estado, se incorpora al proyecto de ley el régimen sancionador relacionado con determinadas conductas de los usuarios del ferrocarril, recogidos en la ley vigente.

ENMIENDA NÚM. 168

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De supresión.

Se suprime en el primer párrafo del apartado 1 de la disposición adicional primera «...o de las líneas o tramos gestionados en régimen de concesión,...»

MOTIVACIÓN

El modelo concesional no se contempla en el Proyecto de ley.



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 81

ENMIENDA NÚM. 169

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el título de la disposición adicional quinta, quedando como sigue:

«Disposición adicional quinta. “Publicación de la estrategia indicativa de la infraestructura ferroviaria **y del programa de actividad.**”»

MOTIVACIÓN

Acomodar el título a la incorporación de un nuevo párrafo.

---

ENMIENDA NÚM. 170

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade un nuevo párrafo a la disposición adicional quinta, con el siguiente contenido:

«El administrador de infraestructuras ferroviarias publicará su programa de actividad antes del 16 de diciembre de 2017.»

MOTIVACIÓN

Necesidad de concreción para fijar criterios en la relación Estado-administrador.

---

ENMIENDA NÚM. 171

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De supresión.

Se suprime la disposición adicional sexta.

MOTIVACIÓN

Garantizar el cumplimiento de las máximas exigencias de seguridad.

---

ENMIENDA NÚM. 172

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 82

Se añade una nueva disposición adicional, con el siguiente contenido:

«Disposición adicional (nueva). Garantía de accesibilidad para personas con discapacidad.

Serán de aplicación a las infraestructuras ferroviarias y a la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros las condiciones de accesibilidad universal, no discriminación y las obligaciones de atención a personas con discapacidad y con movilidad reducida establecidas en la Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad y de su Inclusión Social, aprobada mediante el Real Decreto-legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, y en su normativa de desarrollo.»

### MOTIVACIÓN

Es preciso incluir en el texto de la Ley del Sector Ferroviario, como normativa sectorial de ferrocarriles, una mención expresa a los mandatos en materia de accesibilidad universal y no discriminación de personas con discapacidad vigentes, de modo que se establezca una conexión entre la legislación ferroviaria y de la promoción y protección de los derechos de las personas con discapacidad.

---

### ENMIENDA NÚM. 173

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista**

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional con el siguiente contenido:

«Disposición adicional (nueva). Plan de supresión de pasos a nivel.

El Gobierno, en el plazo de un año desde la aprobación de la ley, deberá elaborar un Plan plurianual de inversiones para la supresión de pasos a nivel.»

### MOTIVACIÓN

Los pasos a nivel son auténticos obstáculos para la seguridad y explotación de la vía. Es por ello exigible un esfuerzo inversor que los elimine progresivamente.

---

### ENMIENDA NÚM. 174

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista**

De modificación.

Se modifica el apartado 1 de la disposición transitoria primera, quedando como sigue:

«1. El proceso de apertura a la competencia de los servicios de transporte ferroviario interior de viajeros de competencia estatal se realizará, con el fin de garantizar la prestación de **unos servicios suficientes, de calidad, a precios competitivos y adaptados a las necesidades de la población** y la ordenación del sector, de acuerdo con lo previsto en esta disposición.»

**BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES**  
**CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 83

MOTIVACIÓN

Introducir criterios para una mejora de la oferta que estimule la demanda a la vez que aumenta la utilidad social y económica del ferrocarril en España.

**ENMIENDA NÚM. 175**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Socialista**

De modificación.

Se sustituye el apartado 3 de la disposición transitoria primera por el siguiente:

«3. Los servicios de transporte ferroviario interior de viajeros, distintos a los regulados en el apartado 2 anterior, no se prestarán en régimen de libre competencia hasta tanto la Unión Europea no establezca un régimen de apertura del mercado para este tipo de transporte. Hasta entonces, RENFE-Operadora tendrá derecho a explotar los servicios de transporte de viajeros que se presten sobre la Red Ferroviaria de Interés General en la forma establecida en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y en su normativa de desarrollo en cuanto no se opongan al resto del contenido de esta Ley.»

MOTIVACIÓN

Acompasar la apertura del mercado del transporte nacional de viajeros por ferrocarril a las decisiones adoptadas en el marco de la Unión Europea.

**ENMIENDA NÚM. 176**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Socialista**

De supresión.

Se suprime el apartado 4 de la disposición transitoria primera.

MOTIVACIÓN

Acompasar la apertura del mercado del transporte nacional de viajeros por ferrocarril a las decisiones adoptadas en el marco de la Unión Europea.

**ENMIENDA NÚM. 177**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Socialista**

De supresión.

Se suprime el apartado 5 de la disposición transitoria primera.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 84

MOTIVACIÓN

Acompasar la apertura del mercado del transporte nacional de viajeros por ferrocarril a las decisiones adoptadas en el marco de la Unión Europea.

ENMIENDA NÚM. 178

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista**

De supresión.

Se suprime la disposición transitoria octava.

MOTIVACIÓN

En coherencia con las enmiendas a la disposición transitoria primera.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i de Unió, de acuerdo con lo establecido en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de junio de 2015.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

ENMIENDA NÚM. 179

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar la letra c) del artículo 2 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«Artículo 2. Fines de la ley.

c) Facilitar el desarrollo de la política europea común de transporte ferroviario, favoreciendo la interconexión y la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios y la intermodalidad de los servicios de transporte, a través de un adecuado diseño de infraestructura y superestructura ferroviaria así como a través de los criterios de evaluación en los concursos de adquisición de material rodante.»

JUSTIFICACIÓN

Hay que reforzar este fin que recoge la letra c) en lo que se refiere tanto a las condiciones técnicas desarrolladas en los pliegos como a criterios de evaluación sobre «trenes nuevos». De acuerdo a la nueva ley debe primarse la «interoperabilidad».

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 85

Ej. Arquitectura de acceso al tren relacionada con la altura de andenes. No debería establecerse la altura de los andenes de la Alta Velocidad como el patrón de accesibilidad, si no patrones que favorezcan operar en diferentes entornos europeos.

Sistemas de señalización; incluir sistemas de señalización que favorezcan la interoperabilidad con los países adyacentes yendo más allá de los sistemas particulares de la red española.

### ENMIENDA NÚM. 180

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar la letra f) del artículo 2 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario e introducir una nueva letra o) en el mismo artículo

Redacción que se propone:

«f) Regular la construcción de infraestructuras ferroviarias y el desarrollo de nuevos servicios de transporte competencia estatal e impulsar la cohesión territorial, económica y social. Actuaciones todas ellas que deben asegurar la sostenibilidad de las infraestructuras y estar presididas por una óptica intermodal del conjunto de los modos de transporte.

o) Prever un marco institucional e independiente para el análisis de áreas de coordinación y cooperación con otros modos de transporte, estudio de posibles conflictos intermodales y propuestas de soluciones.»

#### JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la propuesta de un Proyecto de Ley del Sector Ferroviario que refleje una concepción global del sistema de transporte en España, desde una óptica intermodal y la necesaria complementariedad con otros modos de transporte.

### ENMIENDA NÚM. 181

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 2 del artículo 4 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«2. Corresponde al Ministro de Fomento acordar, en cada momento, la inclusión, en la Red Ferroviaria de Interés General, de nuevas infraestructuras ferroviarias cuando razones de interés general así lo justifiquen, previo informe de las Comunidades Autónomas afectadas.

Si la infraestructura ferroviaria que se pretenda incluir en la Red Ferroviaria de Interés General discurriera, íntegramente, por el territorio de una sola Comunidad Autónoma y sin conexión con el resto de la red o fuera titularidad de la Comunidad Autónoma, será necesario para tal inclusión su previo consentimiento.

En el caso de infraestructuras de titularidad de la Comunidad Autónoma, dicha inclusión debe ser formalizada mediante un Convenio en el que se establezcan las condiciones correspondientes relativas a la administración y gestión de dicha infraestructura.»

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 86

### JUSTIFICACIÓN

Dada La singularidad del caso de que una infraestructura ferroviaria de titularidad de una Comunidad Autónoma se pueda incluir en la REFIG ambas administraciones deben formalizar un Convenio en el cual se determinen con precisión las condiciones correspondientes relativas a la administración y gestión de dicha infraestructura.

### ENMIENDA NÚM. 182

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 3 del artículo 4 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«3. El Ministro de Fomento podrá excluir, previo informe de las Comunidades Autónomas afectadas, una determinada infraestructura ferroviaria de la Red Ferroviaria de Interés General siempre que hayan desaparecido los motivos de interés general que justificaron su inclusión en aquélla. Dicha infraestructura ferroviaria podrá ser traspasada a la Comunidad Autónoma u otras administraciones locales, tanto para su uso como comercial como para su uso como ferrocarril histórico turístico. El expediente de traspaso se promoverá a instancia de la Comunidad Autónoma o del Ministerio de Fomento, y será resuelto por el Consejo de Ministros.»

### JUSTIFICACIÓN

Para permitir preservar el patrimonio ferroviario y favorecer el desarrollo turístico. En varios países europeos se ha hecho una apuesta decidida en favor del ferrocarril histórico para impulsar las zonas económicas más estancadas. Un caso paradigmático es el del Reino Unido.

### ENMIENDA NÚM. 183

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 6 del artículo 4 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«El Estado y las Comunidades Autónomas con infraestructuras ferroviarias de su titularidad cooperarán para facilitar la conexión entre estas infraestructuras ferroviarias y la Red Ferroviaria de Interés General, fomentando la interoperabilidad entre las diferentes redes. Esta cooperación se regulará mediante un convenio.»

### JUSTIFICACIÓN

A diferencia de la conexión entre la RFIG y la de los puertos que se regula mediante un convenio, la conexión entre la RFIG y la de las comunidades autónomas no se especifica el instrumento mediante el cual se va a llevar.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 87

ENMIENDA NÚM. 184

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el artículo 5 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

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

1. El Ministerio de Fomento hará pública la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad sujeta a la planificación de ámbito superior de carácter territorial, económico o intermodal. 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, tendrá en cuenta, en su caso, las necesidades globales de la Unión Europea 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 del desarrollo de las infraestructuras ferroviarias 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 inversiones no previstas en la estrategia indicativa, así como la revisión de esta estrategia.

Con la finalidad de garantizar la compatibilidad de todos los intereses públicos y una adecuada coordinación entre la Administración General del Estado y las Administraciones Autonómicas, los órganos de gobierno de las Comunidades Autónomas afectadas participarán, en los términos establecidos por la legislación vigente, en el proceso de elaboración y en el de revisión de dicha estrategia.

Asimismo, la determinación del emplazamiento de las infraestructuras y equipamientos de titularidad estatal en el territorio de las diferentes Comunidades Autónomas requiere el informe previo de la correspondiente Comisión Bilateral con el Estado.

2. Corresponde al Ministerio de Fomento, oídos el Consejo Asesor de Fomento y las Comunidades Autónomas afectadas, la planificación de las infraestructuras integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y el establecimiento o la modificación de las líneas ferroviarias o de tramos de las mismas, de estaciones de transporte de viajeros y de terminales de transporte de mercancías. Asimismo, se estará a las reglas que aquél determine respecto del establecimiento o la modificación de otros elementos que deban formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

3. Para el establecimiento de una línea o tramo, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías integrante de la Red Ferroviaria de Interés General, o su modificación significativa desde el punto de vista del trazado o de sus condiciones funcionales o de explotación, será precisa la aprobación, por el Ministerio de Fomento, de un estudio informativo, con arreglo a lo previsto en esta ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle.

El estudio informativo comprende el análisis y la definición, en aspectos tanto geográficos como funcionales y de explotación, de las opciones de una actuación determinada y, en su caso, de la selección de la alternativa más recomendable como solución propuesta. En su caso, el estudio informativo incluirá el estudio de impacto ambiental de las opciones planteadas y constituirá el documento básico a efectos de la correspondiente evaluación ambiental prevista en la legislación ambiental.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 88

Sin perjuicio de lo que pueda establecer la legislación ambiental, no será preceptiva la redacción de un estudio informativo cuando se trate de obras de reposición, de conservación, de acondicionamiento de trazado, de ensanches de plataforma o de desdoblamientos de vía sobre la misma, electrificación, señalización y, en general de aquéllas que no supongan una modificación sustancial del trazado de las líneas existentes. A tales efectos, se entenderá por trazado de una línea o tramo de línea, una franja de terreno cuyas dimensiones se determinarán reglamentariamente. Tampoco será preceptiva la redacción de un estudio informativo para el establecimiento de estaciones de transporte de viajeros de cercanías y apeaderos y terminales de transporte de mercancías de reducido tamaño según se determine reglamentariamente.

4. Para su tramitación, el Ministerio de Fomento remitirá el estudio informativo correspondiente a las Comunidades Autónomas y entidades locales afectadas, con objeto de que, durante el plazo de ~~un mes~~ dos meses, examinen y, en su caso, informen si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses que representan. Transcurrido dicho plazo y un mes más 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 nuevas líneas ferroviarias, tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura ferroviaria no incluidos en el planeamiento urbanístico vigente de los núcleos de población a los que afecten, el Ministerio de Fomento abrirá un período de consultas con ella por un período no inferior a dos meses.

De mantenerse la discrepancia, el expediente será elevado a la Comisión Bilateral del Estado con la Administración de la Comunidad Autónoma afectada para que emita un nuevo informe al respecto previa a su elevación al Consejo de Ministros que decidirá acerca de la ejecución del proyecto a que se refiere el estudio informativo y, en su caso, acordará la modificación o revisión del planeamiento afectado, que deberá acomodarse a las determinaciones del proyecto en el plazo de un año desde su aprobación.

5. Con carácter simultáneo al trámite de informe a que se refiere el apartado anterior, el estudio informativo se someterá, en la forma prevista ~~en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del en la normativa vigente en materia de procedimiento administrativo común,~~ a un trámite de información pública durante un período de 30 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 Fomento.

Simultáneamente, y con ese mismo plazo, el Ministerio de Fomento solicitará informe a las empresas ferroviarias y al administrador de infraestructuras ferroviarias afectado acerca de la concepción global del trazado proyectado y de los aspectos funcionales o de explotación incluidos en el estudio informativo.

6. Una vez concluidos los plazos de audiencia e información pública, el Ministerio de Fomento remitirá el expediente completo, que incluirá el estudio informativo y el resultado de los trámites de audiencia e información pública, al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente a los efectos previstos en la legislación ambiental.

7. Completada la tramitación prevista en el apartado anterior corresponderá al Ministerio de Fomento el acto formal de aprobación del estudio informativo, que supondrá la inclusión de la futura línea o tramo de la red a que éste se refiera, en la Red Ferroviaria de Interés General, de conformidad con lo establecido en el artículo 4.2.

Con ocasión de las revisiones de los instrumentos de planeamiento urbanístico, o en los casos que se apruebe un tipo de instrumento distinto al anteriormente vigente, se incluirán las nuevas infraestructuras contenidas en los estudios informativos aprobados definitivamente con anterioridad. ~~Para tal fin, los estudios informativos incluirán una propuesta de la banda de reserva de la previsible ocupación de la infraestructura y de sus zonas de dominio público.~~

A los solos efectos de la ocupación temporal de los terrenos para la toma de datos y realización de prospecciones necesarias para la elaboración de los proyectos, la aprobación de los estudios informativos implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación temporal de dichos terrenos.



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 89

8.— ~~Transcurridos diez años desde la aprobación formal de un estudio informativo sin que se hayan iniciado la ejecución de las obras correspondientes dejará de tener efecto lo dispuesto en el apartado anterior.»~~

### JUSTIFICACIÓN

En lo que se refiere a planificación estratégica de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, en cuanto concreción de la planificación general de la actividad económica en este sector, requiere su sujeción a dicha planificación económica, sin perjuicio de la sujeción a la planificación superior también de carácter territorial e intermodal.

Por lo que se refiere a los plazos del apartado 4 la justificación deriva de la previsión que sobre plazos en materia de deberes de recíproca información y de colaboración y cooperación mutuas en el ejercicio de sus actuaciones de planificación y construcción de obras públicas, establece la vigente disposición adicional segunda de la ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obra pública.

La actuación de la Comisión bilateral Estado-Comunidad Autónoma resulta de las competencias en materia de ordenación del territorio de la Generalitat prevista en el artículo 149.2 EAC.

---

### ENMIENDA NÚM. 185

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de suprimir el tercer párrafo del apartado 4 del artículo 19 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

### JUSTIFICACIÓN

La Ley limita las funciones encomendables en el caso de empresas u organismo que presten servicios de transporte ferroviario. Se solicita que habida cuenta que es el Ministerio de Fomento el que garantiza la ecuanimidad y transparencia no se establezcan dichos límites, siquiera para mantener la simetría necesaria con ADIF que presta servicios de tracción ferroviaria para labores propias de mantenimiento de la infraestructura pero también en determinados puertos donde realiza las labores de tracción ferroviaria mediante convenios con dichos puertos, en clara competencia con las empresas privadas que no son Administradores de Infraestructura.

---

### ENMIENDA NÚM. 186

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar la letra i) del apartado 1 del artículo 23 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«i) La prestación de servicios complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario. Estos servicios podrán ser prestados por empresas distintas de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.»

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 90

### JUSTIFICACIÓN

El apartado i establece el derecho del «Gestor de infraestructuras» a ser la única entidad proveedora de servicios a los operadores, lo que significa que determinados costes de los servicios necesarios para llevar a cabo la operación no estarán en manos de los operadores. Ejemplo. La energía, los operadores no tendrán acceso al libre mercado de la energía.

### ENMIENDA NÚM. 187

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el segundo párrafo del apartado 3 del artículo 25 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«De acuerdo con el Reglamento CE 1.370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, en aquellos segmentos en que el transporte ferroviario sea competitivo con otros modos de transporte, el Gobierno debiera atender a que los administradores de infraestructuras equilibren sus cuentas sin financiación estatal.»

### JUSTIFICACIÓN

Se trata de asegurar la libre competencia entre los diferentes modos de transporte, evitando subvenciones que alteran la misma.

### ENMIENDA NÚM. 188

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el tercer párrafo del apartado 4 del artículo 25 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«Dicho programa se actualizará anualmente y contendrá todas las actuaciones relacionadas con el establecimiento de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, o cualquier modificación de las mismas desde el punto de vista del trazado o de sus condiciones funcionales o de explotación, previstas como mínimo para el período de duración máximo de apertura de liberalización de transporte de viajeros por ferrocarril de los diferentes corredores.»

### JUSTIFICACIÓN

El Proyecto de Orden Ministerial sobre el procedimiento de licitación para el otorgamiento del título habilitante para la realización del transporte ferroviario de viajeros establece un periodo de vigencia del título habilitante de 7 años para el Corredor de Levante, superior a los 5 años propuestos inicialmente en este artículo. Se sugiere una adaptación del artículo 25.4 con la finalidad de hacer coincidir los plazos del programa de infraestructuras con los plazos de operación autorizados a las Empresas Ferroviarias habilitadas para los corredores que se vayan liberalizando.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 91

### ENMIENDA NÚM. 189

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de añadir un quinto párrafo en el apartado 3 del artículo 27 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«A los efectos del más óptimo aprovechamiento social de estos bienes, se tendrán en cuenta los proyectos de recuperación de dichas infraestructuras para fines culturales relativos a la conservación y difusión del patrimonio ferroviario, facilitando el acceso preferente a los mismos de las entidades que los promuevan, según la normativa específica de aplicación a este tipo de líneas.»

#### JUSTIFICACIÓN

Para permitir preservar el patrimonio ferroviario y favorecer el desarrollo turístico. En varios países europeos se ha hecho una apuesta decidida en favor del ferrocarril histórico para impulsar las zonas económicas más estancadas. Un caso paradigmático es el del Reino Unido.

### ENMIENDA NÚM. 190

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 3 del artículo 32 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«3. La declaración sobre la red se publicará como mínimo seis meses antes de que finalice el plazo de solicitud de capacidad de infraestructura, y tendrá una vigencia de carácter quinquenal.»

#### JUSTIFICACIÓN

A fin de garantizar una mayor seguridad jurídica y estabilidad de las inversiones que las Empresas Ferroviarias pretendan acometer en los corredores correspondientes, se recomienda incrementar los plazos expuestos en el artículo 32.3.

### ENMIENDA NÚM. 191

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el artículo 34 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 92

Redacción que se propone:

«Artículo 34. Candidatos.

1. Podrán solicitar la asignación de capacidad de infraestructura, con carácter preferente, las Administraciones públicas con competencias en materia de transporte ferroviario que tengan interés de servicio público en la adquisición de capacidad, y las empresas ferroviarias y las agrupaciones empresariales internacionales que constituyan dichas empresas.

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

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

### JUSTIFICACIÓN

El servicio público, como es el caso del que concurre en los servicios de cercanías y regionales de competencia de la Generalitat de Catalunya debe tener un tratamiento y una consideración preferente a la hora de asignar la capacidad necesaria para garantizar su correcta prestación.

### ENMIENDA NÚM. 192

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el artículo 36 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«Artículo 36. Procedimiento de adjudicación.

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

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

La adjudicación de capacidad deberá realizarla un órgano independiente del Administrador de Infraestructuras y de los operadores, en el que ambos estén representados en términos de paridad.»

### JUSTIFICACIÓN

Para asegurar los principios de transparencia, objetividad y no discriminación planteados en el citado artículo.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 93

ENMIENDA NÚM. 193

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el artículo 37 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

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

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

2. Cuando, por causas excepcionales, la infraestructura haya quedado temporalmente inutilizable, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá suspender, sin previo aviso, la prestación de los servicios ferroviarios sobre dichas infraestructuras para la realización, con carácter urgente, de las reparaciones oportunas. Las empresas ferroviarias afectadas no tendrán derecho a exigir compensación o indemnización alguna, siempre y cuando la inutilización de la infraestructura ferroviaria sea imputable a dichas empresas ferroviarias. En caso contrario, tendrán derecho a percibir tal compensación y/o indemnización cuando la inutilización de la infraestructura repercuta económicamente en la explotación del servicio.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, en el caso que resulten afectados servicios ferroviarios declarados de servicio público prestados en base a la capacidad de infraestructura asignada a la Administración competente sobre los mismos, el administrador de infraestructuras ferroviarias deberá adoptar, en colaboración con la empresa ferroviaria, las medidas oportunas para minimizar el impacto de la suspensión del servicio y las compensaciones o indemnizaciones correspondientes a las personas usuarias.

3. En los supuestos previstos en este artículo, las empresas ferroviarias estarán obligadas a poner a disposición del administrador de infraestructuras ferroviarias los recursos que éste estime apropiados en cada caso y a prestarle la colaboración que les sea requerida siempre y cuando dicha perturbación hubiera sido comunicada a la empresa ferroviaria con suficiente antelación. En tal circunstancia, dichas empresas serán retribuidas en base a los costes incurridos por las mismas, tanto en la fase previa a la suspensión de servicios por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias como en la fase de aportación de recursos puestos a disposición de dicho administrador para el restablecimiento de la situación en condiciones normales de funcionamiento. En ambos casos dichos costes serán afectados del correspondiente beneficio industrial.»

### JUSTIFICACIÓN

Por un lado, se deben regular en este apartado los mecanismos de compensación a las empresas ferroviarias afectadas por perturbaciones del tráfico ferroviario siempre y cuando deban poner sus medios a disposición de los administradores de infraestructuras, ya que las mismas necesitan rentabilizar sus inversiones incluso si éstas se emplean para otros fines distintos al de su propia operación.

Por el otro, la afectación de un servicio público ferroviario debe tener un tratamiento específico y diferenciado, atribuyendo al administrador de la infraestructura la responsabilidad que le pueda corresponder por la inutilización de la misma.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 94

ENMIENDA NÚM. 194

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió

A los efectos de modificar el apartado 5 del artículo 38 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«5. Los acuerdos marco tendrán una vigencia máxima igual o superior al establecido como periodo de vigencia máxima del corredor que se pretenda liberalizar, renovable por periodos iguales.

(...)

En el caso de infraestructuras congestionadas, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá reducir la capacidad reservada cuando, en un período de al menos un mes, ésta haya sido utilizada por debajo de la cuota asignada al candidato. Si fueren motivos de seguridad o causas de fuerza mayor las que hayan impedido hacer uso de la capacidad asignada, no se llevará a cabo la reducción establecida en el presente punto.»

JUSTIFICACIÓN

A fin de garantizar una mayor seguridad jurídica, se debería concretar en este apartado el tipo y cuantía mínima de las «inversiones de gran magnitud y a largo plazo».

ENMIENDA NÚM. 195

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió

A los efectos de modificar el apartado 5 del artículo 39 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

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

Las nuevas infraestructuras que se requieran para hacer llegar el AVE a los aeropuertos de Madrid y Barcelona, se desarrollarán previo acuerdo de ADIF y AENA sobre el reparto de costes, partiendo de la base:

- AENA, costes incurridos por las nuevas infraestructuras en el recinto aeroportuario.
- ADIF, todo el resto de costes que no soporta AENA.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de alcanzar un criterio equitativo de costes a la hora de planificar y acometer la realización de estas infraestructuras.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 95

ENMIENDA NÚM. 196

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 2 del artículo 43 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«2. Las solicitudes de las empresas ferroviarias y de los demás candidatos para acceder a las instalaciones de servicio y a los servicios prestados en ellas deberán ser respondidas por los explotadores de éstas en un plazo razonable, no superior al máximo que establezca la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Solo podrán ser denegadas las solicitudes si existen alternativas viables que permitan a las empresas ferroviarias explotar los servicios de transporte de viajeros o mercancías en los mismos itinerarios o en itinerarios alternativos en condiciones económicamente más ventajosas respecto a precios de mercado. No obstante, ello no implicará la obligación para el responsable de la instalación de servicio de hacer las inversiones en recursos o equipos que fueran precisas para atender a todas las solicitudes que se formulen.

Si el explotador de la instalación de servicio se encuentra en la situación descrita en el artículo 42.3, deberá motivar siempre por escrito la denegación del acceso a una empresa e indicar, en cada caso, las alternativas viables existentes en otras instalaciones.»

JUSTIFICACIÓN

En primer lugar, estimamos oportuno sustituir «en condiciones económicamente aceptables» por «condiciones económicamente más ventajosas» en aras de favorecer la concurrencia y la competencia. Asimismo, se observa que no se contempla un mecanismo de acceso a este tipo de instalaciones por parte de las empresas ferroviarias basado en un principio de transparencia y equidad. Es necesario regularlo en este apartado del texto normativo.

ENMIENDA NÚM. 197

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 3 del artículo 43 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«3. Cuando el explotador de una instalación de servicio reciba simultáneamente solicitudes de diferentes empresas ferroviarias intentará atender todas ellas con la mayor eficiencia posible, debiéndose ajustar a principios de transparencia, objetividad y no discriminación.»

JUSTIFICACIÓN

Las instalaciones de servicio, de cara a la óptima prestación del transporte ferroviario, son críticas, por lo que se considera prioritario que la atención de las solicitudes simultáneas de diferentes empresas ferroviarias —más teniendo en cuenta que alguna de las instalaciones de servicio se puedan encontrar bajo el control directo o indirecto de un organismo o de una empresa que preste servicios de transporte ferroviario—, se realicen no sólo con la mayor eficiencia posible, sino con criterios de transparencia, objetividad y no discriminación entre empresas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 96

ENMIENDA NÚM. 198

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar los apartados 2 y 3 del artículo 44 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«2. Si el explotador de la instalación de servicio presta como servicios complementarios cualquiera de los servicios a los que se refiere el punto 18 del anexo I, deberá prestarlos de manera no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria que los solicite.

3. Las empresas ferroviarias podrán solicitar, como servicios auxiliares, cualesquiera de los que se enumeran en el punto 19 del anexo I. El explotador de la instalación de servicio no tendrá obligación de prestar dichos servicios, pero si ofrece su realización a alguna empresa ferroviaria, deberá prestarlos de manera no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria que los solicite.»

JUSTIFICACIÓN

La relación de servicios complementarios a que hace referencia el artículo 44 en su apartado 2, es el punto 18 del anexo I.

La relación de servicios auxiliares a que hace referencia el artículo 44 en su apartado 2, es el punto 19 del anexo I.

ENMIENDA NÚM. 199

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de suprimir el tercer párrafo del apartado 2 del artículo 45 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

~~«En el caso que las empresas ferroviarias presten servicios auxiliares por sí mismas, sólo deberán abonar el canon por utilización de la instalación de servicio requerida.»~~

JUSTIFICACIÓN

Este párrafo supone una barrera para los nuevos operadores debido a las inversiones requeridas. Si las instalaciones actuales deberían estar gestionadas por empresas privadas para garantizar la prestación de todos los servicios requeridos por los operadores ferroviarios en igualdad de condiciones.

ENMIENDA NÚM. 200

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el cuarto párrafo del apartado 2 del artículo 45 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 97

Redacción que se propone:

«No obstante, si para la prestación del servicio del transporte ferroviario la empresa ferroviaria requiriese, además del uso de la instalación de servicio, otros espacios, equipamientos o medios que el administrador de infraestructuras pueda ofrecer, éstos se regularán mediante el correspondiente contrato de arrendamiento a un coste residual y con una duración equivalente al periodo de autoprestación.»

### JUSTIFICACIÓN

El concepto «coste razonable» que figura en el artículo 45.2 del proyecto de Ley entendemos que éste debería referirse al coste residual de uso de las instalaciones.

### ENMIENDA NÚM. 201

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el quinto párrafo del apartado 2 del artículo 45 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«Cuando una empresa ferroviaria disponga en exclusiva de dichos bienes o espacios necesarios para la prestación de servicios, tendrá la consideración de explotador de la instalación de servicios y deberá prestar servicios auxiliares a otras empresas ferroviarias de manera no discriminatoria y a un coste similar al que obtendrían las otras empresas en caso de recibir la prestación de los servicios por parte de la administración de infraestructuras ferroviarias, de conformidad con lo establecido en este título.»

### JUSTIFICACIÓN

Cuando una instalación de servicio esté dispuesta en exclusiva a una empresa ferroviaria y por lo tanto realice los servicios que de otro modo realizaría el administrador de infraestructuras ferroviarias, se debe garantizar que la prestación de estos servicios auxiliares se realizan de manera no discriminatoria y al mismo precio que si lo realizase el administrador, conforme a los principios de transparencia, objetividad, no discriminación y de proporcionalidad.

### ENMIENDA NÚM. 202

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 1 del artículo 50 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«1. Las licencias se obtendrán previa acreditación por el solicitante del cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) ~~Revestir la forma de sociedad anónima, de acuerdo con la legislación española. La sociedad deberá haberse constituido por tiempo indefinido y sus acciones habrán de tener carácter nominativo.~~

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 98

~~En caso de que la sociedad 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 beneficien, en el referido Estado, del derecho al acceso efectivo a la prestación del servicio ferroviario:~~

- ~~a) Contar con capacidad financiera para hacer frente a sus obligaciones presentes y futuras poder hacer frente a las responsabilidades civiles que puedan serle exigibles.~~
- ~~b) Garantizar la competencia profesional de su personal directivo.~~
- ~~d) Tener cubiertas las responsabilidades civiles que puedan serle exigibles.»~~

### JUSTIFICACIÓN

Se considera que el requisito de ser una sociedad anónima es innecesario pues la legislación europea no establece requisito en relación a la forma jurídica (podría ser una Sociedad Limitada, una Cooperativa, un ente público).

Además, no tiene sentido tener cubierta la responsabilidad civil que pueda ser exigible si todavía no se tiene la licencia, sería una vez obtenida que se debería requerir su cobertura.

### ENMIENDA NÚM. 203

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar la letra c) del artículo 54 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«c) Cuando la empresa ferroviaria sufra una modificación de su régimen jurídico, en particular, 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. En los casos de fusión de empresas, conservará eficacia la licencia con la entidad absorbente o con la resultante de la fusión, que quedará subrogada en todos los derechos y obligaciones dimanantes del mismo. Igualmente, en los supuestos de escisión, aportación o transmisión de empresas o ramas de actividad de las mismas, continuará la vigencia de la licencia con la entidad a la que se atribuya el contrato, que quedará subrogada en los derechos y obligaciones dimanantes del mismo.»

### JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

### ENMIENDA NÚM. 204

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el artículo 55 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 99

Redacción que se propone:

«Artículo 55. Suspensión de la licencia.

(...)

2. La suspensión de la licencia podrá acordarse cuando se dé alguno de los siguientes supuestos:

a) Cuando se dicte la primera resolución administrativa condenatoria, en el marco de un expediente sancionador por infracción muy grave. El acuerdo de suspensión se producirá siguiendo el procedimiento previsto para la adopción de medidas provisionales.

b) Como sanción, de acuerdo con lo previsto en el título VII.

c) Cuando la empresa ferroviaria hubiera interrumpido sus operaciones excepto que venga motivado por causas ajenas a la misma durante un período superior a seis meses, salvo que se acuerde, de conformidad con lo previsto en el artículo siguiente, la revocación de la licencia.

3. La suspensión sólo se acordará cuando, dándose una de las causas anteriormente señaladas, la medida sea conveniente para garantizar la seguridad y la eficaz prestación del servicio del transporte ferroviario. La suspensión podrá acordarse por un plazo máximo de veinticuatro meses.

4. Reglamentariamente se desarrollará el régimen aplicable a la suspensión de las licencias.»

### JUSTIFICACIÓN

No debe imponerse una medida tan grave sólo con la apertura del procedimiento en la medida en que éste puede acabar sobreesido. Podría admitirse con resolución no firme pero que, al menos, ya sea un indicio razonado de que habrá una sanción firme.

**ENMIENDA NÚM. 205**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 1 e) del artículo 56 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«e) La imposición de dos sanciones, mediante resolución firme, por infracciones muy graves en el plazo de doce meses, en los términos previstos en el artículo 109.4.»

### JUSTIFICACIÓN

Se configura como causa de revocación, por remisión al artículo 50.3.d), haber sido sancionada o condenada, mediante resolución firme, por infracción muy grave; y a la vez, el artículo 56.1.e) define como causa de revocación la imposición de dos sanciones por infracciones muy graves en el plazo de doce meses. Esta segunda causa no tiene sentido si ya es causa de revocación ser condenada por una sola sanción de este tipo.

Asimismo, debe matizarse que la imposición de dos sanciones por infracciones muy graves en el plazo de doce meses debe serlo por resolución firme.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 100

### ENMIENDA NÚM. 206

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 2 artículo 56 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«En caso de que una empresa ferroviaria interrumpa, sin causa justificada, sus operaciones durante seis meses, o sin causa justificada no las haya comenzado en el plazo de los seis meses siguientes a la obtención de la licencia, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria propondrá, a la vista de las circunstancias que concurren en cada caso y mediante resolución motivada, si procede revocar o suspender la licencia.»

JUSTIFICACIÓN

Ante dicha circunstancia, se sugiere introducir en este apartado un trámite de audiencia a las empresas ferroviarias para que las mismas puedan alegar lo que estimen oportuno.

### ENMIENDA NÚM. 207

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 1 artículo 58 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«1. Las empresas ferroviarias llevarán y publicarán por separado las cuentas de pérdidas y ganancias y los balances relativos a los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril por una parte y, por otra, a los servicios de transporte de viajeros. Con respecto a este último tipo de servicios las empresas ferroviarias llevarán y publicarán dicha contabilidad y balance analíticos por separado para cada uno de los corredores que se liciten para su liberalización por parte del Ministerio de Fomento, incluyendo su cuenta de resultados y balance. Estas cuentas analíticas estarán sujetas a un sistema normalizado y a una auditoría llevada a cabo por un Organismo independiente y externo.

Los fondos públicos que se abonen en concepto de actividades relativas a la prestación de servicios de transporte en régimen de servicio público deberán figurar por separado en las cuentas correspondientes y no se transferirán a las actividades relativas a la prestación de otros servicios de transporte o cualquier otro servicio, sin perjuicio de la obligación general de elaborar cuentas anuales.

En su caso, cuando las aportaciones de fondos públicos sean realizadas por una Comunidad Autónoma en base a sus competencias sobre el servicio ferroviario, éstas también deberán figurar identificadas por separado en las cuentas correspondientes.»

JUSTIFICACIÓN

Con la primera modificación, se pretende evitar que se produzcan desequilibrios entre las cuentas analíticas de diferentes corredores para aquellas empresas ferroviarias que exploten varios corredores de forma simultánea.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 101

La segunda modificación se basa en la necesidad de identificar claramente en las cuentas de una empresa ferroviaria supuestos como los que se pueden dar en la prestación de servicios de cercanías y regionales cuando, como es el caso de Catalunya, concurren de manera coyuntural las aportaciones de diversas administraciones públicas.

### ENMIENDA NÚM. 208

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el artículo 59 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«Artículo 59. Servicios de transporte ferroviario sujetos a obligaciones de servicio público.

1. El Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, podrá declarar, de oficio o a instancia de las Comunidades Autónomas o de las corporaciones locales interesadas, que la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario de competencia estatal sobre las líneas o los tramos que integran la Red Ferroviaria de Interés General queda sujeta a obligaciones de servicio público. La declaración se producirá cuando la oferta de servicios de transporte de viajeros que realizarían los operadores, si considerasen exclusivamente su propio interés comercial y no recibieran ninguna compensación, resultara insuficiente o no se adecuara a las condiciones de frecuencia, calidad o precio necesarias para garantizar la comunicación entre distintas localidades del territorio español.

En su declaración, el Consejo de Ministros deberá basarse en criterios de eficiencia global y sostenibilidad, así como en la existencia de modos de transporte alternativos y los costes y beneficios derivados de su uso frente al transporte ferroviario.

Los servicios sujetos a obligaciones de servicio público se prestarán en régimen de exclusividad, salvo que el acuerdo de Consejo de Ministros determine otro régimen de prestación.

En caso de que la imposición de las obligaciones de servicio público se realice a instancia de las Comunidades Autónomas o de las corporaciones locales, éstas serán responsables de su financiación.

Elo no obstante, en el supuesto de que la imposición de las obligaciones de servicio público haya sido realizada por una Comunidad Autónoma en base a sus competencias sobre los servicios ferroviarios de que se trate, el régimen de financiación será el que se haya determinado en cada caso en los correspondientes acuerdos de traspaso.»

#### JUSTIFICACIÓN

La ley debe recoger esta situación singular, la de los servicios ferroviarios objeto de traspaso, y remitirse a lo acordado, en términos de financiación en los acuerdos formalizados al respecto.

### ENMIENDA NÚM. 209

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 2 artículo 60 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 102

Redacción que se propone:

«2. Cuando el procedimiento de licitación para otorgar una autorización para la prestación de servicios sujetos a obligaciones de servicio público fuere declarado desierto, el Ministerio de Fomento podrá imponer la prestación de dichos servicios, como obligación de servicio público, a la empresa ferroviaria que cuente con medios adecuados y suficientes y explote otros servicios ferroviarios en la misma área geográfica. La empresa será resarcida, en todo caso, en la forma que se determine mediante Orden del Ministro de Fomento, que incluirá los costes en que vaya a incurrir la empresa ferroviaria por la prestación de estos servicios, y siempre que se consideren criterios objetivos de viabilidad económica y técnica para los servicios que la empresa ferroviaria tenga que prestar de forma obligatoria.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 210

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el Título V del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«TÍTULO V

Seguridad en el acceso a los trenes en las estaciones y conductas peligrosas/delictivas a bordo de los trenes.»

JUSTIFICACIÓN

Todas las previsiones recogidas en el Título V sobre seguridad ferroviaria se refieren a lo que se podría llamar «Seguridad Operativa». Resulta necesario incluir un capítulo sobre «Seguridad en el acceso a los trenes en las estaciones y conductas peligrosas/delictivas a bordo de los trenes.»

Por experiencia y analogía con otros modos de transporte, y más en concreto con el transporte aéreo.

ENMIENDA NÚM. 211

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de añadir un nuevo apartado 4 en el artículo 68 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«4. Se permitirá la habilitación de centros de mantenimiento ferroviarios de vehículos históricos con condiciones especiales no gravosas para las entidades explotadoras de dichos vehículos.»

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 103

### JUSTIFICACIÓN

Para permitir preservar el patrimonio ferroviario y favorecer el desarrollo turístico. En varios países europeos se ha hecho una apuesta decidida en favor del ferrocarril histórico para impulsar las zonas económicas más estancadas. Un caso paradigmático es el del Reino Unido.

### ENMIENDA NÚM. 212

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de añadir un nuevo apartado 6 en el artículo 69 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«6. Se permitirá el uso de personal con carácter de voluntariado perteneciente a entidades sin afán de lucro que desempeñen funciones en ferrocarriles de carácter histórico en redes exclusivas o bien personal que desempeñe las mismas funciones en la propia REFIG en circulaciones de carácter histórico, facilitando a las mismas la obtención de las habilitaciones correspondientes tanto para el personal como para las instalaciones dedicadas al mantenimiento de los vehículos históricos.»

### JUSTIFICACIÓN

Para permitir preservar el patrimonio ferroviario y favorecer el desarrollo turístico. En varios países europeos se ha hecho una apuesta decidida en favor del ferrocarril histórico para impulsar las zonas económicas más estancadas. Un caso paradigmático es el del Reino Unido.

### ENMIENDA NÚM. 213

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de añadir una nueva letra h) en apartado 1 del artículo 84 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«h) Las entidades sin afán de lucro destinadas al mantenimiento, explotación y circulación de vehículos históricos con finalidades culturales.»

### JUSTIFICACIÓN

Para permitir preservar el patrimonio ferroviario y favorecer el desarrollo turístico. En varios países europeos se ha hecho una apuesta decidida en favor del ferrocarril histórico para impulsar las zonas económicas más estancadas. Un caso paradigmático es el del Reino Unido.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 104

### ENMIENDA NÚM. 214

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de añadir un nuevo apartado 3 en el artículo 88 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«3. Quedaran exentas del pago de esta tasa todas las entidades sin afán de lucro destinadas a la puesta en circulación de vehículos históricos con finalidades culturales.»

### JUSTIFICACIÓN

Para permitir preservar el patrimonio ferroviario y favorecer el desarrollo turístico. En varios países europeos se ha hecho una apuesta decidida en favor del ferrocarril histórico para impulsar las zonas económicas más estancadas. Un caso paradigmático es el del Reino Unido.

### ENMIENDA NÚM. 215

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar los apartados 3, 6 y 7 del artículo 96 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«3. Los cánones se fijarán de acuerdo con los principios generales de viabilidad económica de las infraestructuras, explotación eficiente de las mismas, situación del mercado y equilibrio financiero en la prestación de los servicios, y con arreglo a criterios de igualdad, transparencia y no discriminación entre prestadores de servicios de transporte ferroviario.

6. Con la finalidad de fomentar el uso eficiente de las redes, para la fijación de los cánones por la utilización de las infraestructuras ferroviarias, se podrán tomar en consideración los costes medioambientales, en particular los efectos del ruido, de accidentes y de la infraestructura que no graven los modos de transporte distintos del ferroviario, a fin de reducir su cuantía.

7. Asimismo, se tendrá en cuenta para el establecimiento de la cuantía de los cánones ferroviarios, de acuerdo con la explotación eficiente de la Red Ferroviaria de Interés General, consideraciones que reflejen el grado de congestión de la infraestructura y un correcto funcionamiento de la misma, el fomento de nuevos servicios de transporte ferroviario, así como la necesidad de favorecer el uso de líneas infrautilizadas, garantizando, en todo caso, una competencia óptima entre las empresas ferroviarias.»

### JUSTIFICACIÓN

Cuando se habla de gestión, eficacia y eficiencia no deben emplearse como sinónimos. Es el caso que nos ocupa, al referirse a la «explotación eficaz de las infraestructuras» o de «la Red Ferroviaria de Interés General».

Es ésta una cuestión que se sucede a lo largo de todo el texto del Proyecto de Ley. El artículo y apartados del mismo que se citan lo son sólo a título de ejemplo.



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 105

ENMIENDA NÚM. 216

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió

A los efectos de modificar el apartado 4 del artículo 96 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«4. Para la cuantificación de los cánones de utilización de las infraestructuras ferroviarias, se tomarán en consideración única y exclusivamente los costes variables asociados a la prestación de servicios, mantenimiento y recuperación de la inversión de la línea ferroviaria.

~~Siempre que el mercado pueda aceptarlo, y sin dejar de garantizar una competitividad óptima de los segmentos de mercado; Los administradores de infraestructuras podrán cobrar la adición prevista en el artículo 97.5.2, según los criterios regulados en dicho artículo, siempre que no existan causas ajenas al operador ferroviario que originen la ineficiencia.~~

~~El sistema de cánones respetará en todo caso los aumentos de productividad conseguidos por las empresas ferroviarias no variará por el hecho de que las empresas ferroviarias consigan aumentos de productividad.»~~

JUSTIFICACIÓN

Se debería de excluir de la cuantificación de los cánones, los costes vinculados a la financiación de nuevas líneas ferroviarias, que no son directamente imputables al servicio ferroviario.

Es necesaria la objetivación de los criterios que determinen la inclusión de la adición prevista en el artículo 97.5.2 y que éstos no estén sujetos a criterios subjetivos como «siempre que el mercado pueda aceptarlo» y «sin dejar de garantizar una competitividad óptima de los segmentos del mercado», siendo especialmente crítico atendiendo a la trascendencia económica que supone.

No se trata de que el sistema de cánones respete los aumentos de productividad, sino de que no se modifique por este motivo.

ENMIENDA NÚM. 217

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió

A los efectos de añadir un nuevo apartado 11 en el artículo 96 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«11. Quedarán exentas del pago de este canon las entidades sin afán de lucro destinadas a la puesta en circulación de vehículos históricos con finalidades culturales.»

JUSTIFICACIÓN

Para permitir preservar el patrimonio ferroviario y favorecer el desarrollo turístico. En varios países europeos se ha hecho una apuesta decidida en favor del ferrocarril histórico para impulsar las zonas económicas más estancadas. Un caso paradigmático es el del Reino Unido.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 106

### ENMIENDA NÚM. 218

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 4 del artículo 97 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«4. Base imponible.

La base imponible de este canon serán los trenes kilómetros y, en su caso, el número de ejes tren kilómetro, distinguiendo por cada modalidad del canon, tipo de línea, tipo de servicio y tipo de tracción.

El tren kilómetro es la unidad de medida equivalente a la adjudicación de capacidad a un tren a lo largo de un kilómetro o a la utilización de la línea ferroviaria por un tren a lo largo de un kilómetro.

El eje tren kilómetro es la unidad de medida equivalente a un eje de tren, que recorre un kilómetro.»

#### JUSTIFICACIÓN

Para no penalizar la alta capacidad ni la flexibilidad de la empresa ferroviaria para definir las plazas que necesite.

### ENMIENDA NÚM. 219

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el primer párrafo del punto 2b del apartado 5 del artículo 97 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«Se establece una adición a la cuota íntegra del canon por utilización de líneas ferroviarias, por el uso de redes de altas prestaciones o la explotación de servicios de ancho variable u otras situaciones de elevada intensidad de tráfico en determinados períodos horarios. La adición se aplicará, de acuerdo a criterios objetivos.»

#### JUSTIFICACIÓN

Es necesaria la objetivación de los criterios que determinen la inclusión de la adición prevista en el artículo 97.5.2.b, dado que en la redacción actual no existe un criterio objetivo que dictamine si se aplicará o no dicha adición.

### ENMIENDA NÚM. 220

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el penúltimo párrafo de la letra b del apartado 5.2 del artículo 97 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 107

Redacción que se propone:

«b) Canon por utilización de las líneas ferroviarias (Modalidad B).

(...)

— Servicios de viajeros por líneas tipo A: La adición será por cada plaza kilómetro, se calculará sobre la base del tren kilómetro del canon de utilización y ~~por todas las plazas el número de ejes tren kilómetro~~ que tiene el tren en cada trayecto, diferenciando por cada una de las líneas tipo A y por tipo de servicio.»

### JUSTIFICACIÓN

Para no penalizar la alta capacidad ni la flexibilidad de la empresa ferroviaria para definir las plazas que necesite.

### ENMIENDA NÚM. 221

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 6 del artículo 98 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«6. Tipos de trenes.

Los trenes se clasificarán a los efectos de la Modalidad A de este canon de la forma siguiente:

— Larga distancia: trenes con trayecto origen-destino superiores o igual a 300 kilómetros. ~~Se incluyen los trenes internacionales y las ramas de trenes de larga distancia con recorrido inferior a 300 kilómetros.~~

— Interurbanos: trenes con trayecto origen-destino inferiores a 300 kilómetros que al menos parte de su recorrido discurre fuera de un núcleo de cercanías. Se excluyen los trenes internacionales y las ramas de trenes de larga distancia.

— Urbanos o suburbanos: trenes cuyo recorrido discurre íntegramente dentro de un núcleo de cercanías.»

### JUSTIFICACIÓN

Establecer automáticamente los trenes internacionales como trenes de larga distancia implica una aplicación de cánones más onerosos y dificulta el desarrollo de servicios transfronterizos de carácter regional. Las conexiones ferroviarias internacionales permiten plantear además del tráfico de larga distancia tráfico de carácter regional (tanto en las conexiones hispano francesas como en las hispano lusas).

Para no penalizar el desarrollo del ferrocarril como modo de transporte regional internacional es necesario que a los servicios regionales internacionales se les clasifique de acuerdo con el tipo de servicio que prestan y no si se produce un cambio de titularidad en el administrador de la infraestructura o se cruza una frontera. De hecho, esta distinción plantea serias dudas desde un punto de vista Europeo puesto que penaliza artificialmente los servicios ferroviarios internacionales.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 108

ENMIENDA NÚM. 222

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió

A los efectos de modificar el artículo 100 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«Artículo 100. Revisión.

1. La propuesta de modificación o revisión de las cuantías resultantes de lo establecido en los artículos 97 y 98 deberá ser elaborada por el Ministerio de Fomento, y supervisada por la CNMC, junto con la correspondiente memoria económico-financiera sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate y la justificación de la cuantía propuesta, la cual deberá ajustarse a lo establecido en el artículo 20.1 de la Ley 8/1989, de 13 de abril.

(...)

El programa de actividad de los administradores generales de infraestructura previsto en el artículo 25.4 contendrá una metodología de actualización de los cánones vinculada a los periodos de explotación habilitados en los corredores liberalizados. La propuesta de modificación o actualización indicada en el apartado 1 anterior se basará en dicha propuesta de manera que las cuantías no podrán incrementarse individualmente en un porcentaje superior al índice General de la Competitividad (IGC), de conformidad con lo previsto en la Ley 2/2015, de 30 de marzo de Desindexación de la economía española, y teniendo dicha revisión un carácter excepcional.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 223

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió

A los efectos de modificar el apartado 2 del artículo 104 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«2. Las empresas habilitadas para la prestación de los servicios de transporte ferroviario o para realizar las actividades a las que se refiere esta ley y, en general, todos los afectados por sus preceptos vendrán obligadas a facilitar el acceso a sus instalaciones y medios materiales al personal de los servicios de inspección en el ejercicio de sus funciones. También deberán permitir a dicho personal llevar a cabo el control de los elementos afectos a la prestación de los referidos servicios. ~~Esta obligación alcanzará, en todo caso, a todos aquellos libros, documentos de gestión, control o estadísticas cuya cumplimentación o llevanza obligatoria venga establecida por la normativa económica, fiscal, social y laboral o medioambiental que resulte de aplicación a los sujetos anteriormente señalados.~~ Por cuanto se refiere a los usuarios del transporte de viajeros, estarán obligados a identificarse a requerimiento del personal de la inspección cuando éste se encuentre realizando sus funciones en relación con el servicio utilizado por aquéllos.»

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 109

### JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

### ENMIENDA NÚM. 224

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 1, del artículo 109

Redacción que se propone:

«1. Las infracciones tipificadas en los artículos anteriores serán sancionadas:

- a) Las muy graves con multa de 38.001 hasta 380.000 euros. En el caso de infracciones en materia de transporte ferroviario la multa será de 4.001 hasta 6.000 euros.
- b) Las graves con multa de 7.501 hasta 38.000 euros. En el caso de infracciones en materia de transporte ferroviario la multa será de 801 hasta 1.000 euros.
- c) Las leves con multa de hasta 7.500 euros. En el caso de infracciones en materia de transporte ferroviario la multa será hasta 400 euros.»

### JUSTIFICACIÓN

Se solicita que la cuantía de las sanciones por infracciones en materia de transporte ferroviario se armonice con las cantidades del régimen sancionador vigente para infracciones del transporte por carretera. La cuantía de las infracciones en materia de transporte por ferrocarril es desproporcionada respecto a las del transporte por carretera.

Se ha comprobado que la descripción de las infracciones en materia de transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril indicadas en el Proyecto de Ley —y que se imputan a cargadores, expedidores o transportistas de mercancías peligrosas— son idénticas en su descripción a las infracciones de mercancías peligrosas respecto al transporte por carretera (que figuran en la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres), pero resulta que la cuantía de la sanción es muy superior y desproporcionada en el modo ferroviario respecto al de carretera.

Se indica un ejemplo a continuación que compara Infracciones de Transporte de mercancías peligrosas entre los modos «carretera» y «ferrocarril». Se comparan las cuantías de las sanciones ante la misma infracción con un ejemplo por infracción (Muy Grave, Grave o Leve), comprobándose que la desproporción es muy notable entre el modo Carretera y el modo ferroviario:

Ejemplo	Descripción de infracción: Proyecto de Ley del Sector Ferroviario = Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (LOTT)	Modo Carretera. LOTT: Artículos 140, 141 y 142	Modo ferroviario. Proyecto de Ley del Sector Ferroviario: Artículo 106, 107 y 108
Infracciones Muy graves	b) Utilizar vagones-cisternas que presenten fugas. ...	Multa de 4.001 hasta 6.000 euros.	Multa de 6.301 hasta 125.000 euros.
Infracciones Graves	j) El etiquetado o la colocación de marcas inadecuado en los bultos. ...	Multa de 801 hasta 1.000 euros.	Multa de 751 hasta 6.300 euros.
Infracciones Leves	c) La incorrecta sujeción de las placas, paneles o etiquetas de peligro. ...	Multa de 301 hasta 400 euros.	Multa hasta 750 euros.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 110

Es necesario disponer de un régimen sancionador para las infracciones en materia de transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril. No obstante, la propuesta de la cuantía de las sanciones del Proyecto de Ley para infracciones Graves y Muy Graves en el modo ferroviario es inaceptable por desproporcionado. Las multas en el modo ferroviario no debieran diferir tanto del modo carretera; en algunos casos, llegan a ser 15 veces superiores en el transporte ferroviario que en el transporte por carretera.

Por ello y considerando que el transporte por ferrocarril es más seguro que el de carretera para las mercancías peligrosas, se propone que la cuantía de las multas por infracción sea del mismo orden que las indicadas para el modo Carretera (fijadas en la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres vigente).

### ENMIENDA NÚM. 225

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 2 del artículo 113 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«2. El plazo de caducidad del procedimiento será de seis meses contados desde la fecha del acuerdo de iniciación.»

#### JUSTIFICACIÓN

Se sugiere modificar el texto del siguiente modo y sustituir el plazo de 12 meses por el de 6 meses.

### ENMIENDA NÚM. 226

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el artículo 114 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«Artículo 114. Prescripción.

Las infracciones y sanciones de la legislación reguladora del sector ferroviario prescribirán en los plazos y condiciones establecidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

No obstante lo anterior, el plazo de prescripción de las infracciones derivadas de incumplimientos a las limitaciones a la propiedad establecidas en el capítulo III del título II será de tres años para las infracciones muy graves, dos años para las graves y seis meses para las leves, contados a partir del momento en que el presunto responsable pruebe que cesó la conducta infractora.»

#### JUSTIFICACIÓN

La propuesta pretende ser acorde con el contenido del artículo 97, apartado 1.º de la LSF 39/2003, toda vez que la redacción propuesta en el Anteproyecto de Ley es más gravosa para las empresas ferroviarias.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 111

### ENMIENDA NÚM. 227

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar la disposición adicional sexta del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

«Disposición adicional sexta. Trenes históricos.

Los servicios ferroviarios que se presten con vehículos motores, remolcados o automotores catalogados como históricos, con y sin viajeros, cuyo fin último sea la realización de una actividad cultural y la conservación y difusión del patrimonio ferroviario, ~~quedan excluidos del ámbito de aplicación de esta ley~~ y se regirán por su normativa específica. Mientras no entre en vigor esta normativa, se regirán por las disposiciones específicas de esta ley en materia de ferrocarriles históricos.»

#### JUSTIFICACIÓN

Para permitir preservar el patrimonio ferroviario y favorecer el desarrollo turístico hace falta que esté regulado en la ley del sector ferroviario. En varios países europeos se ha hecho una apuesta decidida en favor del ferrocarril histórico para impulsar las zonas económicas más estancadas. Un caso paradigmático es el del Reino Unido.

### ENMIENDA NÚM. 228

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar la disposición adicional decimoquinta del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«Disposición adicional decimoquinta. Relación de servicios complementarios y auxiliares.

Se habilita al Ministro de Fomento para modificar la calificación de determinados servicios complementarios contenidos en el apartado 18 del anexo I de esta ley, para incluirlos en la relación de servicios auxiliares contenida en el apartado 19, cuando las circunstancias técnicas y las condiciones de seguridad permitan su prestación por empresa o entidad distinta del administrador de infraestructuras sin menoscabo del normal desarrollo del servicio ferroviario en términos de prestación eficaz y segura, y en términos económicos similares a la prestación realizada por la administración de infraestructuras, cuando ello no resulte contrario a la legislación comunitaria.»

#### JUSTIFICACIÓN

Se debe garantizar seguridad económica en los servicios y que dichos cambios no impactan negativamente en los costes de los operadores ferroviarios.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 112

ENMIENDA NÚM. 229

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el primer apartado de la disposición adicional decimosexta del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

~~«1.— Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A. facilitará el acceso de los operadores al material de forma transparente, objetivo y no discriminatoria, dando publicidad a su oferta de tal forma que su contenido pueda ser conocido por todas aquellas empresas ferroviarias que estén interesadas.~~

1. La empresa Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A. dispondrá de la totalidad del parque disponible de Renfe-Operadora, de forma que se garantice el acceso al material rodante en condiciones no discriminatorias y asequibles para todas aquellas empresas ferroviarias que estén interesadas.

~~La entidad pública empresarial Renfe Operadora asegurará la independencia de los miembros del consejo de administración de Renfe Alquiler Material Ferroviario, S.A. respecto de los operadores ferroviarios públicos o privados.~~

Renfe Operadora dejará de ostentar, directa o indirectamente, el control de Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A. y de Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A., pasando ésta a estar controlada por una sociedad pública no dependiente del Ministerio de Fomento.»

### JUSTIFICACIÓN

En relación al primer párrafo, se considera necesario regular un modelo donde el nuevo operador entrante pueda competir con Renfe Operadora, en condiciones de equidad. Es decir, actualmente se contempla que el material rodante válido para Alta Velocidad sea la serie S-100, que fueron los primeros de alta velocidad que comenzaron a circular en abril de 1992 en la entonces recién inaugurada línea Madrid-Sevilla.

Si bien es cierto que en 2009 se realizó una re-modernización técnica y estética de dicho material para adaptarlo a las necesidades de los clientes, son trenes que cuando se inicie la explotación por parte del nuevo operador entrante, tendrán una edad de 23 años, un material rodante más antiguo y menos competitivo que el utilizado por el incumbente.

Por lo tanto, de cara a iniciar un proceso de liberalización con equidad, se considera necesaria la inclusión de un modelo de prestación de servicio en el que la entidad gestione todo el Material Rodante necesario para operar el corredor y que los 2 operadores compitan en igualdad de condiciones por este Material Rodante, en función de su estrategia empresarial y de servicio.

En relación al segundo párrafo, no puede dejar de tenerse en cuenta lo establecido en el Real Decreto-ley 22/2012 que prevé el inicio de la apertura del transporte de viajeros a la competencia y la división de RENFE en cuatro sociedades mercantiles estatales en razón de su objeto social, pero manteniendo RENFE-OPERADORA la titularidad del 100% del capital social de estas nuevas sociedades, actuando como matriz del grupo con funciones corporativas y de servicios.

Desde este punto de partida, se considera necesario la desvinculación de Renfe-Operadora por lo que puede considerarse como un claro conflicto de intereses, puesto que las anteriormente citadas sociedades mercantiles serían juez y parte en el proceso, por lo que tendrían incentivos a beneficiarse en detrimento del nuevo operador entrante.

En este sentido, nos remitimos a las consideraciones realizadas por el Documento de Reflexión 25 de junio de 2014 de la CNMC sobre el proceso de liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril (páginas 30 y siguientes).



**BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES**  
**CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 113

**ENMIENDA NÚM. 230**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de introducir una nueva disposición adicional decimoséptima al Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«Disposición adicional decimoséptima. Capacidad de infraestructura asignada a las Comunidades Autónomas.

Para aquellos supuestos en los que se asigne capacidad de infraestructura a una Comunidad Autónoma para la prestación de los servicios ferroviarios de competencia de ésta, el administrador de la infraestructura y la Comunidad Autónoma deben acordar, en los términos que se establezcan reglamentariamente, los compromisos vinculados a la disponibilidad efectiva de dicha infraestructura y los efectos y compensaciones económicas que se deriven del incumplimiento de éstos.»

**JUSTIFICACIÓN**

Para los supuestos descritos debe establecerse un nivel de compromiso suficiente del administrador de las infraestructuras ferroviarias en relación con la disponibilidad de la capacidad adjudicada, con la finalidad de asegurar la misma y, especialmente, la fijación de los efectos y compensaciones económicas que se deriven del incumplimiento de los compromisos correspondientes.

**ENMIENDA NÚM. 231**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de introducir una nueva disposición adicional decimooctava al Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«Disposición adicional decimooctava. Garantía de accesibilidad para personas con discapacidad.

Serán de aplicación a las infraestructuras ferroviarias y a la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros las condiciones de accesibilidad universal, no discriminación y las obligaciones de atención a personas con discapacidad y con movilidad reducida establecidas en la Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad y de su Inclusión Social, aprobada mediante Real Decreto-Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, y en su normativa de desarrollo.»

**JUSTIFICACIÓN**

Es preciso incluir en el texto de la Ley del Sector Ferroviario, como normativa sectorial de ferrocarriles, una mención expresa a los mandatos en materia de accesibilidad universal y no discriminación de las personas con discapacidad vigentes, de modo que se establezca una conexión entre la legislación ferroviaria y de la promoción y protección de los derechos de las personas con discapacidad.

**BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES**  
**CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 114

**ENMIENDA NÚM. 232**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de introducir una nueva disposición adicional decimonovena al Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«Disposición adicional decimonovena. Privatización de Renfe Fabricación y Mantenimiento.

En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno privatizará las actividades de Renfe Fabricación y Mantenimiento.»

**JUSTIFICACIÓN**

Para garantizar el trato igualitario al que hace referencia la ley, sería necesaria la privatización de las actividades de Renfe Fabricación y Mantenimiento. Si el «explotador de la instalación» fuese una empresa privada cuyo principal interés sea dar los servicios a todos los operadores ferroviarios, se eliminaría el trato de favor que se puede producir como consecuencia de que tanto un operador ferroviario como el explotador de la instalación tengan intereses comunes por pertenecer al mismo holding.

**ENMIENDA NÚM. 233**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de introducir una nueva disposición adicional duodécima al Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«Disposición adicional duodécima. Plan Estratégico de inversiones en cercanías.

El Gobierno, antes de la presentación de los presupuestos generales del estado para el 2016, presentará un Plan Estratégico de inversiones en cercanías.»

**JUSTIFICACIÓN**

Se hace del todo necesario que el Gobierno priorice la inversión en cercanías que es el ferrocarril social, usado cada año por más de 500 millones de viajeros, en lugar de invertir en el tren de alta velocidad que tiene un coste altísimo y es usado por menos de 30 millones de pasajeros al año.

**ENMIENDA NÚM. 234**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de introducir una nueva disposición adicional duodécima primera al Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 115

Redacción que se propone:

«Disposición adicional duodécima primera. Fondo para la creación de apartaderos para trenes de 750 metros de largo.

En los presupuestos generales del estado, el Gobierno contemplará anualmente una partida para la construcción de apartaderos para trenes de 750 metros de largo. Los primeros apartaderos se construirán en el corredor ferroviario mediterráneo, en el tramo que discurre cerca de la costa.»

### JUSTIFICACIÓN

Para que el transporte de mercancías por ferrocarril permita ser competitivo requiere de la construcción de estos apartaderos. Se debe empezar por el corredor mediterráneo porque es el principal eje exportador del Estado.

### ENMIENDA NÚM. 235

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de introducir una nueva disposición adicional duodécima segunda al Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«Disposición adicional duodécima segunda. Evaluación coste-beneficio, análisis multicriterio y viabilidad financiera.

1. Con carácter previo a la aprobación de cualquier estudio o proyecto en materia de ferrocarriles que suponga una modificación significativa de la longitud de la Red Ferroviaria de Interés General o una variación sustancial de las características geométricas, técnicas o estructurales de alguno de sus tramos, se deberá llevar a cabo un análisis coste-beneficio del mismo, en el que quede suficientemente acreditada la procedencia de su ejecución y la inexistencia de alternativas más económicas y eficientes, y que servirá para la priorización de la actuación en relación con el resto de actuaciones incluidas en el mismo programa.

2. Todos los programas que se desarrollen dentro de un mismo ámbito de actuación se someterán a análisis homogéneos de tipo multicriterio que permitan la priorización de actuaciones de naturaleza similar en el marco de los diferentes programas de actuación.»

### JUSTIFICACIÓN

Tal y como recoge el artículo 15 del proyecto de ley de carreteras, se debe establecer también un análisis coste beneficio para las inversiones realizadas en la Red Ferroviaria de Interés General.

### ENMIENDA NÚM. 236

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de suprimir la disposición transitoria sexta del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 116

### JUSTIFICACIÓN

Entre los convenios entendemos existen los establecidos entre RENFE-Mercancías (o sus participadas) y ADIF; el llamado «usufructo». Sin conocer el alcance de los mismos, solicitamos que dichos convenios sean equiparados en condiciones conforme se prevé en la presente Ley. A su vez sean conocidos las condiciones y plazos de aplicación.

### ENMIENDA NÚM. 237

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar la disposición transitoria séptima del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«Disposición transitoria séptima. Normas reglamentarias.

En tanto no se apruebe el desarrollo reglamentario previsto en los artículos 8, 36, 68.1 y 69.4, serán de aplicación las órdenes ministeriales que actualmente regulan la materia, en tanto en cuanto no contravengan ni contradigan lo regulado por la presente Ley.»

### JUSTIFICACIÓN

La disposición transitoria séptima del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario establece:

«Normas reglamentarias.

En tanto no se apruebe el desarrollo reglamentario previsto en los artículos 8, 36, 68.1 y 69.4, serán de aplicación las órdenes ministeriales que actualmente regulan la materia.»

Así mismo, el artículo 36 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario determina:

«Procedimiento de adjudicación.

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

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

Poniendo en relación ambos preceptos, y habida cuenta de lo indicado en los mismos, resultaría de aplicación el apartado b) del artículo 11 de la Orden FOM/897/2005 de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, en cuya redacción actual se expresa:

«Si existiera coincidencia de solicitudes para una misma franja horaria o la red hubiere sido declarada como congestionada, se tomarán en cuenta para su asignación, por orden descendente de prioridad, las siguientes prioridades de adjudicación:

1. La existencia de infraestructuras especializadas y la posibilidad de atender dichas solicitudes en dichas infraestructuras.
2. Los servicios declarados de interés público.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 117

3. Los servicios internacionales.
4. La eventual existencia de acuerdos marco que prevean la adjudicación de esa solicitud de capacidad.
5. La solicitud, por un candidato, de una misma franja horaria durante varios días de la semana o en sucesivas semanas del período horario.
6. La eficiencia del sistema.»

De la prelación regulada en dicho precepto de la Orden FOM, el hecho de que sea de aplicación sobre otros criterios «la eventual existencia de acuerdos marco que prevean la adjudicación de esa solicitud de capacidad» determina una situación de desigualdad y desequilibrio de condiciones en favor de aquellas entidades que pudieran tener suscritos y en vigor acuerdos marco en el sentido expresado, debiendo tener en cuenta que, habida cuenta de las condiciones actuales de realización del transporte ferroviario de viajeros, solamente la única operadora habilitada para ello, cuenta o ha contado con la posibilidad de haber suscrito acuerdos marco en el sentido expresado, sin que dicha posibilidad haya sido accesible al resto de posibles candidatos.

La situación de desigualdad descrita entra en colisión directa y manifiesta con los principios de transparencia, objetividad y no discriminación, rectores del procedimiento de adjudicación determinados por el mencionado artículo 36 del Proyecto de Ley.

Por todo lo anteriormente expuesto, se solicita su modificación, al contravenir lo indicado en el artículo 36 del Proyecto de Ley.

### ENMIENDA NÚM. 238

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar la disposición transitoria octava del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«Disposición transitoria octava. Adjudicación directa de la autorización para la prestación de servicios ferroviarios sujetos a obligaciones de servicio público.

Hasta que, de conformidad con la legislación de la Unión Europea, se acuerde la plena apertura al mercado del transporte ferroviario de viajeros y en la medida en que no contravenga dicha legislación, la autorización para la prestación de servicios ferroviarios sujetos a obligaciones de servicio público será objeto de adjudicación directa cuando el coste anual de prestación del servicio no exceda de un millón de euros, cuando no exista una pluralidad de oferta de servicios en el mercado ferroviario suficiente para acudir a la licitación ~~o cuando se refiera a servicios de alta densidad y elevado volumen de tráfico en áreas metropolitanas de gran población.~~»

#### JUSTIFICACIÓN

El camino emprendido por la Unión Europea en Reglamento (CE) N.º 1370/2007 del parlamento europeo y del consejo de 23 de octubre de 2007 que como regla general aboga por la apertura de los contratos a la libre concurrencia y que se refuerza con la propuesta de modificación del Reglamento (CE) N.º 1370/2007 que a fin de garantizar una elevada calidad del servicio prestado a los viajeros y conseguir al mismo tiempo los objetivos de la política de transporte público de viajeros, los derechos de libre acceso deben ser la norma y su coordinación debe coordinarse, entre otros medios, a través de la licitación obligatoria de los contratos de servicio público.

Se quedaría fuera de la liberalización las obligaciones de servicio público de alta densidad y elevado volumen de tráfico, que suponen un porcentaje muy elevado del total de las obligaciones de servicio público del transporte ferroviario.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 118

No existen criterios de racionalidad económica que justifiquen la exclusión de los servicios de alta densidad y elevado volumen de tráfico.

La propuesta de modificación del Reglamento (CE) N.º 1370/2007 se alinea con la NO adjudicación directa de obligaciones de servicio público limitándolo exclusivamente a situaciones específicas y debiéndose justificar que el procedimiento de adjudicación elegido es el único que puede conseguir los objetivos de rentabilidad, eficiencia y calidad perseguidos.

ENMIENDA NÚM. 239

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de añadir un nuevo punto 13 al artículo 11.uno de la Ley 3/2013 que es modificada por la disposición final primera del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«13. Velar porque en los enlaces con los que la Alta Velocidad compite con otros modos de transporte, especialmente con el transporte aéreo, se cumplan todos los requerimientos del punto 3 del artículo 25, con la modificación y añadidos propuestos.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de asegurar la libre competencia entre los diferentes modos de transporte, evitando subvenciones que alteran la misma.

ENMIENDA NÚM. 240

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán  
de Convergència i de Unió**

A los efectos de añadir una nueva disposición adicional a la del Ley del Sector Ferroviario

Redacción que se propone:

«Disposición final. Modificación del artículo 11 de la Orden FOM/897/2005 de 7 abril.

El punto 4 del apartado b) del artículo 11 de la expresada Orden FOM/897/2005 de 7 de abril, tendrá la siguiente redacción:

“4. La eventual existencia de acuerdos marco, con fecha de efecto posterior a la entrada en vigor de la Ley \*\*/2015 del Sector Ferroviario, que prevean la adjudicación de esa solicitud de capacidad.”»

JUSTIFICACIÓN

La disposición transitoria séptima del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario establece:

«Normas reglamentarias.

En tanto no se apruebe el desarrollo reglamentario previsto en los artículos 8, 36, 68.1 y 69.4, serán de aplicación las órdenes ministeriales que actualmente regulan la materia.»

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 119

Así mismo, el artículo 36 del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario determina:

«Procedimiento de adjudicación.

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

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

Poniendo en relación ambos preceptos, y habida cuenta de lo indicado en los mismos, resultaría de aplicación el apartado b) del artículo 11 de la Orden FOM/897/2005 de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, en cuya redacción actual se expresa:

«Si existiera coincidencia de solicitudes para una misma franja horaria o la red hubiere sido declarada como congestionada, se tomarán en cuenta para su asignación, por orden descendente de prioridad, las siguientes prioridades de adjudicación:

1. La existencia de infraestructuras especializadas y la posibilidad de atender dichas solicitudes en dichas infraestructuras.
2. Los servicios declarados de interés público.
3. Los servicios internacionales.
4. La eventual existencia de acuerdos marco que prevean la adjudicación de esa solicitud de capacidad.
5. La solicitud, por un candidato, de una misma franja horaria durante varios días de la semana o en sucesivas semanas del período horario.
6. La eficiencia del sistema.»

De la prelación regulada en dicho precepto de la Orden FOM, el hecho de que sea de aplicación sobre otros criterios «la eventual existencia de acuerdos marco que prevean la adjudicación de esa solicitud de capacidad» determina una situación de desigualdad y desequilibrio de condiciones en favor de aquellas entidades que pudieran tener suscritos y en vigor acuerdos marco en el sentido expresado, debiendo tener en cuenta que, habida cuenta de las condiciones actuales de realización del transporte ferroviario de viajeros, solamente la única operadora habilitada para ello, cuenta o ha contado con la posibilidad de haber suscrito acuerdos marco en el sentido expresado, sin que dicha posibilidad haya sido accesible al resto de posibles candidatos.

La situación de desigualdad descrita entra en colisión directa y manifiesta con los principios de transparencia, objetividad y no discriminación, rectores del procedimiento de adjudicación determinados por el mencionado artículo 36 del Proyecto de Ley.

Por todo lo anteriormente expuesto, se solicita su modificación, al contravenir lo indicado en el artículo 36 del Proyecto de Ley.

---

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al articulado del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario.

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de junio de 2015.—**Rafael Antonio Hernando Fraile**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 120

ENMIENDA NÚM. 241

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Popular  
en el Congreso

Al artículo 8

De modificación.

Artículo 8. Pasos a nivel.

Se añade un párrafo segundo al apartado 1 con la siguiente redacción:

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

En el apartado 2 se sustituye la expresión inicial «El Ministerio de Fomento, a través de los administradores de infraestructuras ferroviarias...» por la expresión «Los administradores generales de infraestructuras ferroviarias...»

Se modifica la redacción del apartado 4 que queda redactado de la siguiente manera:

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

En el apartado 7 se sustituye en la cuarta línea, después del primer punto y seguido, la expresión «El Ministerio de Fomento podrá, de oficio...» por «Los administradores generales de infraestructuras ferroviarias podrán, de oficio...».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

---

ENMIENDA NÚM. 242

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Popular  
en el Congreso

Al artículo 11, apartado 1

De adición.

Se añade un segundo párrafo al apartado 1 del artículo 11, con la siguiente redacción:

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

---



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 121

ENMIENDA NÚM. 243

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular  
en el Congreso**

Al artículo 15

De modificación.

Artículo 15. Límite de edificación.

Se sustituye la redacción del artículo 15 por la siguiente:

«1. A ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de esta ley. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación.

En los túneles y en las líneas férreas soterradas o cubiertas con losas no será de aplicación la línea límite de la edificación. Tampoco será de aplicación la línea límite de la edificación cuando la obra a ejecutar sea un vallado o cerramiento.

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.

En las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y que discurren por zonas urbanas, la línea límite de la edificación se sitúa a veinte metros de la arista más próxima a la plataforma.

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

3. Asimismo, los administradores generales de infraestructuras, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el ámbito de sus competencias y de las Comunidades Autónomas y entidades locales afectadas, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación diferente a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, en zonas o áreas delimitadas. Esta reducción no afectará a puntos concretos, sino que será de aplicación a lo largo de tramos completos y de longitud significativa.

4. Cuando resulte necesaria la ejecución de obras dentro de la zona establecida por la línea límite de la edificación en un punto o área concreta, los administradores generales de infraestructuras, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el ámbito de sus competencias, podrán establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a las señaladas en el apartado 2, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, siempre y cuando ello no contravenga la ordenación urbanística y no cause perjuicio a la seguridad, regularidad, conservación y libre tránsito del ferrocarril, así como cuando no sea incompatible con la construcción de nuevas infraestructuras correspondientes a estudios informativos que continúen surtiendo efectos conforme a lo dispuesto en el apartado 8 del artículo 5 de esta ley.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

**BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES**  
**CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 122

**ENMIENDA NÚM. 244**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Popular  
en el Congreso**

Al artículo 16, apartado 1

De modificación.

Se suprimen los incisos «de la administración pública o» y «la citada administración pública o» del quinto párrafo del apartado 1 del artículo 16.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

---

**ENMIENDA NÚM. 245**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Popular  
en el Congreso**

Al artículo 16, apartado 6

De modificación.

Se sustituye la redacción del apartado 6 del artículo 16 por la siguiente:

«6. En el suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable, y siempre que el mismo cuente con el planeamiento más preciso que requiera la legislación urbanística aplicable, para iniciar su ejecución, las distancias establecidas en los artículos anteriores para la protección de la infraestructura ferroviaria serán de cinco metros para la zona de dominio público y de ocho metros para la de protección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación. Dichas distancias podrán ser reducidas por los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el ámbito de sus competencias, siempre que se acredite la necesidad o el interés público de la reducción, y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril sin que, en ningún caso, la correspondiente a la zona de dominio público pueda ser inferior a dos metros. La solicitud de reducción deberá ir acompañada, al menos, de una memoria explicativa y de planos en planta y alzado que describan de forma precisa el objeto de la misma.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

---

**ENMIENDA NÚM. 246**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Popular  
en el Congreso**

Al artículo 25, apartado 3

De modificación.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 123

Se suprime el inciso «y por la prestación de los servicios básicos mínimos» en el primer párrafo del apartado 3 del artículo 25 y se realiza una corrección gramatical de dicho párrafo, que quedará redactado de la manera siguiente:

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

### JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

---

### ENMIENDA NÚM. 247

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular  
en el Congreso**

Al artículo 44.2

De modificación.

Se sustituye la referencia al «punto 17 del anexo I», contenida en el apartado 2 del artículo 44 del proyecto por una referencia al «punto 18 del anexo I».

### JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

---

### ENMIENDA NÚM. 248

#### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular  
en el Congreso**

Al artículo 44.3

De modificación.

Se sustituye la referencia al «punto 18 del anexo I», contenida en el apartado 3 del artículo 44 del proyecto por una referencia al «punto 19 del anexo I».

### JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

---

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 124

ENMIENDA NÚM. 249

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Popular  
en el Congreso

Al artículo 59.1

De modificación.

Se modifica el texto del último párrafo del artículo 59.1 del proyecto que quedará redactado de la siguiente manera:

«La declaración de obligaciones de servicio público a instancia de las Comunidades Autónomas o de las corporaciones locales estará condicionada a que éstas asuman su financiación.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

---

ENMIENDA NÚM. 250

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Popular  
en el Congreso

Al artículo 62

De modificación.

Se suprime la frase final «Éstas deberán respetar los niveles de calidad que se determinen mediante Orden del Ministro de Fomento» del primer párrafo del apartado 1.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

---

ENMIENDA NÚM. 251

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Popular  
en el Congreso

Al artículo 84

De modificación.

Régimen jurídico.

Se añade la palabra «renovación» al apartado 4.d.ii) del artículo 84, que tendrá la siguiente redacción:

«ii) Ampliación, modificación o renovación de la homologación.»

**BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES**  
**CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 125

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

---

**ENMIENDA NÚM. 252**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Popular  
en el Congreso**

Al artículo 97, apartado 5.2.º.a)

De modificación.

Se sustituye la expresión «en exceso de» por la expresión «en cuanto exceda a» en la frase final de los párrafos tercero y cuarto del apartado 5.2.º.a).

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

---

**ENMIENDA NÚM. 253**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Popular  
en el Congreso**

Nueva disposición adicional

De adición.

Nueva disposición adicional. Secciones fronterizas.

Se añade una nueva disposición adicional, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional decimoséptima. Secciones fronterizas.

1. Se consideran secciones fronterizas a las infraestructuras ferroviarias incluidas en la Red Ferroviaria de interés General situadas en las fronteras con Francia y Portugal. Estas secciones se identificarán como tales en el Catálogo de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de interés General definido en el artículo 4, con indicación de las estaciones que las limitan.

2. Reglamentariamente se podrán establecer, con objeto de facilitar el tráfico ferroviario transfronterizo, excepciones a la normativa aplicable al resto de la Red Ferroviaria de Interés General sobre el personal ferroviario, el material rodante, la circulación ferroviaria o los certificados de seguridad de las empresas ferroviaria, que serán de aplicación a las circulaciones que tengan origen o destino en la estación de la Red Ferroviaria de Interés General que delimita la sección fronteriza.

3. Los administradores de infraestructuras incluirán la relación de las secciones fronterizas en las declaraciones sobre la red, junto con información acerca de las particulares condiciones operativas bajo las que se rijan las circulaciones que tengan como origen o destino la estación que las limita. Las citadas condiciones operativas deberán determinarse en coordinación con el administrador del tramo limítrofe del otro Estado.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 126

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 254

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular  
en el Congreso**

A la disposición transitoria tercera

De modificación.

Disposición transitoria tercera. Aplicación de las modalidades C2 y D del canon por utilización de instalaciones de servicio.

La disposición transitoria tercera tendrá la siguiente redacción:

«1. Se establece una bonificación del cien por cien para las modalidades C1 y C2 del canon por utilización de instalaciones de servicio que permanecerá vigente hasta la finalización de los contratos vigentes entre las Administraciones y Renfe-Operadora para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de "Cercanías", "Media Distancia" y "Ancho Métrico" sujetos a obligaciones de servicio público.

2. El canon por uso de instalaciones de servicio en su modalidad D será de aplicación a partir del 1 de enero de 2017 y tendrá una bonificación del sesenta por ciento. A partir del 1 de enero de 2018, sólo tendrá como bonificaciones las establecidas en el artículo 98.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 255

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular  
en el Congreso**

Al artículo 97, apartado 5.1.º b)

De modificación.

Se suprime el inciso «así como los costes de reposición correspondientes a la plataforma, túneles, puentes, vía, edificios técnicos y medios utilizados para el mantenimiento y conservación» en el segundo párrafo del apartado 5.1.º b) del artículo 97.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

**BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES**  
**CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 127

**ENMIENDA NÚM. 256**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Popular  
en el Congreso**

Al artículo 97, apartado 5.2.º.b)

De modificación.

Se añade la frase «los costes de reposición correspondientes a la plataforma, túneles, puentes, vía, edificios técnicos y medios utilizados para el mantenimiento y conservación, así como» a continuación de la frase inicial («Mediante esta adición se recuperarán los gastos financieros,») del segundo párrafo del apartado 5.2.º.b) del artículo 97.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

\_\_\_\_\_

**ENMIENDA NÚM. 257**

**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Popular  
en el Congreso**

Al artículo 21

De modificación.

Se modifica el tercer párrafo del artículo 21, que queda redactado como sigue:

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

\_\_\_\_\_

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 128

### ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

#### A la generalidad del Proyecto

- Enmienda núm. 78, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 98, del G.P. Socialista.

#### Exposición de Motivos

- Enmienda núm. 6, del G.P. La Izquierda Plural, primer párrafo.
- Enmienda núm. 7, del G.P. La Izquierda Plural, veinteavo párrafo.

#### Título I

##### Artículo 1

- Sin enmiendas.

##### Artículo 2

- Enmienda núm. 8, del G.P. La Izquierda Plural, letra b).
- Enmienda núm. 179, del G.P. Catalán (CiU), letra c).
- Enmienda núm. 180, del G.P. Catalán (CiU), letra f).
- Enmienda núm. 99, del G.P. Socialista, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 100, del G.P. Socialista, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 101, del G.P. Socialista, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 102, del G.P. Socialista, apartado nuevo.

#### Título II

##### Capítulo I

##### Artículo 3

- Enmienda núm. 103, del G.P. Socialista, letra b).
- Enmienda núm. 104, del G.P. Socialista, último párrafo.

##### Artículo 4

- Enmienda núm. 79, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.
- Enmienda núm. 105, del G.P. Socialista, apartado 1.
- Enmienda núm. 80, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 2.
- Enmienda núm. 106, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 181, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.
- Enmienda núm. 182, del G.P. Catalán (CiU), apartado 3.
- Enmienda núm. 81, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 4.
- Enmienda núm. 107, del G.P. Socialista, apartado 4.
- Enmienda núm. 183, del G.P. Catalán (CiU), apartado 6.

##### Capítulo II

##### Artículo 5

- Enmienda núm. 184, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 9, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1.
- Enmienda núm. 10, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2.
- Enmienda núm. 108, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 109, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 110, del G.P. Socialista, apartado 3.
- Enmienda núm. 111, del G.P. Socialista, apartado 3.



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 129

- Enmienda núm. 112, del G.P. Socialista, apartado 4.
- Enmienda núm. 11, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 5.
- Enmienda núm. 113, del G.P. Socialista, apartado 5.
- Enmienda núm. 114, del G.P. Socialista, apartado 5.
- Enmienda núm. 115, del G.P. Socialista, apartado 7.
- Enmienda núm. 116, del G.P. Socialista, apartado nuevo.

### Artículo 6

- Enmienda núm. 117, del G.P. Socialista, apartado 1.

### Artículo 7

- Enmienda núm. 118, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 119, del G.P. Socialista, apartado 2.

### Artículo 8

- Enmienda núm. 241, del G.P. Popular, apartado 1.

### Artículo 9

- Enmienda núm. 120, del G.P. Socialista, apartado 2.

### Artículo 10

- Enmienda núm. 121, del G.P. Socialista, apartado 4.
- Enmienda núm. 122, del G.P. Socialista, apartado nuevo.

### Artículo 11

- Enmienda núm. 123, del G.P. Socialista, apartado 1.
- Enmienda núm. 242, del G.P. Popular, apartado 1.
- Enmienda núm. 12, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2.
- Enmienda núm. 90, de la Sra. Pérez Fernández (GMx), apartado 2.
- Enmienda núm. 124, del G.P. Socialista, apartado 2.

### Capítulo III

#### Artículo 12

- Sin enmiendas.

#### Artículo 13

- Sin enmiendas.

#### Artículo 14

- Sin enmiendas.

#### Artículo 15

- Enmienda núm. 125, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 243, del G.P. Popular.

#### Artículo 16

- Enmienda núm. 126, del G.P. Socialista, apartado 1.
- Enmienda núm. 244, del G.P. Popular, apartado 1.
- Enmienda núm. 245, del G.P. Popular, apartado 6.
- Enmienda núm. 127, del G.P. Socialista, apartado nuevo.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 130

### Artículo 17

— Sin enmiendas.

### Artículo 18

— Enmienda núm. 128, del G.P. Socialista, apartado 1.

### Capítulo IV

### Artículo 19

- Enmienda núm. 13, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1.
- Enmienda núm. 129, del G.P. Socialista, apartado 1.
- Enmienda núm. 14, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 4.
- Enmienda núm. 130, del G.P. Socialista, apartado 4.
- Enmienda núm. 185, del G.P. Catalán (CiU), apartado 4.

### Artículo 20

— Enmienda núm. 131, del G.P. Socialista, letra f).

### Artículo 21

- Enmienda núm. 15, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 133, del G.P. Socialista, primer párrafo.
- Enmienda núm. 132, del G.P. Socialista, segundo párrafo.
- Enmienda núm. 257, del G.P. Popular, tercer párrafo.

### Capítulo V

### Artículo 22

- Enmienda núm. 16, del G.P. La Izquierda Plural, primer párrafo.
- Enmienda núm. 17, del G.P. La Izquierda Plural, segundo párrafo.

### Artículo 23

- Enmienda núm. 135, del G.P. Socialista, apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 136, del G.P. Socialista, apartado 1, letra b).
- Enmienda núm. 18, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1, letra e).
- Enmienda núm. 19, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1, letra i).
- Enmienda núm. 186, del G.P. Catalán (CiU), apartado 1, letra i).
- Enmienda núm. 134, del G.P. Socialista, apartado 1, letra nueva.
- Enmienda núm. 20, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 3.

### Artículo 24

- Enmienda núm. 138, del G.P. Socialista, apartado 2, letra c).
- Enmienda núm. 137, del G.P. Socialista, apartado 2, letra nueva.

### Artículo 25

- Enmienda núm. 21, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1.
- Enmienda núm. 22, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2.
- Enmienda núm. 23, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 3.
- Enmienda núm. 139, del G.P. Socialista, apartado 3.
- Enmienda núm. 187, del G.P. Catalán (CiU), apartado 3.
- Enmienda núm. 246, del G.P. Popular, apartado 3.
- Enmienda núm. 24, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 4.
- Enmienda núm. 188, del G.P. Catalán (CiU), apartado 4.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

### Artículo 26

- Enmienda núm. 25, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 6.º.

### Artículo 27

- Enmienda núm. 189, del G.P. Catalán (CiU), apartado 3.

### Artículo 28

- Enmienda núm. 140, del G.P. Socialista, apartado 1.
- Enmienda núm. 141, del G.P. Socialista, apartado 1.

### Artículo 29

- Sin enmiendas.

### Artículo 30

- Sin enmiendas.

### Artículo 31

- Sin enmiendas.

### Capítulo VI

#### Artículo 32

- Enmienda núm. 26, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2.
- Enmienda núm. 82, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 2.
- Enmienda núm. 190, del G.P. Catalán (CiU), apartado 3.

### Capítulo VII

#### Artículo 33

- Sin enmiendas.

#### Artículo 34

- Enmienda núm. 191, del G.P. Catalán (CiU).

#### Artículo 35

- Sin enmiendas.

#### Artículo 36

- Enmienda núm. 192, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 27, del G.P. La Izquierda Plural, párrafo nuevo.

#### Artículo 37

- Enmienda núm. 193, del G.P. Catalán (CiU).

#### Artículo 38

- Enmienda núm. 142, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 143, del G.P. Socialista, apartados 3, 4, 5 y 6.
- Enmienda núm. 194, del G.P. Catalán (CiU), apartado 5.

**BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES**  
**CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

**Serie A Núm. 152-2**

**6 de julio de 2015**

**Pág. 132**

Capítulo VIII

Artículo 39

— Enmienda núm. 195, del G.P. Catalán (CiU), apartado 5.

Capítulo IX

Artículo 40

— Enmienda núm. 28, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1.  
— Enmienda núm. 29, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 3.

Artículo 41

— Sin enmiendas.

Título III

— Enmienda núm. 30, del G.P. La Izquierda Plural.

Artículo 42

— Enmienda núm. 31, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 3.  
— Enmienda núm. 32, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 5.

Artículo 43

— Enmienda núm. 196, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.  
— Enmienda núm. 197, del G.P. Catalán (CiU), apartado 3.

Artículo 44

— Enmienda núm. 33, del G.P. La Izquierda Plural, título.  
— Enmienda núm. 34, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1.  
— Enmienda núm. 247, del G.P. Popular, apartado 2.  
— Enmienda núm. 198, del G.P. Catalán (CiU), apartados 2 y 3.  
— Enmienda núm. 248, del G.P. Popular, apartado 3.

Artículo 45

— Enmienda núm. 35, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1.  
— Enmienda núm. 36, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2.  
— Enmienda núm. 199, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.  
— Enmienda núm. 200, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.  
— Enmienda núm. 201, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.

Artículo 46

— Sin enmiendas.

Título IV

Capítulo I

Artículo 47

— Enmienda núm. 37, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 133

### Capítulo II

#### Artículo 48

— Enmienda núm. 144, del G.P. Socialista, párrafo nuevo.

#### Artículo 49

— Sin enmiendas.

#### Artículo 50

— Enmienda núm. 202, del G.P. Catalán (CiU), apartado 1.  
— Enmienda núm. 145, del G.P. Socialista, apartado 3, letra d).

#### Artículo 51

— Sin enmiendas.

#### Artículo 52

— Enmienda núm. 146, del G.P. Socialista.

#### Artículo 53

— Sin enmiendas.

#### Artículo 54

— Enmienda núm. 203, del G.P. Catalán (CiU), letra c).

#### Artículo 55

— Enmienda núm. 204, del G.P. Catalán (CiU).

#### Artículo 56

— Enmienda núm. 205, del G.P. Catalán (CiU), apartado 1, letra e).  
— Enmienda núm. 206, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.  
— Enmienda núm. 147, del G.P. Socialista, apartado 4.

#### Artículo 57

— Sin enmiendas.

#### Artículo 58

— Enmienda núm. 207, del G.P. Catalán (CiU), apartado 1.

### Capítulo III

#### Artículo 59

— Enmienda núm. 95, del G.P. Unión Progreso y Democracia.  
— Enmienda núm. 208, del G.P. Catalán (CiU).  
— Enmienda núm. 38, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1.  
— Enmienda núm. 39, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1.  
— Enmienda núm. 249, del G.P. Popular, apartado 1.  
— Enmienda núm. 40, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2.  
— Enmienda núm. 41, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2.

**BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES**  
**CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

- Enmienda núm. 148, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 149, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 150, del G.P. Socialista, apartado 3.

Artículo 60

- Enmienda núm. 42, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2.
- Enmienda núm. 209, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.

Capítulo IV

Artículo 61

- Sin enmiendas.

Capítulo V

Artículo 62

- Enmienda núm. 250, del G.P. Popular, apartado 1.
- Enmienda núm. 152, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 153, del G.P. Socialista, apartado 4.
- Enmienda núm. 43, del G.P. La Izquierda Plural, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 151, del G.P. Socialista, apartado nuevo.

Artículo 63

- Sin enmiendas.

Título V

- Enmienda núm. 210, del G.P. Catalán (CiU).

Capítulo I

Artículo 64

- Enmienda núm. 44, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 3.
- Enmienda núm. 154, del G.P. Socialista, apartado 3.
- Enmienda núm. 45, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 4.
- Enmienda núm. 46, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 4.
- Enmienda núm. 155, del G.P. Socialista, apartado 4.

Artículo 65

- Enmienda núm. 156, del G.P. Socialista, apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 47, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1, último párrafo.
- Enmienda núm. 157, del G.P. Socialista, apartado 1, letra nueva.
- Enmienda núm. 158, del G.P. Socialista, apartado 1, letra nueva.
- Enmienda núm. 48, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2.
- Enmienda núm. 49, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 3.
- Enmienda núm. 50, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 4.

Capítulo II

Artículo 66

- Enmienda núm. 159, del G.P. Socialista, apartado 1.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 135

### Artículo 67

- Enmienda núm. 51, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2.
- Enmienda núm. 93, de la Sra. Pérez Fernández (GMx), apartado 2.
- Enmienda núm. 52, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 4.

### Capítulo III

#### Artículo 68

- Enmienda núm. 211, del G.P. Catalán (CiU), apartado nuevo.

#### Artículo 69

- Enmienda núm. 53, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1.
- Enmienda núm. 54, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2.
- Enmienda núm. 83, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 2.
- Enmienda núm. 55, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 5.
- Enmienda núm. 212, del G.P. Catalán (CiU), apartado nuevo.

#### Artículo 70

- Enmienda núm. 56, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1.

### Capítulo IV

#### Artículo 71

- Enmienda núm. 96, del G.P. Unión Progreso y Democracia, apartado 1.

#### Artículo 72

- Enmienda núm. 57, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 3.

#### Artículo 73

- Enmienda núm. 97, del G.P. Unión Progreso y Democracia.
- Enmienda núm. 84, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.
- Enmienda núm. 160, del G.P. Socialista, apartado 1.

#### Artículo 74

- Sin enmiendas.

#### Artículo 75

- Enmienda núm. 58, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1, letra b).
- Enmienda núm. 59, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1, letra c).

### Título VI

#### Capítulo I

##### Sección 1.<sup>a</sup>

#### Artículo 76

- Sin enmiendas.

#### Artículo 77

- Sin enmiendas.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

### Artículo 78

— Sin enmiendas.

### Artículo 79

— Sin enmiendas.

### Sección 2.<sup>a</sup>

### Artículo 80

— Sin enmiendas.

### Artículo 81

— Sin enmiendas.

### Artículo 82

— Sin enmiendas.

### Artículo 83

— Enmienda núm. 161, del G.P. Socialista, primer párrafo.

### Sección 3.<sup>a</sup>

### Artículo 84

— Enmienda núm. 213, del G.P. Catalán (CiU), apartado 1, letra nueva.

— Enmienda núm. 251, del G.P. Popular, apartado 4, letra d) ii.

### Artículo 85

— Sin enmiendas.

### Artículo 86

— Sin enmiendas.

### Artículo 87

— Enmienda núm. 162, del G.P. Socialista, primer párrafo.

### Sección 4.<sup>a</sup>

### Artículo 88

— Enmienda núm. 214, del G.P. Catalán (CiU), apartado nuevo.

### Artículo 89

— Sin enmiendas.

### Artículo 90

— Sin enmiendas.

### Artículo 91

— Sin enmiendas.



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

### Artículo 92

— Enmienda núm. 163, del G.P. Socialista, primer párrafo.

### Sección 5.<sup>a</sup>

### Artículo 93

— Sin enmiendas.

### Artículo 94

— Sin enmiendas.

### Artículo 95

— Enmienda núm. 164, del G.P. Socialista, primer párrafo.

### Sección 6.<sup>a</sup>

### Artículo 96

- Enmienda núm. 215, del G.P. Catalán (CiU), apartado 3, 6 y 7.
- Enmienda núm. 216, del G.P. Catalán (CiU), apartado 4.
- Enmienda núm. 165, del G.P. Socialista, apartado 5.
- Enmienda núm. 60, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 6.
- Enmienda núm. 217, del G.P. Catalán (CiU), apartado nuevo.

### Artículo 97

- Enmienda núm. 218, del G.P. Catalán (CiU), apartado 4.
- Enmienda núm. 255, del G.P. Popular, apartado 5 1.º b).
- Enmienda núm. 252, del G.P. Popular, apartado 5 2.º a).
- Enmienda núm. 219, del G.P. Catalán (CiU), apartado 5 2.º b).
- Enmienda núm. 256, del G.P. Popular, apartado 5 2.º b).
- Enmienda núm. 220, del G.P. Catalán (CiU), apartado 5 2.º b).

### Artículo 98

— Enmienda núm. 221, del G.P. Catalán (CiU), apartado 6.

### Artículo 99

— Sin enmiendas.

### Artículo 100

— Enmienda núm. 222, del G.P. Catalán (CiU).

### Capítulo II

### Artículo 101

— Sin enmiendas.

### Artículo 102

— Sin enmiendas.

### Título VII

### Artículo 103

— Sin enmiendas.

**BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES**  
**CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

Artículo 104

- Enmienda núm. 61, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1.
- Enmienda núm. 223, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.

Artículo 105

- Sin enmiendas.

Artículo 106

- Enmienda núm. 62, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1.1.11.
- Enmienda núm. 63, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1.1.14.
- Enmienda núm. 64, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2.

Artículo 107

- Enmienda núm. 65, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2.

Artículo 108

- Enmienda núm. 166, del G.P. Socialista, apartado Uno, apartado nuevo.

Artículo 109

- Enmienda núm. 167, del G.P. Socialista, apartado 1, letra c).
- Enmienda núm. 224, del G.P. Catalán (CiU), apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 66, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 5.
- Enmienda núm. 67, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 7.

Artículo 110

- Sin enmiendas.

Artículo 111

- Sin enmiendas.

Artículo 112

- Sin enmiendas.

Artículo 113

- Enmienda núm. 225, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.

Artículo 114

- Enmienda núm. 226, del G.P. Catalán (CiU).

Artículos nuevos

- Enmienda núm. 91, de la Sra. Pérez Fernández (GMx).
- Enmienda núm. 92, de la Sra. Pérez Fernández (GMx).

Disposición adicional primera

- Enmienda núm. 168, del G.P. Socialista, apartado 1.

Disposición adicional segunda

- Sin enmiendas.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Disposición adicional tercera

— Sin enmiendas.

Disposición adicional cuarta

— Enmienda núm. 68, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 3, letra b).

Disposición adicional quinta

— Enmienda núm. 69, del G.P. La Izquierda Plural.  
— Enmienda núm. 169, del G.P. Socialista.  
— Enmienda núm. 170, del G.P. Socialista, párrafo nuevo.

Disposición adicional sexta

— Enmienda núm. 70, del G.P. La Izquierda Plural.  
— Enmienda núm. 171, del G.P. Socialista.  
— Enmienda núm. 227, del G.P. Catalán (CiU).

Disposición adicional séptima

— Sin enmiendas.

Disposición adicional octava

— Enmienda núm. 94, de la Sra. Pérez Fernández (GMx).

Disposición adicional novena

— Sin enmiendas.

Disposición adicional décima

— Enmienda núm. 71, del G.P. La Izquierda Plural.

Disposición adicional undécima

— Sin enmiendas.

Disposición adicional duodécima

— Sin enmiendas.

Disposición adicional decimotercera

— Sin enmiendas.

Disposición adicional decimocuarta

— Sin enmiendas.

Disposición adicional decimoquinta

— Enmienda núm. 228, del G.P. Catalán (CiU).

Disposición adicional decimosexta

— Enmienda núm. 229, del G.P. Catalán (CiU).

Disposiciones adicionales nuevas

— Enmienda núm. 72, del G.P. La Izquierda Plural.  
— Enmienda núm. 85, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 140

- Enmienda núm. 86, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 88, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 172, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 173, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 230, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 231, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 232, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 233, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 234, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 235, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 240, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 253, del G.P. Popular.

### Disposición transitoria primera

- Enmienda núm. 73, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1.
- Enmienda núm. 174, del G.P. Socialista, apartado 1.
- Enmienda núm. 175, del G.P. Socialista, apartado 3.
- Enmienda núm. 176, del G.P. Socialista, apartado 4.
- Enmienda núm. 177, del G.P. Socialista, apartado 5.

### Disposición transitoria segunda

- Sin enmiendas.

### Disposición transitoria tercera

- Enmienda núm. 254, del G.P. Popular.

### Disposición transitoria cuarta

- Sin enmiendas.

### Disposición transitoria quinta

- Sin enmiendas.

### Disposición transitoria sexta

- Enmienda núm. 236, del G.P. Catalán (CiU).

### Disposición transitoria séptima

- Enmienda núm. 237, del G.P. Catalán (CiU).

### Disposición transitoria octava

- Enmienda núm. 178, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 238, del G.P. Catalán (CiU).

### Disposiciones transitorias nuevas

- Enmienda núm. 74, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 75, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 76, del G.P. La Izquierda Plural.

### Disposición derogatoria única

- Sin enmiendas.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 152-2

6 de julio de 2015

Pág. 141

Disposición final primera

— Enmienda núm. 239, del G.P. Catalán (CiU).

Disposición final segunda

— Sin enmiendas.

Disposición final tercera

— Sin enmiendas.

Disposición final cuarta

— Sin enmiendas.

Disposición final quinta

— Sin enmiendas.

Disposición final sexta

— Sin enmiendas.

Disposiciones finales nuevas

— Enmienda núm. 87, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).

— Enmienda núm. 89, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).

Anexo I

— Sin enmiendas.

Anexo II

— Enmienda núm. 77, del G.P. La Izquierda Plural.

Anexo III

— Sin enmiendas.

cve: BOCG-10-A-152-2