



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY

2 de junio de 2022

Núm. 78-3

Pág. 1

ENMIENDAS E ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

121/000077 Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, 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 por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, así como del índice de enmiendas al articulado.

Palacio del Congreso de los Diputados, 23 de mayo de 2022.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, Carlos Gutiérrez Vicén.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana

El Grupo Parlamentario Plural al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de mayo de 2022.—**Pilar Calvo Gómez**, Diputada del Grupo Parlamentario Plural [JxCat-JUNTS (JUNTS)].—**Miriam Nogueras i Camero**, Portavoz adjunta del Grupo Parlamentario Plural.

ENMIENDA NÚM. 1

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

A la exposición de motivos

De modificación.

Texto que se propone:

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

«Se incorpora, por fin, a la ley, con evidente retraso, la consideración de la existencia de competencias concurrentes del Estado y las Comunidades Autónomas sobre el transporte ferroviario, que afectan a la misma existencia y regulación de una red ferroviaria de interés general, estableciendo mecanismos, hasta ahora inexistentes en la norma sectorial, para articular el ejercicio de unas y otras al servicio del desarrollo óptimo de dicha actividad.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 2

Resulta indiscutible que la competencia autonómica exclusiva sobre los servicios de transporte ferroviario de pasajeros y mercancías, con independencia de la titularidad de la infraestructura que los soporta, lleva aparejada en todo caso la capacidad de definir niveles de calidad, regularidad y continuidad de la prestación, y que tal definición está directamente vinculada con la disponibilidad, las características y el estado de las infraestructuras que soportan el servicio, cuando, por formar parte de la red de ferroviaria de interés general, sean, a su vez, de competencia estatal.

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 2

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

Al Artículo 1, apartado Dos (artículo 4)

De modificación.

Texto que se propone:

«Artículo 4. La Red Ferroviaria de Interés General.

1. La Red Ferroviaria de Interés General está integrada por las infraestructuras ferroviarias, las estaciones de viajeros **sin perjuicio de lo previsto en la Disposición adicional vigesimoquinta** y terminales de transporte de mercancías, que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, tales como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte, **salvo cuando por dicha infraestructura circulen de forma mayoritaria o preferente servicios ferroviarios de titularidad y competencia exclusiva de una comunidad autónoma**, o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional.

[...]

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 3

expediente de traspaso se promoverá a instancia de la comunidad autónoma o del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y será resuelto por el Consejo de Ministros.

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

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

[...]»

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 4

ENMIENDA NÚM. 3

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

Al Artículo 1, apartado Tres (artículo 5)

De modificación.

Texto que se propone:

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

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

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

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

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

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

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

[...]

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 5

los intereses que representan. Transcurrido dicho plazo sin que dichas administraciones públicas informen al respecto, se entenderá que están conformes con la solución propuesta.

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

[...]

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 6

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 4

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

Al Artículo 1, apartado Cuatro (artículo 6.1 y 2)

De modificación.

Texto que se propone:

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

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

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

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

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

[...]»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 7

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 5

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

Al Artículo 1, apartado Siete (artículo 7.2)

De modificación.

Texto que se propone:

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

No podrán aprobarse instrumentos de modificación, revisión, desarrollo o ejecución de la ordenación territorial y urbanística, que contravengan lo establecido en un estudio informativo aprobado definitivamente. El incumplimiento de dicha prohibición comportará la nulidad de pleno derecho exclusivamente de las determinaciones que lo contravengan.

~~También serán nulas de pleno derecho las determinaciones de cualquiera de los instrumentos mencionados en este apartado en cuya tramitación se haya omitido la petición del informe preceptivo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, o que hayan sido aprobados antes de que transcurra el plazo del que dispone dicho departamento para evacuarlo y en ausencia del mismo, cuando en ambos casos menoscaben, alteren o perjudiquen la adecuada explotación de la Red Ferroviaria de Interés General.~~

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

JUSTIFICACIÓN

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

Parece que el inciso final de este nuevo párrafo va en esa línea, incluso parece que va más allá de la nulidad parcial. Ahora bien, si se pretende limitar el efecto de la nulidad a las determinaciones del plan que «menoscaben, alteran o perjudican la adecuada explotación de la Red Ferroviaria de Interés General»,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 8

habría que mejorar su redacción para que la redacción de la consecuencia jurídica del presupuesto de hecho de la norma queda partida en dos, en el inciso inicial y en el inciso final, y, por tanto, dificulta su lectura en un tema que cambia el paradigma establecido legal y jurisprudencialmente de acuerdo con la legislación sobre procedimiento administrativo común, en relación con la omisión de un informe preceptivo en el procedimiento de aprobación de las disposiciones administrativas de carácter general (planes urbanísticos).

ENMIENDA NÚM. 6

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

Al Artículo 1, apartado Veintiuno (artículo 27.1)

De modificación.

Texto que se propone:

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

Son de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias las infraestructuras ferroviarias, estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General, según la distribución que se realice mediante orden de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como los bienes y derechos que se le asignen por ley o reglamento, los que adquiera o construya con sus propios recursos.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 9

ENMIENDA NÚM. 7

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

Al Artículo 1, apartado Treinta y seis (artículo 96)

De modificación.

Texto que se propone:

« [...]

8. Cualquier desarrollo reglamentario que se derive de este artículo habrá de ser informado, antes de su aprobación, por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y **por las Comunidades Autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los territorios respectivos mediante la Red Ferroviaria de Interés General.**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

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

Esa participación en la planificación y la gestión al servicio de las finalidades de interés público expresadas no se puede hacer efectiva en modo alguno con las exiguas previsiones de consulta y

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 10

audiencia contenidas actualmente en la Ley 38/2015 y referidas a algunos supuestos muy escasos. Por ello, la presente tramitación parlamentaria de una modificación substancial de la misma ley ofrece una oportunidad para dar entrada legal a aquella previsión estatutaria en términos reales y efectivos.

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

ENMIENDA NÚM. 8

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

Al Artículo 1, apartado Cuarenta y uno (artículo 100)

De modificación.

Texto que se propone:

«[...]»

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

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

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

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

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

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

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

[...]»

JUSTIFICACIÓN

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 11

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

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

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

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 9

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

Al Artículo 1, apartado Cuarenta y siete (disposición adicional decimonovena)

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 12

Texto que se propone:

«Cuarenta y siete. La disposición adicional decimonovena queda redactada en los siguientes términos:

[...]

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 10

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

Artículos nuevos

De adición..

Texto que se propone:

Cincuenta y uno bis. Se añade una Disposición adicional vigesimocuarta con la siguiente redacción:

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

1. Se modifica la letra a) del artículo 50.1 de la ley 38/2015, del sector ferroviario que pasa a tener la siguiente redacción modificada: «a) Ser una empresa pública o privada de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 13

acuerdo con la legislación española. En caso de que la empresa esté o vaya a estar controlada, de forma directa o indirecta, por una o varias personas domiciliadas en un Estado no miembro de la Unión Europea, podrá denegarse la licencia o limitarse sus efectos cuando las empresas ferroviarias españolas o comunitarias no se beneficien, en el referido Estado, del derecho al acceso efectivo a la prestación del servicio ferroviario. En ningún caso podrá exigirse para la obtención de la licencia por la empresa solicitante revista una forma o tipo social determinado.

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 11

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

Artículos nuevos

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 14

Texto que se propone:

Cincuenta y uno ter. Se añade una Disposición adicional vigesimoquinta con la siguiente redacción:

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 12

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

Artículos nuevos

De adición..

Texto que se propone:

Cincuenta y uno quater. Se añade una disposición adicional vigesimosexta con la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigesimosexta. Traspaso de infraestructuras ferroviarias.

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 13

Pilar Calvo Gómez
(Grupo Parlamentario Plural)

Al Artículo 1, apartado Cincuenta y tres (disposición transitoria novena)

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

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

1. Porque la referencia a la presente ley literalmente se refiere a la propia Ley 38/2015, no a la futura ley que la modificará.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 16

2. Porque la referencia final a la aprobación provisional parece sobrante, ya que ésta (cuando es necesario) se produce con posterioridad a la aprobación inicial y, por tanto, bastaría con hacer referencia a la aprobación inicial (a partir de ahí resultaría indiferente que también se hubiera aprobado provisionalmente como no...).

3. Porque el artículo 13.2.2º regula dos supuestos de reducción, uno general y otro específico, y no parece coherente que se pretenda excluir la potestad de la administración competente de reducirla hasta los dos metros en casos específicos.

4. Porque el artículo 15.2.4º también hace referencia a dos supuestos de reducción, uno general y otro específico. Sin embargo, se refiere al general exclusivamente para excluirlo en determinados supuestos, por lo que resultaría paradójicamente que no sería aplicable la exclusión en los supuestos más específicos de la transitoria. Y en cuanto a la otra referencia al segundo supuesto de reducción, tal y como sucede con el artículo 13.2, no es creíble que se pretenda excluir la potestad de la administración de reducir la línea de edificación en determinados supuestos específicos.

5. Porque si se trata de supuestos de reducción, no se acaba de entender la necesidad de la disposición transitoria para determinar su no aplicación a los instrumentos en tramitación, ya que para eludir esta inaplicación bastaría con iniciar de nuevo la tramitación de los instrumentos en cuestión.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana

El Grupo Parlamentario Plural al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de mayo de 2022.—**Néstor Rego Candamil**, Diputado del Grupo Parlamentario Plural (BNG) y Portavoz adjunto del Grupo Parlamentario Plural.

ENMIENDA NÚM. 14

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

Al apartado Dos (artículo 4)

De modificación.

Texto que se propone:

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

«1. La Red Ferroviaria de Interés General está integrada por las infraestructuras ferroviarias, las estaciones de viajeros y terminales de transporte de mercancías, que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, tales como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte **incluyendo el mantenimiento y la implantación de servicios de cercanías ferroviarias allí donde todavía no existan como forma de transporte sostenible, así como** la conexión con instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional».

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 17

JUSTIFICACIÓN

Entendemos que los servicios de cercanías o de proximidad que comunican las ciudades y principales núcleos de población de su área de influencia deben ser mantenidos y promovidos dentro de la llamada Red Ferroviaria de Interés General.

ENMIENDA NÚM. 15

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

Al Artículo 1, apartado Dos (artículo 4)

De modificación.

Texto que se propone:

«6. El Estado y las comunidades autónomas con elementos de su titularidad cooperarán para facilitar la conexión de éstas y la Red Ferroviaria de Interés General, fomentando la interoperabilidad entre las diferentes redes. **Se facilitará que las comunidades que todavía no ostentan la titularidad de redes ferroviarias propias puedan asumir la competencia sobre aquellas que discurren íntegramente por su territorio».**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica

ENMIENDA NÚM. 16

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

Al apartado Tres (artículo 5)

De modificación.

Texto que se propone:

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

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

La estrategia deberá realizarse desde una perspectiva intermodal, **priorizando las conexiones ferroviarias sobre el transporte por carretera, y garantizar una adecuada cobertura de transporte público en todo el territorio,** ~~la optimización de los recursos invertidos y su asignación eficiente entre modos de transporte.~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 18

Reglamentariamente se delimitarán los supuestos en que, por razones de interés general y social, podrán aprobarse inversiones no previstas en la estrategia indicativa, así como la revisión de la misma».

JUSTIFICACIÓN

La estrategia debe garantizar y priorizar la cobertura de transporte ferroviario no atender prioritariamente a la generación de beneficios, lo que podría llevar a la eliminación de las líneas no rentables económicamente, pero que sí son necesarias desde el punto de vista social, ambiental y de equilibrio territorial.

ENMIENDA NÚM. 17

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

Al Artículo 1, apartado Tres (artículo 5)

De modificación.

Texto que se propone:

«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, **o su eliminación o retirada del servicio será precisa la aprobación**, por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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 con el contenido previsto en la legislación ambiental y constituirá el documento básico a efectos de la correspondiente evaluación ambiental prevista en la legislación ambiental.

Previamente a la tramitación del Estudio Informativo prevista en el apartado 4 de este artículo, se realizará un estudio de viabilidad que incluya un análisis previo de alternativas, considerando también aquellas de tipo estratégico y la alternativa de mantener la situación existente, a **sí como un estudio de la demanda y un análisis coste-beneficio, y de las consecuencias y costes sociales derivados de la desaparición en el caso de la eliminación** todo ello como ayuda a la toma de decisiones sobre la ejecución de la actuación desde el punto de vista socioeconómico. Reglamentariamente se determinará el contenido de dicho estudio.

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 aquellas 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».

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 19

JUSTIFICACIÓN

No solo debe realizarse estudio informativo y análisis de costes y opciones alternativas en el caso de nuevas infraestructuras o modificaciones en las ya existentes, sino que para proceder a la eliminación o cierre de una línea o servicio debe también acometerse ese estudio.

ENMIENDA NÚM. 18

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

Al Artículo 1, apartado Tres (artículo 5)

De modificación.

Texto que se propone:

«4. Para su tramitación, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana remitirá el estudio informativo correspondiente a las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, con objeto de que, durante el plazo de un mes, examinen y, en su caso, informen si la solución propuesta es la más adecuada para el interés general y para los intereses que representan. Transcurrido dicho plazo sin que dichas administraciones públicas informen al respecto, se entenderá que están ~~conformes~~ **disconformes** con la solución propuesta.

Manifestada la disconformidad, necesariamente motivada, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana abrirá un período de consultas **con la Administración objetante** por un período no inferior a dos meses **para llegar a un acuerdo**».

JUSTIFICACIÓN

Las modificaciones, soluciones técnicas alternativas o eliminaciones y cierres deben contar en todo caso con el acuerdo y visto bueno de las administraciones territoriales implicadas.

ENMIENDA NÚM. 19

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

Al apartado Tres (artículo 5)

De modificación.

Texto que se propone:

«5. Con carácter simultáneo al trámite de informe a que se refiere el apartado anterior, el estudio informativo se someterá, en la forma prevista en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, a un trámite de información pública durante un período de treinta días hábiles. ~~Las observaciones realizadas en este trámite deberán versar exclusivamente sobre la concepción global del trazado proyectado.~~ La tramitación del expediente de información pública corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Simultáneamente, y con ese mismo plazo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 20

Si tras emitir su disconformidad, en el período de negociaciones, se llega a otra solución o trazado alternativo, este proyecto deberá ser nuevamente sometido al trámite de exposición pública».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica

ENMIENDA NÚM. 20

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

Al apartado Tres (artículo 5)

De modificación.

Texto que se propone:

«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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de un estudio informativo, con arreglo a lo previsto en esta ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle.

En todo caso, en la solución técnica se deberá garantizar la integración y armonización de la infraestructura en el territorio, especialmente en el caso de su paso por núcleos urbanos, priorizando las alternativas que favorezcan la conciliación social».

JUSTIFICACIÓN

Se debe priorizar la apuesta por proyectos de ampliación, reforma o nueva construcción que se integren adecuadamente en su entorno, facilitando el transporte ferroviario sin romper o dividir núcleos de población o tramas urbanas, lo que supone un grave perjuicio para la vida de los ciudadanos y ciudadanas.

ENMIENDA NÚM. 21

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Plural)

Disposiciones finales nuevas

De adición.

Texto que se propone:

«Disposición Final Nueva. Plan de Seguridad Ferroviaria.

El Gobierno, elaborará e implementará, en el plazo máximo de tres meses desde la entrada en vigor de esta norma, el Plan de Seguridad Ferroviaria para dar cumplimiento a la normativa comunitaria y, especialmente, a la Directiva Marco de Seguridad Ferroviaria de 2004.

Dentro de los contenidos del Plan se deberá, necesariamente, asignar las investigaciones e informes sobre accidentes ferroviarios a un organismo independiente, desvinculándolo de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF), tal y como recomienda el informe de la Agencia Ferroviaria Europea (ERA) de 7 de julio de 2016 en relación con el accidente del Alvia de Santiago de Compostela».

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 21

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de mayo de 2022.—**Rafaela Crespín Rubio**, Portavoz adjunto Grupo Parlamentario Socialista y **Txema Guijarro García**, Portavoz sustituto Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

ENMIENDA NÚM. 22

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal de
Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común

Al Artículo 1, apartado Tres (artículo 5)

De modificación.

Texto que se propone:

El apartado 5 del artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, modificado por el apartado «Tres» del artículo 1 del proyecto de ley, queda redactado 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 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, a un trámite de información pública durante un período de treinta días hábiles. Las observaciones realizadas en este trámite deberán versar exclusivamente sobre la concepción global del trazado proyectado. La tramitación del expediente de información pública corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se considera que la difusión de los estudios informativos durante el trámite de información pública es suficiente para que las empresas ferroviarias y administradores de infraestructura participen y puedan emitir el informe que se señala.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 22

ENMIENDA NÚM. 23

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal de
Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común

Al artículo 1

De modificación.

Texto que se propone:

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

«Dieciocho bis. El artículo 23.1 queda redactado en los siguientes términos:

“1. Corresponden a los administradores generales de infraestructuras ferroviarias las siguientes funciones:

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 sus propios recursos y con arreglo a lo que determine el Ministerio de Fomento.

b) La construcción con recursos ajenos de infraestructuras ferroviarias, conforme al correspondiente convenio.

c) La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad y de las que se le encomienden mediante el oportuno convenio.

d) La prestación del paquete de acceso mínimo a la infraestructura ferroviaria y la realización de los mecanismos de coordinación, recogidos en el artículo 20.2

e) El control, vigilancia e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.

f) La explotación de los bienes de su titularidad, y de aquellos que le sean adscritos y de aquellos cuya gestión se le encomiende.

g) La elaboración, aprobación y publicación de la declaración sobre la red.

h) La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias y restantes candidatos enumerados en el artículo 34 que lo soliciten y la celebración de acuerdos marco con aquéllas.

i) La prestación, en su caso, de los servicios básicos, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.

j) La aprobación y el cobro de los precios privados por la prestación de los servicios básicos, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.

k) La determinación, revisión y cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, conforme al régimen legal y reglamentario de aplicación.

l) La cooperación con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, prevista en el artículo 20.3, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional, así como la participación y cooperación en la Red Europea de Administradores de Infraestructuras.

m) La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen respecto de la actuación del mismo.

n) La elaboración y ejecución de estudios o proyectos en materia de movilidad sostenible o de transporte ferroviario.

ñ) Cualesquiera otras que se le asignen en esta ley o en sus disposiciones de desarrollo”».

JUSTIFICACIÓN

En el marco de las competencias de Adif y Adif-Alta Velocidad, en su condición de administradores de infraestructuras ferroviarias y entidades públicas empresariales, se considera necesario introducir la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 23

posibilidad de que ambas entidades puedan llevar a cabo estudios o proyectos en materia de transporte ferroviario y movilidad sostenible. La necesidad de tales estudios o proyectos se hace evidente, entre otros ámbitos, en el desarrollo del espacio ferroviario europeo único, siendo ambos administradores de infraestructuras miembros de Rail Net Europe.

ENMIENDA NÚM. 24

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal de
Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

Al Artículo 1, apartado Treinta y seis (artículo 96)

De modificación.

Texto que se propone:

El apartado 6 del artículo 96 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, modificado por el apartado «Treinta y seis» del artículo 1 del proyecto de ley, queda redactado como sigue:

«[...]

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

La prestación pecuniaria que se deba satisfacer al administrador de infraestructuras ferroviarias como resultado de la liquidación del sistema de incentivos es una prestación patrimonial de carácter público no tributario.

Mediante una orden de la Ministra de Transportes... (resto igual)».

JUSTIFICACIÓN

Es recomendable que la Ley defina expresamente que la naturaleza jurídica de la prestación pecuniaria que se debe satisfacer a los administradores de infraestructura ferroviaria como resultado de la liquidación anual positiva tiene la misma naturaleza jurídica que los cánones ferroviarios: prestación patrimonial de carácter público no tributario.

ENMIENDA NÚM. 25

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal de
Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

Al Artículo 1, apartado Treinta y siete (artículo 97)

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Texto que se propone:

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

1. Presupuesto de hecho.

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

a) **Canon por los servicios de acceso y gestión de capacidad (modalidad A): por los siguientes servicios del paquete de acceso mínimo: tramitación de las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria, puesta a disposición de la capacidad concedida, control del tren, incluida señalización, regulación, expedición, así como comunicación y suministro de información sobre circulación ferroviaria y por cualquier otra información necesaria para introducir o explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad.**

b) Canon por utilización de las líneas ferroviarias y otros elementos relacionados con las mismas (modalidad B): **por la acción y efecto de utilizar la infraestructura ferroviaria, incluidas bifurcaciones y desvíos de red.**

c) Canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (modalidad C): **por la acción y efecto de utilizar las instalaciones de alimentación eléctrica para la corriente de tracción, cuando estén disponibles.**

2. (Igual)

3. **Período impositivo, exigibilidad y pago.**

El periodo impositivo coincide con el mes natural.

El devengo se produce el último día del periodo impositivo.

Los servicios de la Modalidad A se imputarán al periodo impositivo en el que se utilice o se hubiera podido utilizar la capacidad concedida, la Modalidad B en el periodo en que se utilice la línea ferroviaria o el elemento correspondiente de la infraestructura ferroviaria y la Modalidad C en el periodo en que se utilicen las instalaciones de electrificación.

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

4. (Igual)

5. Cuota

[...]

3.º La cuota líquida será el resultado de añadir a la cuota íntegra, además de las cuantías recogidas en los tres puntos siguientes, un recargo que permita recuperar hasta el total de los costes asumidos por el administrador de infraestructuras, en la medida en que el mercado pueda aceptarlo y sin dejar de garantizar la competitividad óptima de los segmentos del mercado ferroviario.

El importe máximo a recuperar mediante esta adición será la suma de los gastos financieros, los costes de reposición correspondientes a la plataforma, túneles, puentes, vía, edificios y medios utilizados para el mantenimiento y conservación, así como los necesarios para un desarrollo razonable de estas infraestructuras y todos aquellos costes que permitan a los administradores de infraestructuras ferroviarias lograr la sostenibilidad económica de las infraestructuras que administran.

No obstante... (resto igual)».

JUSTIFICACIÓN

Con respecto a la modificación de la modalidad del Canon A, y del apartado 3 del artículo 97 (Período impositivo, exigibilidad y pago): Una lectura rígida de la Orden FOM 897/2005 y del Anexo VII de la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 25

Directiva 2012/34 podría permitir concluir que la adjudicación del surco se produce una vez finalizado el proceso de confección del horario de servicio, 2 meses antes de su entrada en vigor.

No obstante, una interpretación integradora de todo el cuerpo de normativa anteriormente indicado y tomando en consideración, además, el principio de flexibilidad que establece el artículo 6.5 de la Orden FOM 897/2005 y la necesidad de articular mecanismos para ajustar los surcos a las necesidades de los candidatos, precisamente contemplada en la Declaración sobre la Red, permitiría interpretar que el devengo del canon se produciría con el «anuncio» de los trenes al que se refiere el Capítulo 4.5 de la Declaración sobre la Red .

En este sentido, es necesario modificar del articulado de la LSF para aclarar el presupuesto de hecho del Canon A de reserva de capacidad y cuándo y cómo se debe realizar su devengo.

En lo referido a la modificación de la modalidad B y C del artículo 97.1. De acuerdo con la modificación anterior, y para lograr la plena coincidencia de la redacción de estos apartados con los supuestos que integran el paquete de acceso mínimo recogido en el artículo 20 de la Ley, y en el Anexo II.1 de la Directiva 2012/34/UE.

Por último, la modificación del apartado 5, punto 3.º del artículo 97 permite salvar la afirmación del informe del Consejo de Estado: «La lectura de estos párrafos evidencia que se defiere íntegra y completamente al administrador de infraestructura el establecimiento de las adiciones y recargos prevenidos, sin determinar criterio alguno para su fijación». Para ello, se recupera la literalidad de lo previsto en la versión vigente de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en lo que se refiere a la cuantía máxima que podrán alcanzar los recargos a los cánones de acceso mínimo.

ENMIENDA NÚM. 26

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal de
Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

Al Artículo 1, apartado Treinta y ocho (artículo 98)

De modificación.

Texto que se propone:

El punto 3 del artículo 98 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, modificado por el apartado «Treinta y ocho» del proyecto de ley, queda redactado como sigue:

«Artículo 98. Canon por utilización de las instalaciones de servicio titularidad y gestión exclusiva de los Administradores Generales de Infraestructura.

[...]

3. Periodo impositivo, devengo, exigibilidad y pago.

El periodo impositivo coincide con el mes natural.

El devengo se produce el último día del periodo impositivo.

Estas modalidades se imputarán al periodo impositivo en el que se utilice las instalaciones de servicio o se hubiera podido utilizar éstas.

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

4. Cuota

Para la determinación... (resto igual)».

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 26

JUSTIFICACIÓN

Se propone modificar el artículo 98.3, con redacción alternativa más clara y simple, acorde con la propuesta de redacción del mismo punto del artículo 97.

ENMIENDA NÚM. 27

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal de
Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

Al Artículo 1, apartado Cuarenta y tres (artículo 101)

De modificación.

Texto que se propone:

«Artículo 101. **Precios privados.**

1. (Igual)
2. **Los servicios complementarios y auxiliares prestados estarán sujetos a precios libremente acordados entre las partes. No obstante, cuando tales servicios sean prestados por un solo proveedor, los precios que éste aplique no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable.**
3. (Igual)
4. (Se suprime)».

JUSTIFICACIÓN

Dado que hay servicios auxiliares y complementarios que no se prestan en una instalación de servicio (como, por ejemplo, el suministro de corriente de tracción), es necesario que las previsiones de este artículo no queden sujetas únicamente a las actuaciones llevadas a cabo en una de estas instalaciones de servicio, sino a cualquier otro ámbito del sector.

Por otro lado, Se propone la eliminación del apartado 4 del artículo 101, dado que su contenido ya se encuentra previsto en al apartado 2 del artículo 102, por lo que supone una reiteración innecesaria.

ENMIENDA NÚM. 28

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal de
Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

Al Artículo 1, apartado Cuarenta y uno (artículo 100)

De modificación.

Texto que se propone:

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

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 27

2.[...]

Esta propuesta establecerá los valores concretos de los parámetros del sistema de cánones, y será sometida a consulta de los obligados al pago recogidos en los artículos 97.2 y 98.2 y de las Administraciones Públicas con competencia sobre servicios ferroviarios sujetos a obligación de servicio público, que podrán remitir el correspondiente informe en un plazo máximo de **quince días hábiles**.

De igual forma... (resto igual)».

JUSTIFICACIÓN

Tratándose de una cuestión con un impacto tan alto para los operadores ferroviarios, y dado que el momento en que se recibirá la propuesta no se puede determinar a priori, se reputa necesario incrementar el plazo previsto para remitir el informe solicitado.

ENMIENDA NÚM. 29

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal de
Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común

Al Artículo 1, apartado Treinta y dos (artículo 84.4)

De modificación.

Texto que se propone:

«g) Por la inscripción de vehículos y tipos de vehículos, así como sus modificaciones en los registros correspondientes:

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

JUSTIFICACIÓN

Se considera oportuna señalar los registros específicos a los que se refiere esta letra g) para lograr una mayor seguridad jurídica.

ENMIENDA NÚM. 30

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal de
Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común

Al Artículo 1, apartado Cincuenta (disposición adicional vigesimosegunda)

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 28

Texto que se propone:

Donde dice «Disposición adicional vigesimosegunda. Aplicación...(resto igual)».
Debe decir: «Disposición adicional **vigésima tercera**. Aplicación...(resto igual)».

JUSTIFICACIÓN

Dado que la Ley 4/2022, de 25 de febrero, de protección de los consumidores y usuarios frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica, en su disposición adicional segunda ya introduce una disposición adicional vigésima segunda en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, procede cambiar la numeración de la nueva disposición adicional del proyecto relativa a la aplicación del Decreto 140/1960, de 4 de febrero.

ENMIENDA NÚM. 31

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal de
Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común

Al Artículo 1, apartado Treinta y siete (artículo 97)

De modificación.

Texto que se propone:

La letra c) del punto 5. 1º del artículo 97 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, modificada por el apartado "Treinta y siete" del proyecto de ley, queda redactada como sigue:

«[...]

5. Cuota.

1.º [...]

c) Canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (Modalidad C):

La cuota íntegra se determinará en función de los trenes kilómetro circulados por líneas ferroviarias electrificadas distinguiendo por tipo de línea, tipo de servicio y tipo de tracción de acuerdo con la definición que contenga la declaración sobre la red.

Mediante esta modalidad se repercutirán los costes de mantenimiento y conservación de las instalaciones de electrificación y sus costes de reposición, directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario. Tendrán la consideración de instalaciones de electrificación las subestaciones, incluyendo los edificios técnicos, la catenaria, las subestaciones móviles y cualquier otra instalación, equipo o elemento necesario **para el proceso de transformación y distribución de la energía**.

[...]».

JUSTIFICACIÓN

Se elimina por reiterativa la expresión final «necesario para el proceso de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción».

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 29

ENMIENDA NÚM. 32

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal de
Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común

Al apartado Cincuenta y uno (disposición adicional vigesimotercera)

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

En el BOE de 2 de marzo de este año se publicó la Ley 4/2022, de 25 de febrero, de protección de los consumidores y usuarios frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica. En la disposición segunda de ésta se realiza una modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, idéntica a esta previsión, por lo que una vez aprobada en otra ley, procede suprimir la previsión de este proyecto.

ENMIENDA NÚM. 33

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal de
Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común

Al Artículo 1, apartado Treinta y siete (artículo 97)

De modificación.

Texto que se propone:

El número 3.º del punto 6 del artículo 97 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, modificado por el apartado «Treinta y siete» del proyecto de ley, queda redactado como sigue:

«[...]

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

[...]

El administrador podrá establecer que, en caso de que la empresa ferroviaria realice tráficos superiores al tráfico comprometido, dichos tráficos sean bonificados con un porcentaje de la bonificación prevista.

4.º **Las bonificaciones recogidas por los números 1.º, 2.º y 3.º de este apartado**, se aplicarán de forma similar a servicios similares y de forma no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria».

JUSTIFICACIÓN

Para una mayor claridad, este párrafo pasa a ser el número 4.º del apartado 6, de forma que no deje lugar a dudas de que su contenido se aplica a todas las bonificaciones y no únicamente a las del número 3.º.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 30

ENMIENDA NÚM. 34

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal de
Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

Al Artículo 1, apartado Tres (artículo 5)

De modificación.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo párrafo al final del punto 2 del artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, modificado por el apartado “Tres” del proyecto de ley, con la siguiente redacción:

«[...]

2. Corresponde al Ministerio de Transportes [...]

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

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. La participación ciudadana (especialmente de un proyecto concreto, que se pretende abrir o cerrar) al momento de información pública/alegaciones del estudio ambiental, para ser realmente participativa, debe ser con la adecuada aportación documental, y en tiempos razonables para consulta, análisis y propuesta/alegaciones. De lo contrario, la información pública puede ser un trámite formal, pero sin voluntad resuelta de querer la participación institucional real.

ENMIENDA NÚM. 35

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal de
Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

Al Artículo 1, apartado Treinta y seis (artículo 96)

De modificación.

Texto que se propone:

Se añade el siguiente párrafo al punto 4 del artículo 96 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, modificado por el apartado “Treinta y seis” del proyecto de ley, con la siguiente redacción:

«[...]

4. Los cánones de acceso mínimo...[...]

De igual forma, el sistema de adiciones y bonificaciones contemplado en el artículo 97, tendrá en cuenta para la explotación eficaz de la Red Ferroviaria de Interés General, criterios que reflejen el grado de congestión de la infraestructura y un correcto funcionamiento de la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 31

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

Así se conserva la redacción del vigente precepto 96.7 que consideramos necesario mantener para tratar de favorecer el mejor uso de líneas infrautilizadas.

ENMIENDA NÚM. 36

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal de
Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

Al Artículo 1, apartado Cuarenta y uno (artículo 100)

De modificación.

Texto que se propone:

Se modifica el tercer párrafo del punto 1 del artículo 100 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, modificado por el apartado «Cuarenta y uno» del proyecto de ley, quedando como sigue:

«[...]

Excepcionalmente, y siempre que varíen las condiciones del mercado, **de manera objetiva y demostrable**, dicha revisión podrá realizarse antes de concluir el periodo de un año.

[...]».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 37

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal de
Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

Al Artículo 1, apartado Cuarenta y uno (artículo 100)

De modificación.

Texto que se propone:

Se modifica el cuarto párrafo del punto 1 del artículo 100 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, modificado por el apartado «Cuarenta y uno» del proyecto de ley, quedando como sigue:

«[...]

En la parte expositiva de este Reglamento, se deberá justificar la adecuación del mismo a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, eficiencia **rentabilidad social y sostenibilidad medioambiental**.

[...]».

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 32

JUSTIFICACIÓN

Estos conceptos no pueden quedar excluidos en el reglamento que fije los precios de uso del medio de transporte menos contaminante y más sostenible medioambientalmente.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de mayo de 2022.—**Aitor Esteban Bravo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

ENMIENDA NÚM. 38

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al apartado Dos (artículo 4)

De modificación.

Texto que se propone:

«Dos. El artículo 4, apartado 1, queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 4. La Red Ferroviaria de Interés General.

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

Para calificar un tramo del trazado esencial, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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. 39

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al Artículo 1, apartado Dos (artículo 4)

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 33

Texto que se propone:

«Dos. El artículo 4, apartado 2, queda redactado en los siguientes términos:

“2. Corresponde a la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana acordar, en cada momento, la inclusión, en la Red Ferroviaria de Interés General, de nuevas infraestructuras ferroviarias, estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías, cuando razones de interés general así lo justifiquen, previo informe de las comunidades autónomas afectadas. Si la infraestructura ferroviaria, estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías que se pretendan incluir en la Red Ferroviaria de Interés General discurrieran, íntegramente, por el territorio de una sola comunidad autónoma y sin conexión con el resto de la red o fueran 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 vías férreas pueda formar parte de otro más específico de ámbito intra-autonómico, 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. 40

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al Artículo 1, apartado Dos (artículo 4)

De modificación.

Texto que se propone:

«Dos. El artículo 4, apartado 3, queda redactado en los siguientes términos:

“3. Las Comunidades Autónomas podrán solicitar a la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la exclusión de la Red Ferroviaria de Interés General de una determinada infraestructura ferroviaria, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías, previa justificación por la Comunidad Autónoma de la no existencia de motivos de interés general para su inclusión en aquella o la desaparición de los mismos. Dichos elementos podrán ser traspasados a la Comunidad Autónoma correspondiente. El expediente de traspaso se promoverá a instancia de la Comunidad Autónoma o del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y será resuelto por el Consejo de Ministros.”»

JUSTIFICACIÓN

Existencia de líneas ferroviarias que discurren íntegramente por el territorio de una Comunidad Autónoma, como ocurre en el caso de la Comunidad Autónoma de Euskadi, que no son estructurantes ni constituyen elementos que configuran la red vertebradora del Estado y que, como en el caso de la Comunidad Autónoma de Euskadi, son competencia exclusiva de la misma (art. 10.32 EAPV).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 34

ENMIENDA NÚM. 41

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Apartados nuevos

De adición.

Texto que se propone:

«Veintiuno bis. El artículo 32.2 queda redactado en los siguientes términos:

“2. Los administradores de infraestructuras ferroviarias, previa consulta al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, **las Comunidades Autónomas con cooficialidad lingüística**, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, empresas ferroviarias y resto de candidatos, Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y demás interesados, elaborarán, aprobarán y publicarán la declaración sobre la red correspondiente a su ámbito de actuación, así como a sus actualizaciones. La declaración sobre la red se publicará en idioma castellano , **en la lengua de la comunidad autónoma allí donde dispongan de varias lenguas 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 se desarrolla su actividad.**”»

JUSTIFICACIÓN

Adecuación del texto al régimen de cooficialidad lingüística vigente en algunas Comunidades Autónomas.

ENMIENDA NÚM. 42

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Apartados nuevos

De adición.

Texto que se propone:

«Veintiocho bis. El artículo 59.1 queda redactado como sigue:

“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.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 35

Las Comunidades Autónomas podrán declarar de oficio que la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario de su competencia quede sujeta a obligaciones de servicio público, lo que se producirá en los mismos términos que los señalados en este apartado.

Los servicios sujetos a obligaciones de servicio público declarados por las Comunidades Autónomas se prestarán en régimen de exclusividad, salvo que el acuerdo del Consejo de Gobierno respectivo determine otro régimen de prestación.»»

JUSTIFICACIÓN

El Reglamento (CE) n.º 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre, faculta a las Comunidades Autónomas para declarar de oficio obligaciones de servicio público sobre los servicios ferroviarios que se presten en las líneas de las que son titulares.

ENMIENDA NÚM. 43

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Apartados nuevos

De adición.

Texto que se propone:

«Veintiocho ter. El artículo 69.2 queda redactado como sigue:

Artículo 69. Régimen aplicable al personal ferroviario.

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 44

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Apartados nuevos

De adición.

Texto que se propone:

«Veintiocho quater. El artículo 73.1 queda redactado como sigue:

“1. El Pleno de la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios está compuesto por... (resto igual)

El Presidente y los vocales serán nombrados por el Ministro de Fomento [... relacionados con dicha materia.

Las Comunidades Autónomas que hayan asumido las competencias en materia ferroviaria propondrán de mutuo acuerdo un vocal.»»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 36

JUSTIFICACIÓN

La configuración de la Comisión de Investigación de accidente ferroviarios debe incluir la participación de las Comunidades Autónomas que hayan asumido competencias en materia ferroviaria.

ENMIENDA NÚM. 45

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al Artículo 1, apartado Treinta y siete (artículo 97)

De modificación.

Texto que se propone:

«Treinta y siete. El artículo 97 queda redactado en los siguientes términos.

5.

2º. k)

Para la determinación de la cuantía unitaria de la cuota íntegra los administradores generales de infraestructuras ferroviarias elaborarán un modelo de costes único, que permita obtener de manera sistemática, y transparente y **no discriminatoria** los costes imputables a los distintos servicios prestados por dichas entidades. El modelo de costes habrá de ser sometido a informe previo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia a quien corresponderá la posterior supervisión de la correcta aplicación del modelo de costes».

JUSTIFICACIÓN

El artículo 30.8 de la Directiva 2012/34/UE, de 21 de noviembre, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único prevé que el administrador establecerá un método para asignar costes a las diferentes categorías de servicios ofrecidos a las empresas ferroviarias. El Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909 de la Comisión, de 12 de junio de 2015, relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario, permite (i) calcular los costes unitarios directos medios en partes para partes distintas de la red, cuando sean sustancialmente diferentes, y (ii) optar entre el indicador de costes marginales para calcular los costes directamente imputables y también otros tipos de modelización econométrica o de ingeniería. La referencia a un modelo de costes «único» es válida siempre y cuando, en la práctica, no conlleve un trato discriminatorio, en el sentido de que los administradores sigan pudiendo calcular costes diferenciados para las líneas tipo A y el resto de las líneas según prevé dicho Reglamento UE. Para despejar cualquier duda sobre esta cuestión se propone añadir la mención expresa al requisito sobre la no discriminación.

ENMIENDA NÚM. 46

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al Artículo 1, apartado Treinta y siete (artículo 97)

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 37

Texto que se propone:

«Treinta y siete. ... Artículo 97.5...

3.º La cuota líquida será el resultado de añadir a la cuota íntegra, además de las cuantías recogidas en los tres puntos siguientes, un recargo que permita recuperar hasta el total de los costes asumidos por el administrador de infraestructuras, en la medida en que el mercado pueda aceptarlo y sin dejar de garantizar la competitividad óptima de los segmentos del mercado ferroviario. **Los recargos estarán basados en principios eficientes, transparentes y no discriminatorios».**

JUSTIFICACIÓN

El objetivo es incorporar el mandato expreso de la Directiva 2012/34/UE, de 21 de noviembre, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, relativo a que los recargos estén «basados en principios eficientes, transparentes y no discriminatorios» (artículo 32.1 de la Directiva).

ENMIENDA NÚM. 47

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al Artículo 1, apartado Cuarenta y uno (artículo 100)

De modificación.

Texto que se propone:

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

Hacer uso de la facultad que el artículo 3.1 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909 de la Comisión, de 12 de junio de 2015, relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario, reconoce a los Estados miembros consistente en exigir que el administrador aplique los costes correspondientes a una prestación de servicios eficiente a efectos de calcular los costes directos del conjunto de la red.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 38

ENMIENDA NÚM. 48

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al Artículo 1, apartado Cuarenta y siete (disposición adicional decimonovena)

De modificación.

Texto que se propone:

«Cuarenta y siete. La disposición adicional decimonovena queda redactada como sigue:

“Disposición adicional decimonovena. Tramos de conexión de la Red Ferroviaria de Interés General con otras redes de competencia no estatal.

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

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

En los casos de conexión o solapamiento entre líneas pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General y líneas de la red no estatal, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y la autoridad responsable de la seguridad de la Red no estatal mantendrán las competencias que les corresponden dentro de cada una de sus redes, debiendo coordinarse el ejercicio de las mismas en el oportuno acuerdo entre ambas.

3. Los tramos de conexión y **solapamiento** a que se refieren los apartados anteriores serán objeto de publicación en la declaración de la red y estarán regulados por un convenio entre el Estado y la Comunidad Autónoma correspondiente para fomentar y facilitar la interconexión entre las distintas redes. **En el caso de los tramos de conexión y solapamiento de redes no estatales la publicación será a efectos meramente informativos, sin que ello suponga su inclusión en la Red Ferroviaria de Interés General.**

4. (Igual).

5. (Igual).”»

JUSTIFICACIÓN

El hecho de que el supuesto previsto en el párrafo primero del apartado 2 se refiera a que no puedan producirse circulaciones que pasen de una red estatal a una autonómica o viceversa hace innecesaria la inclusión de ese párrafo, más aún cuando esa circunstancia lleva aparejada su inclusión en la RFIG.

ENMIENDA NÚM. 49

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Disposiciones adicionales nuevas

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 39

Texto que se propone:

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

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

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

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

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

Se estima conveniente aprobar una delegación de facultades del artículo 150.2 CE a fin de facilitar que sea la Comunidad Autónoma de Euskadi quien desarrolle las funciones ejecutivas sobre la infraestructura ferroviaria objeto de encomienda de gestión (como es el caso de la Y vasca) y los servicios de transporte por ferrocarril entre capitales dentro de la misma que se oferta sobre dicha infraestructura, sin perjuicio de adoptar las medidas de coordinación necesarias para garantizar el buen funcionamiento de gestión de la red estatal ferroviaria de interés general. Se recalca que lo que se delega son funciones y facultades ejecutivas que se ejercen sobre la infraestructura, pero no se afecta a la titularidad de la infraestructura que seguiría siendo de titularidad estatal.

ENMIENDA NÚM. 50

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Disposiciones adicionales nuevas

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 40

Texto que se propone:

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 51

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Disposiciones finales nuevas

De adición.

Texto que se propone:

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

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

JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de mayo de 2022.—**Txema Guijarro García**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 41

ENMIENDA NÚM. 52

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

Al artículo 1, apartado Dos, que se refiere al artículo 4 de la Ley 28/2015

De modificación.

Texto que se propone:

«De adición. Nuevo punto 8.

Se propone **la adición de un nuevo punto 8 del citado artículo 4**, que quedaría redactado como sigue:

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

JUSTIFICACIÓN

El concepto de interés general es amplio e impregna nuestra Constitución. Además, se alude a normativa que es instrumento de planificación mediante el cual el Gobierno aspira a transformar el modelo energético hacia la descarbonización.

El Acuerdo de Gobierno progresista, suscrito entre PSOE y Unidas Podemos, establece en su artículo 8.1:

«8.- REVERTIR LA DESPOBLACIÓN. Apoyo decidido a la llamada España Vacía».

8.1- Estrategia Nacional frente al reto demográfico, de lucha contra la despoblación, de conectividad y de apoyo a la población joven.

— Fomentaremos una política de infraestructuras mallar y no radial dirigida a promover la conexión interterritorial, aumentando la inversión en cercanías ferroviarias y que permita culminar los corredores mediterráneo y atlántico.

— Priorizaremos la mejora de las infraestructuras existentes y, en su caso, la construcción de nuevas infraestructuras de comunicación con el fin de garantizar la accesibilidad y conectividad territorial. En particular, todas las poblaciones, sea cual sea su tamaño, contarán con servicio de transporte que comunique con la cabecera de la comarca».

ENMIENDA NÚM. 53

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

Al artículo 1, apartado Tres, que se refiere al artículo 5 de la Ley 28/2015

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 42

Texto que se propone:

«De adición. Dentro del punto 1.

Se añaden los dos siguientes párrafos entre el segundo y tercer párrafo —entre “[...] modos de transporte”. y “Reglamentariamente se delimitarán [...]”—, con la siguiente redacción:

“No obstante, dicha intermodalidad debe tener en cuenta el déficit histórico en la inversión en líneas de ferrocarril convencional y su uso compatible con las mercancías, así como el papel esencial que el ferrocarril convencional juega en la vertebración de la España vaciada. La estrategia de intermodalidad que se lleve a cabo será complementaria y no sustitutoria.

De este modo, y en tanto se alcancen los objetivos de neutralidad climática en el horizonte 2050, se priorizará el mantenimiento y la mejora de las infraestructuras existentes que se encuentran afectas al servicio ferroviario, especialmente de líneas de tren convencional, así como la promoción de la viabilidad y recuperación de las actualmente cerradas y desafectadas al servicio ferroviario.”»

JUSTIFICACIÓN

El ferrocarril convencional ha desempeñado y desempeña un papel clave en la vertebración territorial de nuestro país y ha de tenerse en cuenta en cualquier estrategia intermodal de movilidad.

El Acuerdo de Gobierno progresista, suscrito entre PSOE y Unidas Podemos, establece en su artículo 8.1:

“8.- REVERTIR LA DESPOBLACIÓN. Apoyo decidido a la llamada España Vaciada.

8.1- Estrategia Nacional frente al reto demográfico, de lucha contra la despoblación, de conectividad y de apoyo a la población joven.

— Fomentaremos una política de infraestructuras malla y no radial dirigida a promover la conexión interterritorial, aumentando la inversión en cercanías ferroviarias y que permita culminar los corredores mediterráneo y atlántico.

— Priorizaremos la mejora de las infraestructuras existentes y, en su caso, la construcción de nuevas infraestructuras de comunicación con el fin de garantizar la accesibilidad y conectividad territorial. En particular, todas las poblaciones, sea cual sea su tamaño, contarán con servicio de transporte que comunique con la cabecera de la comarca».

ENMIENDA NÚM. 54

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

Al artículo 1, apartado Treinta y siete, que se refiere al artículo 97 de la Ley 28/2015

De modificación.

Texto que se propone:

«De modificación. Dentro del punto 5.2.º, en el párrafo final, antes del apartado 3.º

Se propone sustituir el texto “El modelo de costes habrá de ser sometido a informe previo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia a quien corresponderá la posterior supervisión de la correcta aplicación del modelo de costes” por la siguiente redacción:

“La posterior supervisión de la correcta aplicación del modelo de costes corresponderá a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.”»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 43

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica, teniendo en cuenta la legislación europea en la materia (artículo 56.4 de la directiva 2012/34/UE).

ENMIENDA NÚM. 55

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

Al artículo 1, creación de nuevo apartado Veintinueve, que se refiere al Artículo 58 de la Ley 28/2015

De modificación.

Texto que se propone:

«De adición. Nuevo punto 7.

Se añade el texto siguiente:

“7 Las empresas ferroviarias, sus contratistas y subcontratistas, en la ejecución de sus contratos, deberán cumplir las obligaciones aplicables en materia medioambiental, social o laboral establecidas en el Derecho de la Unión Europea, en el Derecho nacional, en los convenios colectivos, en los contratos de trabajo, o por las disposiciones de Derecho internacional medioambiental, social y laboral que vinculen a España.

En caso de resolución firme administrativa o judicial que declare probado el incumplimiento por parte de dichas empresas de cualquier obligación a que se refiere el primer párrafo o los retrasos reiterados en el pago de los salarios o la aplicación de condiciones salariales inferiores derivadas de los convenios colectivos o en los contratos de trabajo, con independencia de las consecuencias que en la misma se establezcan, dicho incumplimiento será tipificado como grave conforme al apartado 5 del artículo 107 de la presente Ley y dará lugar a las sanciones recogidas en el artículo 109 1.b, y ello sin perjuicio de las resoluciones que puedan adoptarse en consecuencia en el procedimiento de obtención, renovación y/o modificación de la licencia ferroviaria.”»

JUSTIFICACIÓN

Es necesario que las empresas subcontratistas y concesiones del sector ferroviario cumplan con los convenios colectivos y con los contratos de trabajo para evitar la precariedad y temporalidad en este sector.

ENMIENDA NÚM. 56

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

Al artículo 1, creación de nuevo apartado Cuarenta y siete, que se refiere al Artículo 107 de la Ley 28/2015

De modificación.

Texto que se propone:

«De adición. Nuevo apartado 5 en el mencionado artículo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 44

Se añade el texto siguiente:

“5. Otras infracciones.

El incumplimiento por las empresas ferroviarias, sus contratistas y subcontratistas en la ejecución de sus contratos, declarado en resolución administrativa o judicial firme, de las obligaciones aplicables en materia medioambiental, social o laboral establecidas en el Derecho de la Unión Europea, en el Derecho nacional, en los convenios colectivos, en los contratos de trabajo, o por las disposiciones de Derecho internacional medioambiental, social y laboral que vinculen a España, así como, en especial, los retrasos reiterados en el pago de los salarios o la aplicación de condiciones salariales inferiores derivadas de los convenios colectivos o en los contratos de trabajo, en los términos previstos en el artículo 58.7 de la presente Ley.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 57

**Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú Podem-
Galicia en Común**

A las Disposiciones adicionales nuevas

De adición.

Texto que se propone:

«Se añade una nueva disposición adicional, con la siguiente redacción:

“Disposición Adicional XXX.

El Grupo Renfe (Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora, Renfe Viajeros, SME, SA, Renfe Mercancías, SME, SA, Renfe Fabricación y Mantenimiento, SME, SA y Renfe Alquiler de Material Ferroviario, SME, SA) impulsará en el marco de la negociación colectiva un proceso de reordenación para garantizar un conjunto de condiciones de trabajo comunes y mínimas en el sector ferroviario en el ámbito estatal.”»

JUSTIFICACIÓN

Hay que garantizar que el proceso de liberalización del sector ferroviario, en tanto que servicio público esencial, no suponga en ningún caso la depauperación de las condiciones laborales de las trabajadoras y trabajadores del sector, la devaluación de los salarios y el debilitamiento de la negociación colectiva, por razones tanto de dignidad laboral como de calidad y seguridad en la prestación de los servicios.

La nueva estructura del sector supone la entrada de nuevos operadores económicos y de plantillas excluidas de los convenios colectivos vigentes, con riesgo cierto de depauperación de las condiciones de trabajo y devaluación salarial, que podrían afectar gravemente a la calidad, la eficiencia y la seguridad de los servicios y al objetivo estratégico de recuperar la capacidad adquisitiva de los trabajadores a través del aumento de los salarios como mecanismo de impulso de la economía del país.

Esta aportación a la Ley pretende ser una herramienta para el fortalecimiento de la negociación colectiva, la revalorización del trabajo y las condiciones laborales y salariales en el sector ferroviario, y ello sin perjuicio de la autonomía de la voluntad de los actores legitimados en el marco de la negociación colectiva y de lo dispuesto en el artículo 92.2 del Estatuto de los Trabajadores.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 45

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Republicano al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de mayo de 2022.—**Gabriel Rufián Romero**, Portavoz del Grupo Parlamentario Republicano.

ENMIENDA NÚM. 58

Grupo Parlamentario Republicano

A la Exposición de Motivos

De modificación.

Texto que se propone:

«Se propone añadir a la Exposición de motivos dos nuevos párrafos, después del cuarto que termina con el inciso “[...] así como el régimen específico de los puertos de interés general”, en los siguientes términos:

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

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

JUSTIFICACIÓN

En consonancia con el resto de las enmiendas presentadas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 46

ENMIENDA NÚM. 59

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo 1, Apartado Dos (Artículo 4)

De modificación.

Texto que se propone:

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

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

‘Artículo 4. La Red Ferroviaria de Interés General.

1. La Red Ferroviaria de Interés General está integrada por las infraestructuras ferroviarias, las estaciones de viajeros **sin perjuicio de lo previsto en la Disposición adicional vigesimoquinta** y terminales de transporte de mercancías, que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, tales como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte, **salvo cuando por dicha infraestructura circulen de forma mayoritaria o preferente servicios ferroviarios de titularidad y competencia exclusiva de una comunidad autónoma**, o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional.

[...]

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

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

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

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

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

[...].”»

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

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

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 60

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo 1, Apartado Tres (Artículo 5)

De modificación.

Texto que se propone:

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

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

‘1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana hará pública la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la Red Ferroviaria de Interés General

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 48

destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad. Esta estrategia, que cubrirá un período temporal de, al menos, cinco años, será renovable, establecerá un marco general de prioridades y financiero y estará basada en la eficiencia económica y social y en la financiación sostenible del sistema ferroviario, **así como la atención a los requerimientos derivados de los estándares de calidad, funcionalidad y planificación previstos de los servicios de competencia de las diversas Administraciones** y, tendrá en cuenta, en su caso, las necesidades globales de la Unión Europea.

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

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

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

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

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

[...]

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

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

[...]

9. **Cuando se trate de iniciativas para las que no sea preceptiva la redacción de un estudio informativo serán de aplicación a su tramitación administrativa las prescripciones establecidas en el apartado 4 de este artículo relativas a la participación de las Administraciones afectadas.**

En particular, las Comunidades Autónomas con competencia sobre los servicios ferroviarios que discurren por su territorio deberán emitir su informe sobre la adecuación a los mismos de las infraestructuras y otros elementos de que se trate.”»

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

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

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

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 50

ENMIENDA NÚM. 61

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo 1, Apartado Cuatro (Artículo 6.1 y 2)

De modificación.

Texto que se propone:

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

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

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

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

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

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

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

En nuestro entorno jurídico-administrativo, en que la «competencia» sobre unas y otras capacidades/obligaciones está repartida entre el Estado y la Generalitat de Catalunya, resulta también evidente que la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 51

consecución óptima del cumplimiento de unas y otras por las Administraciones respectivas requiere procedimientos de cooperación adecuados, estables, y perdurables en el tiempo.

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

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

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 62

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo 1, Apartado Siete (Artículo 7.2)

De modificación.

Texto que se propone:

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

“Siete. El artículo 7.2 queda redactado en los siguientes términos:

‘2. Asimismo, en los casos en que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a la Red Ferroviaria de Interés General o a las zonas de servicio

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 52

reguladas en el artículo 9, el órgano con facultades para acordar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a ésta, el contenido del proyecto al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para que por éste se emita, en el plazo de dos meses computados desde la fecha de su recepción y con carácter vinculante en lo relativo a las materias de su competencia, un informe comprensivo de las observaciones que, en su caso, estime convenientes. Si transcurrido dicho plazo no se hubiera evacuado el informe citado por el referido Ministerio, se entenderá su conformidad con el proyecto urbanístico.

No podrán aprobarse instrumentos de modificación, revisión, desarrollo o ejecución de la ordenación territorial y urbanística, que contravengan lo establecido en un estudio informativo aprobado definitivamente. El incumplimiento de dicha prohibición comportará la nulidad de pleno derecho exclusivamente de las determinaciones que lo contravengan.

~~También serán nulas de pleno derecho las determinaciones de cualquiera de los instrumentos mencionados en este apartado en cuya tramitación se haya omitido la petición del informe preceptivo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, o que hayan sido aprobados antes de que transcurra el plazo del que dispone dicho departamento para evacuarlo y en ausencia del mismo, cuando en ambos casos menoscaben, alteren o perjudiquen la adecuada explotación de la Red Ferroviaria de Interés General:~~

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

ENMIENDA NÚM. 63

Grupo Parlamentario Republicano

Al Apartado Dieciocho (Artículo 22.1)

De modificación.

Texto que se propone:

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

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

‘1. La administración de las infraestructuras ferroviarias y su construcción corresponderán, dentro del ámbito de competencia estatal, a una o varias entidades públicas empresariales adscritas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 53

al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana **o a las Comunidades Autónomas** o vinculadas o dependientes de otro organismo público adscrito al citado Ministerio **o a las Comunidades Autónomas**.

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

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 64

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo 1, Apartado Veintiuno (Artículo 27.1)

De modificación.

Texto que se propone:

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

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

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

Son de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias las infraestructuras ferroviarias, estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General, según la distribución que se realice mediante orden de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como los bienes y derechos que se le asignen por ley o reglamento, los que adquiera o construya con sus propios recursos.

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

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

JUSTIFICACIÓN

La presente enmienda atiende al criterio de accesoriadad al servicio público de los bienes, instalaciones y otros elementos de titularidad pública necesarios para su prestación cuando concurra el factor de exclusividad o dedicación mayoritaria a servicios de competencia de una administración diferente. En el

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 54

caso de las estaciones ferroviarias, además, puede reconocerse una circunstancia de autonomía funcional entre unas y otras que excluye la necesidad de una gestión «en red» para los elementos no funcionales como podría ocurrir con las propias líneas ferroviarias, cuya operación demanda sistemas de control integrados. Las características propias de las estaciones permiten su gestión individualizada por quien sea titular del servicio de transporte de viajeros que se sirva de ellas.

ENMIENDA NÚM. 65

Grupo Parlamentario Republicano

A los Apartados nuevos

De adición.

Texto que se propone:

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

“X. Se modifica la letra a) del apartado 1 del artículo 50, que queda redactada en los siguientes términos:

‘a) **Revestir la forma de empresa pública o privada** de acuerdo con la legislación española. En caso de que la empresa esté o vaya a estar controlada, de forma directa o indirecta, por una o varias personas domiciliadas en un Estado no miembro de la Unión Europea, podrá denegarse la licencia o limitarse sus efectos cuando las empresas ferroviarias españolas o comunitarias no se beneficien, en el referido Estado, del derecho al acceso efectivo a la prestación del servicio ferroviario. **En ningún caso podrá exigirse para la obtención de la licencia por la empresa solicitante que revista una forma o tipo social determinado.”**»

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 55

ENMIENDA NÚM. 66

Grupo Parlamentario Republicano

A los Apartados nuevos

De adición.

Texto que se propone:

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

“X. Se modifica el apartado 3 del artículo 51, que queda redactado en los siguientes términos:

‘3. Respecto de las **empresas** de nueva creación, su capacidad financiera se evaluará en función de la cifra de **su dotación económica** o capital social y de las garantías que presten sus accionistas o **partícipes** o la propia **empresa** para asegurar el cumplimiento de las obligaciones de aquéllas.’»

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 67

Grupo Parlamentario Republicano

A los Apartados nuevos

De adición.

Texto que se propone:

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

“X. Se modifica la letra c) del artículo 54, que queda redactada en los siguientes términos:

‘c) Cuando la empresa ferroviaria experimente una modificación substancial de su régimen jurídico, **y** en particular, **cuando se trate de sociedades de capital**, en el caso de transformación,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 56

fusión o adquisición de una parte significativa de los títulos representativos de su capital o de segregación de una rama de actividad.”»

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 68

Grupo Parlamentario Republicano

A los Apartados nuevos

De adición.

Texto que se propone:

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

“X. Se modifica la letra d) del apartado 1 del artículo 56, que queda redactada en los siguientes términos:

‘d) **La extinción de la empresa o, en el caso de las sociedades de capital**, el acaecimiento de alguna de las causas de disolución forzosa ~~de la empresa ferroviaria~~ previstas en el artículo 363 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio.”»

JUSTIFICACIÓN

La Directiva 2012/34/UE dedica sus artículos 16 a 25 a regular el procedimiento y requisitos de la concesión y mantenimiento de las licencias, así como las condiciones de su modificación o extinción. Dichos preceptos establecen los requisitos generales y de honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional, así como de cobertura de su responsabilidad civil, exigibles para la obtención de una licencia, sin mencionar ninguna obligación para la empresa o entidad solicitante de revestir una forma o tipo social determinados y bajo la prescripción del artículo 17.3 según el cual «cualquier empresa que cumpla los requisitos establecidos en el presente capítulo estará autorizada a recibir una licencia». No se

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 57

justifica, por tanto, la actual exigencia del artículo 50 de la ley y 62 de su reglamento (RD 2387/2004) de revestir forma de sociedad anónima para que una empresa pueda obtener una licencia ferroviaria, sino que podría considerarse que tal exigencia contraviene la directiva.

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

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

ENMIENDA NÚM. 69

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo 1, Apartado Treinta y seis (Artículo 96)

De modificación.

Texto que se propone:

«Se propone la modificación del apartado Treinta y seis del artículo 1, que queda redactado en los siguientes términos:

“Treinta y seis. El artículo 96 queda redactado en los siguientes términos:

[...]

8. Cualquier desarrollo reglamentario que se derive de este artículo habrá de ser informado, antes de su aprobación, por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y **por las Comunidades Autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los territorios respectivos mediante la Red Ferroviaria de Interés General.**

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

En el caso de Cataluña, dichos procedimientos se encuentran prefigurados en el artículo 140.6 del EAC (2006), según el cual «corresponde a la Generalitat en materia de red ferroviaria [...] la participación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 58

en la planificación y la gestión de las infraestructuras de titularidad estatal situadas en Cataluña, de acuerdo con lo que establezca la normativa estatal».

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

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 70

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo 1, Apartado Cuarenta y uno (Artículo 100)

De modificación.

Texto que se propone:

«Se propone la modificación del apartado Cuarenta y uno del artículo 1, que queda redactado en los siguientes términos:

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

[...]

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

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

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

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

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

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

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 60

extiende al «establecimiento de los servicios ferroviarios que garanticen la comunicación con otras Comunidades Autónomas o con el tráfico internacional».

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 71

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo 1, Apartado Cuarenta y siete (Disposición adicional decimonovena)

De modificación.

Texto que se propone:

«Se propone la modificación del apartado Cuarenta y siete del artículo 1, que queda redactado en los siguientes términos:

“Cuarenta y siete. La disposición adicional decimonovena queda redactada en los siguientes términos:

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

[...]

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

JUSTIFICACIÓN

El Proyecto de Ley de modificación de la LSF establece en la nueva redacción propuesta para la Disposición adicional decimonovena que los tramos de conexión de la Red Ferroviaria de Interés General con otras redes de competencia no estatal estarán regulados por un convenio entre el Estado y la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 61

Comunidad Autónoma correspondiente para fomentar y facilitar la interconexión entre las distintas redes. Adicionalmente, indica que en estos ámbitos los administradores de infraestructuras implicados de ambas redes limítrofes establecerán coordinadamente acuerdos sobre los tramos de conexión.

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

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

ENMIENDA NÚM. 72

Grupo Parlamentario Republicano

A los Apartados nuevos

De adición.

Texto que se propone:

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

“X. Se añade un nuevo párrafo al apartado Uno.1 del artículo 107, con la siguiente redacción:

‘1.19 El incumplimiento por el administrador de infraestructuras ferroviarias de la obligación de comunicar los acuerdos marco firmados a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.’»

JUSTIFICACIÓN

Sancionar el incumplimiento de lo establecido por el artículo 38.6 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

ENMIENDA NÚM. 73

Grupo Parlamentario Republicano

A los Apartados nuevos

De adición.

Texto que se propone:

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

“X. Se añade un nuevo párrafo al apartado Uno.1 del artículo 107, con la siguiente redacción:

‘1.20 El incumplimiento por el administrador de infraestructuras ferroviarias de la obligación de remitir el borrador del programa de actividad a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.’»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 62

JUSTIFICACIÓN

Sancionar el incumplimiento de lo establecido por el artículo 25.4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

ENMIENDA NÚM. 74

Grupo Parlamentario Republicano

A los Apartados nuevos

De adición.

Texto que se propone:

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

“X. Se añade un nuevo párrafo al apartado Uno.2 del artículo 107, con la siguiente redacción:

‘2.15 El incumplimiento por el explotador de instalaciones de servicio de la obligación de comunicar al administrador de infraestructuras los precios de referencia por la prestación de los servicios básicos, complementarios y auxiliares, así como las condiciones de acceso a los mismos, a que se refiere el apartado 20 del anexo I.’»

JUSTIFICACIÓN

Sancionar el incumplimiento de lo establecido por el artículo 102.2 y 102.3 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

ENMIENDA NÚM. 75

Grupo Parlamentario Republicano

A los Apartados nuevos

De adición.

Texto que se propone:

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 63

ENMIENDA NÚM. 76

Grupo Parlamentario Republicano

A las Disposiciones adicionales nuevas

De adición.

Texto que se propone:

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 77

Grupo Parlamentario Republicano

A las Disposiciones adicionales nuevas

De adición.

Texto que se propone:

«Artículo 1. Nuevo punto (nueva Disposición adicional)

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

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

‘Disposición adicional X. Traspaso de infraestructuras ferroviarias.

A los efectos de lo previsto en el apartado 3 del artículo 4 de esta ley, se considerará que no concurren los motivos de interés general que hayan amparado la inclusión de una determinada infraestructura ferroviaria, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías en la Red Ferroviaria de Interés General, cuando dichos elementos

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

se utilicen de forma exclusiva o predominante para la prestación de servicios ferroviarios de titularidad y competencia exclusiva de una Comunidad Autónoma.

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

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

JUSTIFICACIÓN

La atribución a la competencia estatal de elementos de la red ferroviaria que no cumplan el requisito constitucional de transcurrir por el territorio de más de una Comunidad Autónoma (artículo 149.1.21.ª CE), ha sido posible, mediante la Ley del Sector Ferroviario, a partir de un segundo criterio, cual es el del interés general de las obras (artículo 149.1 24.ª). Pero, aun reconociendo al legislador estatal la capacidad para determinar en qué casos concurre dicho interés general, esta facultad ni es ilimitada ni puede ignorar los títulos competenciales de las Comunidades autónomas sobre la misma materia. Bien al contrario, el Tribunal Constitucional se ha atribuido un control *ex post* de la aplicación por el Estado de los criterios de la ley y ha distinguido en el análisis del precepto del artículo 4.1 de la ley 38/2015 entre los conceptos indeterminados de los cuales puede extraerse la concurrencia del interés general que justificaría la inclusión en la Red Ferroviaria de Interés General (REFIG) de determinadas infraestructuras de la red (a) —esencialidad para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado, necesidad de administración conjunta para el correcto funcionamiento de dicho sistema— de los meros «ejemplos» (b) que recoge el precepto, que son impropios de un texto normativo y que en la medida que concretan aquellos conceptos indeterminados pueden entrar en colisión con títulos competenciales de las Comunidades Autónomas. Así el supuesto invocado por la ley —y que se reproduce ahora en el proyecto modificativo— para declarar como parte integrante de la REFIG las «conexiones y accesos a los principales núcleos de población» ha de analizarse a la luz de la competencia exclusiva —en el caso de la Generalitat y otras Comunidades autónomas— sobre los transportes ferroviarios que transcurren íntegramente dentro del territorio respectivo, y que se proyecta específicamente sobre los servicios de cercanías y regionales ya transferidos, a fin de posibilitar el acceso a la titularidad de la infraestructura por quien tiene la competencia exclusiva sobre el servicio.

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 65

ENMIENDA NÚM. 78

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo 1, Apartado cincuenta y tres (disposición transitoria novena)

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

La redacción propuesta en el Proyecto de Ley lleva a confusión por los siguientes motivos:

1. La referencia a la presente ley literalmente se refiere a la propia Ley 38/2015, no a la futura ley que la modificará.

2. La referencia final a la aprobación provisional parece sobrante, ya que esta (cuando es necesario) se produce con posterioridad a la aprobación inicial y, por tanto, bastaría con hacer referencia a la aprobación inicial (a partir de ahí resultaría indiferente que también se hubiera aprobado provisionalmente como no).

3. El artículo 13.2.2.º regula dos supuestos de reducción, uno general y otro específico, y no parece coherente que se pretenda excluir la potestad de la administración competente de reducirla hasta los dos metros en casos específicos.

4. El artículo 15.2.4.º también hace referencia a dos supuestos de reducción, uno general y otro específico. Sin embargo, se refiere al general exclusivamente para excluirlo en determinados supuestos, por lo que resultaría paradójicamente que no sería aplicable la exclusión en los supuestos más específicos de la transitoria. Y en cuanto a la otra referencia al segundo supuesto de reducción, tal y como sucede con el artículo 13.2, no es creíble que se pretenda excluir la potestad de la administración de reducir la línea de edificación en determinados supuestos específicos.

5. Si se trata de supuestos de reducción, no se acaba de entender la necesidad de la disposición transitoria para determinar su no aplicación a los instrumentos en tramitación, ya que para eludir esta inaplicación bastaría con iniciar de nuevo la tramitación de los instrumentos en cuestión.

ENMIENDA NÚM. 79

Grupo Parlamentario Republicano

A las disposiciones finales nuevas

De adición.

Texto que se propone:

«Artículo 1. Nuevo punto (nueva disposición final).

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

“X. Se añade una nueva disposición final, en los siguientes términos:

‘Disposición final X. Modificación del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 66

conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras.'

El Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras, queda modificado en los siguientes términos:

Único. Se añaden dos nuevos apartados 5 y 6 al artículo 6, en los siguientes términos:

'5. Excepcionalmente, en los contratos públicos de suministros de bienes y de servicios del sector ferroviario, ya sean administrativos o privados, adjudicados por cualquiera de las entidades que formen parte del sector público que se encuentren en ejecución, licitación, adjudicación o formalización a la entrada en vigor de este real decreto-ley, o cuyo anuncio de adjudicación o formalización se publique en la plataforma de contratación del sector público en el periodo de un año desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, se reconocerá al contratista la posibilidad de una revisión excepcional de precios. Igual posibilidad de revisión excepcional de precios se le reconocerá al contratista en aquellos contratos públicos de suministros de bienes y de servicios del sector ferroviario, ya sean administrativos o privados, adjudicados por cualquiera de las entidades que forman parte del sector público, cuyo anuncio de licitación se publique en la plataforma de contratos del sector público en el plazo de un año desde la entrada en vigor de este real decreto-ley. Dicha revisión excepcional se reconocerá con independencia del régimen jurídico que por razón temporal o de la materia se aplique al contrato.'

'6. Para el establecimiento de las fórmulas de revisión de los contratos públicos de suministros de bienes y de servicios del sector ferroviario, se habilita a los órganos de contratación correspondiente para la determinación de las propuestas de fórmulas de revisión atendiendo a los principios generales regulados por el Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española.'»

JUSTIFICACIÓN

El Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, y modificado mediante Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, reconoce que las excepcionales circunstancias sociales y económicas que ha producido la pandemia desencadenada por el virus SARS-CoV-2 han repercutido de una manera directa en la ejecución de determinados contratos del sector público y que todo ello ha tenido como consecuencia que la ejecución de un número significativo de contratos se haya dificultado notablemente por causa de un incremento extraordinario de ciertos costes, incremento que era imprevisible en el momento de la licitación y que excedería del que pueda ser incluido en el riesgo y ventura que el contratista ha de soportar en todo contrato público.

Esa situación de excepcionalidad reconocida por el Real Decreto-ley 3/2022, así como la magnitud y el carácter imprevisible del alza experimentada en el último año por los precios de un número limitado de materias primas indispensables para la realización de determinadas actividades, afecta igualmente a los contratos de suministro de bienes y de servicios, por ejemplo, a los contratos de suministro de material rodante y a los contratos de servicios del sector ferroviario.

Por otra parte, en la actualidad, las únicas fórmulas aprobadas por el Consejo de Ministros son las contenidas para los contratos de obras y contratos de suministro de fabricación de armamento y equipamiento de las Administraciones Públicas, en el Real Decreto 1359/2011.

El artículo 4.3 de la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, remite al desarrollo reglamentario el establecimiento de los principios generales que rigen todas las revisiones de valores monetarios motivadas por variaciones de costes, así como los criterios para la interpretación de los principios de eficiencia y buena gestión empresarial en los supuestos susceptibles de revisión, los

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 67

supuestos en los que puede aprobarse un régimen de revisión periódica y predeterminada en función de precios individuales o índices específicos de precios, las directrices para el diseño de una fórmula en las revisiones periódicas y predeterminadas, los componentes de costes que se incluirán en las fórmulas de revisión periódica y predeterminada, los supuestos y límites para la traslación de los costes de mano de obra al valor monetario sujeto a revisión periódica y predeterminada y, por último, los componentes de la fórmula que incentiven el comportamiento eficiente.

El Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, incluye mecanismos para las revisiones de valores monetarios motivadas por variaciones de costes, incluidos los principios generales.

A la Mesa de la Comisión de Transportes Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Plural, a instancias de don Ferran Bel i Accensi, Diputado del PDeCAT, al amparo de lo previsto en el artículo 110 y siguientes, del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de mayo de 2022.—**Ferran Bel Accensi**, Diputado.—El Portavoz del Grupo Parlamentario Plural.

ENMIENDA NÚM. 80

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

Al artículo 1. Apartado treinta y seis. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario: 96

De modificación.

Texto que se propone:

«Treinta y seis. El artículo 96 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 96. Principios generales.

1. Los ingresos derivados de la utilización de infraestructuras ferroviarias e instalaciones de servicio se abonarán, respectivamente; a los administradores de infraestructuras ferroviarias y a los explotadores de instalaciones de servicio, y se emplearán para financiar su actividad. **Se incentivará a los administradores a que reduzcan los costes de la puesta a disposición de infraestructura y la cuantía de los cánones de acceso a través del convenio previsto en el artículo 25.2.** La utilización de las infraestructuras ferroviarias e instalaciones de servicio de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias dará lugar a la percepción de las prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario reguladas en los artículos 97 y 98, que recibirán el nombre de cánones ferroviarios. Su determinación, que se llevará a cabo por los administradores de infraestructuras ferroviarias siguiendo lo establecido en el artículo 100, se aprobará mediante un Reglamento adoptado por su Consejo de Administración que deberá ser publicado en el ‘Boletín Oficial del Estado’ e incorporado a la declaración sobre la red.

[...]”»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 68

JUSTIFICACIÓN

Incluir en el articulado de la ley el apartado 5 del anexo II, que establece que el incentivo a los administradores para reducir los costes sea tanto para la puesta a disposición de infraestructura como para la cuantía de los cánones de acceso, de acuerdo con el artículo 30.1 de la Directiva 2012/34/UE, de 21 de noviembre, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

ENMIENDA NÚM. 81

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

Al artículo 1. Apartado treinta y siete. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario: 97.5.2.º

De modificación.

Texto que se propone:

«Treinta y siete. El artículo 97 queda redactado en los siguientes términos:

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

[...]

5. Cuota.

[...]

2.º Los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario podrán modularse por los administradores de infraestructuras ferroviarias tomando en consideración los distintos grados de desgaste de las infraestructuras con arreglo a uno o varios de los parámetros siguientes:

- a) Longitud del tren y/o número de vehículos del tren;
- b) masa del tren;
- c) tipo de vehículo, en particular su masa no suspendida;
- d) velocidad del tren;

[...]

Para la determinación de la cuantía unitaria de la cuota íntegra los administradores generales de infraestructuras ferroviarias elaborarán un modelo de costes único, que permita obtener de manera sistemática, y transparente **y no discriminatoria** los costes imputables a los distintos servicios prestados por dichas entidades. El modelo de costes habrá de ser sometido a informe previo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia a quien corresponderá la posterior supervisión de la correcta aplicación del modelo de costes.

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

El artículo 30.8 de la Directiva 2012/34/UE, de 21 de noviembre, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, prevé que el administrador establecerá un método para asignar costes a las diferentes categorías de servicios ofrecidos a las empresas ferroviarias. El Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909 de la Comisión, de 12 de junio de 2015, relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario, permite (i) calcular los costes

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 69

unitarios directos medios en partes para partes distintas de la red, cuando sean sustancialmente diferentes, y (ii) optar entre el indicador de costes marginales para calcular los costes directamente imputables y también otros tipos de modelización econométrica o de ingeniería. La referencia a un modelo de costes «único» es válida siempre y cuando, en la práctica, no conlleve un trato discriminatorio, en el sentido de que los administradores sigan pudiendo calcular costes diferenciados para las líneas tipo A y el resto de las líneas según prevé dicho Reglamento UE. Para despejar cualquier duda sobre esta cuestión se propone añadir la mención expresa al requisito sobre la no discriminación.

ENMIENDA NÚM. 82

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

Al artículo 1. Apartado treinta y siete. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario: 97.5.3.º

De modificación.

Texto que se propone:

«Treinta y siete. El artículo 97 queda redactado en los siguientes términos:

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

[...]

5. Cuota.

[...]

3.º La cuota líquida será el resultado de añadir a la cuota íntegra, además de las cuantías recogidas en los tres puntos siguientes, un recargo que permita recuperar hasta el total de los costes asumidos por el administrador de infraestructuras, en la medida en que el mercado pueda aceptarlo y sin dejar de garantizar la competitividad óptima de los segmentos del mercado ferroviario. **Los recargos estarán basados en principios eficientes, transparentes y no discriminatorios.**

[...]”»

JUSTIFICACIÓN:

El objetivo es incorporar el mandato expreso de la Directiva 2012/34/UE, de 21 de noviembre, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, relativo a que los recargos estén «basados en principios eficientes, transparentes y no discriminatorios» (art. 32.1 de la Directiva).

ENMIENDA NÚM. 83

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

Al artículo 1. Apartado treinta y siete. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario: 97.5.4.º

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 70

Texto que se propone:

«Treinta y siete. El artículo 97 queda redactado en los siguientes términos:

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

[...]

5. Cuota.

[...]

4.º La cuota líquida también podrá incluir una adición por cancelación de reserva en concepto de capacidad que, habiéndose adjudicado, no se utilice, incentivando la utilización eficiente de la capacidad. Esta adición será obligatoria en aquellos casos en que los solicitantes de capacidad dejen de utilizar las franjas asignadas o parte de las mismas de forma sistemática, **salvo circunstancias extraordinarias y ajenas al control de dichos solicitantes.**

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

Si bien la Directiva 2012/34/UE, de 21 de noviembre, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único ordena que el «canon por reserva» (la adición por capacidad no utilizada) sea obligatorio cuando el solicitante al que se le adjudicó capacidad deja de utilizar las franjas asignadas o parte de estas, conviene introducir en la legislación española una posible excepción a este mandato vinculado a circunstancias extraordinarias y ajenas a su control, para poder dar respuesta a situaciones como la generada por la COVID-19.

ENMIENDA NÚM. 84

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

Al artículo 1. Apartado cuarenta y uno. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario: 100

De modificación.

Texto que se propone:

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

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

1. Los administradores de infraestructuras ferroviarias adoptarán una disposición para la fijación de las cuantías del sistema de cánones, que recibirá el nombre de Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios.

Esta disposición será aprobada por su Consejo de Administración y mediante la misma se llevará a cabo una revisión, con carácter anual, de la cuantía de los cánones, adiciones, recargos y otros elementos del sistema de cánones.

Excepcionalmente, y siempre que varíen las condiciones del mercado, dicha revisión podrá realizarse antes de concluir el periodo de un año.

En la parte expositiva de este Reglamento, se deberá justificar la adecuación del mismo a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 71

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

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

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

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

Hacer uso de la facultad que el artículo 3.1 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909 de la Comisión, de 12 de junio de 2015, relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario, reconoce a los Estados miembros, consistente en la capacidad de exigir que el administrador aplique los costes correspondientes a una prestación de servicios eficiente a efectos de calcular los costes directos del conjunto de la red.

ENMIENDA NÚM. 85

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

Al artículo 1. Apartado cuarenta y uno. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario: 100

De modificación.

Texto que se propone:

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

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

1. Los administradores de infraestructuras ferroviarias adoptarán una disposición para la fijación de las cuantías del sistema de cánones, que recibirá el nombre de Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios.

Esta disposición será aprobada por su Consejo de Administración y mediante la misma se llevará a cabo una revisión, con carácter anual, de la cuantía de los cánones, adiciones, recargos y otros elementos del sistema de cánones.

Excepcionalmente, y siempre que varíen las condiciones del mercado, dicha revisión podrá realizarse antes de concluir el periodo de un año.

En la parte expositiva de este Reglamento, se deberá justificar la adecuación del mismo a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

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

[...]

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 72

JUSTIFICACIÓN

El artículo 56.9 de la Directiva 2012/34/UE, de 21 de noviembre, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, estipula que «las decisiones del organismo regulador vincularán a todas las partes afectadas y no estarán sujetas al control de ninguna otra instancia administrativa». De esta forma, el objetivo de la modificación es hacer efectivas las directrices europeas respecto a las competencias de los organismos reguladores.

ENMIENDA NÚM. 86

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

Al artículo 4 (nuevo). Modificación de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de Creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia: 11

De adición.

Texto que se propone:

«La Ley 3/2013, de 4 de junio, de Creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se añade una nueva letra c) en el apartado 1 del artículo 11 con la siguiente redacción y la enumeración de las siguientes letras se adaptan correlativamente:

“Artículo 11. Supervisión y control en el sector ferroviario.

1. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia supervisará y controlará el correcto funcionamiento del sector ferroviario y la situación de la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, también, y en particular, en el mercado de transporte de viajeros en alta velocidad. En particular, ejercerá, bien por iniciativa propia, bien a solicitud de las autoridades competentes o partes interesadas, las siguientes funciones:

[...]

c) Velar por que los cánones v tarifas ferroviarios cumplan lo dispuesto en sus normas reguladoras y no sean discriminatorios.

[...]"

Dos. Se modifica la letra b) en el apartado 2 del artículo 11, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 11. Supervisión y control en el sector ferroviario.

[...]

2. Igualmente, en el marco de las funciones recogidas en el apartado anterior, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia supervisará y controlará, por iniciativa propia, las actividades de los administradores de infraestructuras ferroviarias y, cuando proceda, las de los explotadores de instalaciones de servicio y empresas ferroviarias, en relación con los siguientes asuntos:

[...]

b) el sistema, la cuantía o estructura de cánones, tarifas y precios por la utilización de infraestructuras y servicios, incluidos los criterios que determinan la no utilización de la capacidad adjudicada a efectos de imponer la correspondiente adición. Esta facultad incluye

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 73

la de introducir modificaciones en estos elementos para que respeten lo establecido en el marco previsto por el Derecho de la Unión y en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.”»

JUSTIFICACIÓN

Apartado uno:

El objetivo es incorporar la redacción propuesta que ya hacía parte del artículo 11.1 de la Ley 3/2013 y que fue eliminada por el Real Decreto-ley 23/2018, de 21 de diciembre, de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario y viajes combinados y servicios de viaje vinculados. Todo esto en línea con el artículo 56.6 de la Directiva 2012/34/UE, de 21 de noviembre, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único y con la solicitud de la CNMC realizada en el informe al anteproyecto de ley para la reforma de la Ley del Sector Ferroviario.

Apartado dos:

La primera frase tiene como fin incluir la previsión del artículo 36 de la Directiva 2012/34/UE, de 21 de noviembre, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, que menciona expresamente dicha facultad de control de los cánones por reserva. La segunda es consecuencia de la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea dictada el 9 de septiembre de 2021 (asunto C-144/20), según la cual el artículo 56 de la Directiva antes mencionada debe interpretarse en el sentido de que el organismo regulador (la CNMC) está facultado para adoptar una decisión que conmine al administrador de infraestructuras a introducir determinadas modificaciones en el sistema de cánones, aun cuando no conciernan a la discriminación en perjuicio de los candidatos, si vienen motivadas por la infracción de esta Directiva y se limitan a subsanar situaciones de incompatibilidad con esta.

ENMIENDA NÚM. 87

Ferran Bel Accensi
(Grupo Parlamentario Plural)

A la disposición final X (nueva)

De adición.

Texto que se propone:

«Disposición final X. Modificación del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras.

Se incorporan dos nuevos apartados 5 y 6 al artículo 6, que quedan redactados del siguiente modo:

“Artículo 6. Casos susceptibles de revisión excepcional de precios en los contratos de obras y suministros de bienes del sector ferroviario.

[...]

5. Excepcionalmente, en los contratos públicos de suministros de bienes del sector ferroviario destinados a obligaciones de servicio público (OSP), ya sean contratos administrativos o privados, adjudicados por cualquiera de las entidades que formen parte

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

del sector público que se encuentren en ejecución, licitación, adjudicación o formalización a la entrada en vigor de este real decreto-ley, o cuyo anuncio de adjudicación o formalización se publique en la plataforma de contratación del sector público en el periodo de un año desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, se reconocerá al contratista la posibilidad de una revisión excepcional de precios. Igual posibilidad de revisión excepcional de precios se le reconocerá al contratista en aquellos contratos públicos de suministros de bienes del sector ferroviario, ya sean administrativos o privados, adjudicados por cualquiera de las entidades que formen parte del sector público, cuyo anuncio de licitación se publique en la plataforma de contratos del sector público en el plazo de un año desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, siempre y cuando dichos bienes queden afectos a obligaciones de servicio público (OSP). Dicha revisión excepcional se reconocerá con independencia del régimen jurídico que por razón temporal o de la materia se aplique al contrato.

6. Para el establecimiento de las fórmulas de revisión de los contratos públicos de suministros de bienes del sector ferroviario, se habilita a los órganos de contratación correspondiente para la determinación de las propuestas de fórmulas de revisión atendiendo a los principios generales regulados por el Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española.”»

JUSTIFICACIÓN

El Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, y modificado mediante Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, reconoce que las excepcionales circunstancias sociales y económicas que ha producido la pandemia desencadenada por el virus SARS-CoV-2 han repercutido de una manera directa en la ejecución de determinados contratos del sector público y que todo ello ha tenido como consecuencia que la ejecución de un número significativo de contratos se haya dificultado notablemente por causa de un incremento extraordinario de ciertos costes, incremento que era imprevisible en el momento de la licitación y que excedería del que pueda ser incluido en el riesgo y ventura que el contratista ha de soportar en todo contrato público.

Esa situación de excepcionalidad reconocida por el Real Decreto-ley 3/2022, así como la magnitud y el carácter imprevisible del alza experimentada en el último año por los precios de un número limitado de materias primas indispensables para la realización de determinadas actividades, afecta igualmente a los contratos de suministro de bienes, por ejemplo, a los contratos de suministro de material rodante del sector ferroviario,

A los efectos de no afectar a la competitividad de las compañías públicas, se limita la revisión de precios a aquellos bienes destinados a las obligaciones de servicio público ferroviario (OSP).

Por otra parte, en la actualidad las únicas fórmulas aprobadas por el Consejo de Ministros son las contenidas para los contratos de obras y contratos de suministro de fabricación de armamento y equipamiento de las Administraciones Públicas en el Real Decreto 1359/2011.

El artículo 4.3 de la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, remite al desarrollo reglamentario el establecimiento de los principios generales que rigen todas las revisiones de valores monetarios motivadas por variaciones de costes, así como los criterios para la interpretación de los principios de eficiencia y buena gestión empresarial en los supuestos susceptibles de revisión, los supuestos en los que puede aprobarse un régimen de revisión periódica y predeterminada en función de precios individuales o índices específicos de precios, las directrices para el diseño de una fórmula en las revisiones periódicas y predeterminadas, los componentes de costes que se incluirán en las fórmulas de revisión periódica y predeterminada, los supuestos y límites para la traslación de los costes de mano de obra al valor monetario sujeto a revisión periódica y predeterminada y, por último, los componentes de la fórmula que incentiven el comportamiento eficiente.

El Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, incluye mecanismos para las revisiones de valores monetarios motivadas por variaciones de costes, incluidos los principios generales.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 75

A la Mesa de la Comisión de Transportes Movilidad y Agenda Urbana

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de mayo de 2022.—**Concepción Gamarra Ruiz-Clavijo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

ENMIENDA NÚM. 88

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al artículo 1. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario

De modificación.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo Uno, apartado 36, que queda redactado de la manera que sigue:

«**Artículo 1.** Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

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

[...]

Treinta y seis. El Artículo 96 queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 96.** Principios generales.

1. Los ingresos derivados de la utilización de infraestructuras ferroviarias e instalaciones de servicio se abonarán, respectivamente, a los administradores de infraestructuras ferroviarias y a los explotadores de instalaciones de servicio, y se emplearán para financiar su actividad. Se incentivará a los administradores a que reduzcan los costes de la puesta a disposición de infraestructura y la cuantía de los cánones de acceso a través del convenio previsto en el artículo 25.3. La utilización de las infraestructuras ferroviarias e instalaciones de servicio de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias dará lugar a la percepción de las prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario reguladas en los artículos 97 y 98, que recibirán el nombre de cánones ferroviarios. Su determinación, que se llevará a cabo por los administradores de infraestructuras ferroviarias siguiendo lo establecido en el artículo 100, se aprobará mediante un Reglamento adoptado por su Consejo de Administración que deberá ser publicado en el ‘Boletín Oficial del Estado’ e incorporado a la declaración sobre la red.

En cualquier caso, además del contenido regulado en el artículo 32 y el anexo III, en la declaración sobre la red se incluirá, al menos, los elementos para la cuantificación de los cánones, entre los que podrán estar los tipos de línea, tipos de servicio, clasificación de líneas, clasificación de estaciones, tipos de parada, catálogo de instalaciones de servicio o el procedimiento de solicitud y adjudicación de las instalaciones de servicio.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 76

ENMIENDA NÚM. 89

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 1. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario

De modificación.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo Uno, apartado treinta y siete, que queda redactado de la manera que sigue:

«**Artículo 1.** Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

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

[...]

Treinta y siete. El artículo 97 queda redactado en los siguientes términos:

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

[...]

5. Cuota.

[...]

2.º Los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario podrán modularse por los administradores de infraestructuras ferroviarias tomando en consideración los distintos grados de desgaste de las infraestructuras con arreglo a uno o varios de los parámetros siguientes:

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

Para la determinación de la cuantía unitaria de la cuota íntegra los administradores generales de infraestructuras ferroviarias elaborarán un modelo de costes único, que permita obtener de manera sistemática, transparente y no discriminatoria los costes imputables a los distintos servicios prestados por dichas entidades. El modelo de costes habrá de ser sometido a informe previo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia a quien corresponderá la posterior supervisión de la correcta aplicación del modelo de costes.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 77

3.º La cuota líquida será el resultado de añadir a la cuota íntegra, además de las cuantías recogidas en los tres puntos siguientes, un recargo que permita recuperar hasta el total de los costes asumidos por el administrador de infraestructuras, en la medida en que el mercado pueda aceptarlo y sin dejar de garantizar la competitividad óptima de los segmentos del mercado ferroviario. Los recargos estarán basados en principios eficientes, transparentes y no discriminatorios.

[...]

4.º La cuota líquida también podrá incluir una adición por cancelación de reserva en concepto de capacidad que, habiéndose adjudicado, no se utilice, incentivando la utilización eficiente de la capacidad. Esta adición será obligatoria en aquellos casos en que los solicitantes de capacidad dejen de utilizar las franjas asignadas o parte de las mismas de forma sistemática, salvo circunstancias extraordinarias y ajenas al control de dichos solicitantes.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 90

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al artículo 1. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario

De modificación.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo uno, apartado 41, que queda redactado del modo que sigue:

«**Artículo 1.** Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

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

[...]

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

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

[...]

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

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

Esta memoria se pronunciará sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate con base en lo establecido en el Derecho de la Unión y la justificación de la cuantía propuesta. A efectos de calcular los costes directos del conjunto de la red, se justificará la aplicación de los costes correspondientes a una prestación de servicios eficiente. Los costes utilizados para los cálculos se basarán en los pagos efectuados o previstos. De igual forma, incluirá una breve referencia al

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 78

impacto económico y presupuestario, al contenido, oportunidad de la disposición que se pretende aprobar y las alternativas previstas, a su justificación en este artículo y a la distribución de competencias”».

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 91

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

A los artículos nuevos

De adición.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo artículo 4, que queda redactado del modo que sigue:

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

La Ley 3/2013, de 4 de junio, de Creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se añade una nueva letra c) en el apartado 1 del artículo 11 con la siguiente redacción y la enumeración de las siguientes letras se adaptan correlativamente:

“c) Velar por que los cánones y tarifas ferroviarios cumplan lo dispuesto en sus normas reguladoras y no sean discriminatorios.”

Dos. Se modifica la letra b) en el apartado 2 del artículo 11, que queda redactado en los siguientes términos:

“b) El sistema, la cuantía o estructura de cánones, tarifas y precios por la utilización de infraestructuras y servicios, incluidos los criterios que determinan la no utilización de la capacidad adjudicada a efectos de imponer la correspondiente adición. Esta facultad incluye la de introducir modificaciones en estos elementos para que respeten lo establecido en el marco previsto por el Derecho de la Unión y en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de mayo de 2022.—**Edmundo Bal Francés**, Portavoz Grupo Parlamentario Ciudadanos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 79

ENMIENDA NÚM. 92

Grupo Parlamentario Ciudadanos

Al Artículo 1, apartado tres (artículo 5)

De modificación.

Texto que se propone:

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

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

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

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

Reglamentariamente se delimitarán los supuestos en que, por razones de interés general y social, podrán aprobarse inversiones no previstas en la estrategia indicativa, así como la revisión de la misma. **La aprobación de estas inversiones no previstas estará supeditada a la emisión de un informe preceptivo previo del Consejo Asesor de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal.**

[...]».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 93

Grupo Parlamentario Ciudadanos

Al Artículo 1, apartado tres (artículo 5)

De modificación.

Texto que se propone:

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

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

[...]

2. Corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, oídos el Consejo Asesor de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, **los administradores de infraestructuras y**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 80

las comunidades autónomas afectadas, la planificación y el establecimiento o la modificación de las líneas ferroviarias o los tramos de las mismas, de estaciones de transporte de viajeros y de terminales de transporte de mercancías, integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.

[...]».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 94

Grupo Parlamentario Ciudadanos

Al Artículo 1, apartado tres (artículo 5)

De modificación.

Texto que se propone:

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

«**Artículo 5.** Planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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 con el contenido previsto en la legislación ambiental y constituirá el documento básico a efectos de la correspondiente evaluación ambiental prevista en la legislación ambiental.

Previamente a la tramitación del Estudio Informativo prevista en el apartado 4 de este artículo, se realizará un estudio de viabilidad que incluya un análisis previo de alternativas, considerando también aquellas de tipo estratégico y la alternativa de mantener la situación existente, así como un estudio de la demanda y un análisis coste-beneficio, todo ello como ayuda a la toma de decisiones sobre la ejecución de la actuación desde el punto de vista socioeconómico. Reglamentariamente se determinará el contenido de dicho estudio. **El Consejo Asesor de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana informará dicho estudio de viabilidad previo al estudio informativo.** [...]».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 81

ENMIENDA NÚM. 95

Grupo Parlamentario Ciudadanos

Al Artículo 1, apartado tres (artículo 5)

De modificación.

Texto que se propone:

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

«**Artículo 5.** Planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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 la medida de lo posible, se procurará que la alternativa seleccionada sea la que menos restrinja o condicione el desarrollo futuro de la capacidad de la red ferroviaria.** En su caso, el estudio informativo incluirá el estudio de impacto ambiental de las opciones planteadas con el contenido previsto en la legislación ambiental y constituirá el documento básico a efectos de la correspondiente evaluación ambiental prevista en la legislación ambiental. [...]».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. Una decisión concreta sobre la infraestructura ferroviaria aunque sea idónea considerada individualmente, puede tener repercusiones a medio y largo plazo en el conjunto de la red. En ocasiones, incluso, condicionando para mal el desarrollo de la misma y el aumento de la capacidad. Se propone, por lo tanto, que en la elección de la mejor alternativa deba tenerse en cuenta también su afectación al sistema ferroviario en su conjunto, más allá del ámbito territorial específico del estudio informativo.

ENMIENDA NÚM. 96

Grupo Parlamentario Ciudadanos

A los apartados nuevos

De adición.

Texto que se propone:

Cuatro bis (nuevo). El apartado 4 del artículo 6 queda redactado en los siguientes términos:

«4. Los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán, mediante convenio de colaboración, encomendar a otras administraciones públicas, entidades de derecho público y sociedades vinculadas o dependientes de estas administraciones, las facultades correspondientes

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 82

a la contratación de obras ferroviarias en la Red Ferroviaria de Interés General. La encomienda no comprenderá, en ningún caso, la aprobación del proyecto de construcción, ni afectará a las funciones de supervisión y recepción de la obra.

En el caso de ejecución de obras ferroviarias que formen parte de actuaciones de integración ferroviaria en suelo urbano o urbanizable, los administradores de infraestructuras no financiarán sino las actuaciones estrictamente necesarias para el funcionamiento y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.

En el caso de llevar a cabo una solución de integración basada en la eliminación sustancial de las infraestructuras ferroviarias de la superficie los administradores de infraestructuras en ningún caso asumirán la financiación de las obras de urbanización, conexiones locales o territoriales con la ciudad o territorio circundante, sin perjuicio de las obligaciones urbanísticas que les correspondan, en su caso, como titulares de aprovechamientos urbanísticos».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. Se pretende evitar situaciones de desigualdad de trato en la integración ferroviaria en distintos municipios de España, en los que unas han sido financiadas más generosamente por el administrador de infraestructuras que otras, por razones muchas veces de coyuntura o, incluso, conveniencia o presión política. De este modo, la realización de obras de integración ferroviarias que no son estrictamente necesarias, sino que se llevan a cabo por presión local, sin impedirse que se realicen, deberían ser financiados por las administraciones locales correspondientes.

Resulta profundamente regresivo que el conjunto de los españoles financien unas obras innecesarias, por lo general costosas y de mero embellecimiento, del que solo se benefician unos pocos vecinos y que, además, redundan en una ganancia patrimonial por revalorización de los inmuebles.

ENMIENDA NÚM. 97

Grupo Parlamentario Ciudadanos

Al Artículo 1, apartado treinta y seis (artículo 96)

De modificación.

Texto que se propone:

Treinta y seis. El artículo 96 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 96. Principios generales.

[...]

4. Los cánones de acceso mínimo a las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y de acceso a infraestructuras que conecten con instalaciones de servicio se publicarán en la declaración sobre la red y su cuantía será equivalente a los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario, los cuales serán calculados de conformidad **con las directrices que establezca al efecto la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia** y la correspondiente norma de la Unión Europea que regule las modalidades de cálculo de este tipo de costes. [...]

JUSTIFICACIÓN

Tanto el Consejo de Estado como las operadoras han señalado la excesiva parquedad de los criterios para la determinación de los cánones. Se propone con esta enmienda que la CNMC tenga un mayor peso en la misma, garantizando mayor neutralidad y objetividad en el proceso.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 83

ENMIENDA NÚM. 98

Grupo Parlamentario Ciudadanos

Al Artículo 1, apartado treinta y siete (artículo 97)

De modificación.

Texto que se propone:

Treinta y siete. El artículo 97 queda redactado en los siguientes términos:

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

[...]

Para la determinación de la cuantía unitaria de la cuota íntegra los administradores generales de infraestructuras ferroviarias elaborarán un modelo de costes único, **siguiendo las directrices que establezca al efecto la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia**, que permita obtener de manera sistemática y transparente los costes imputables a los distintos servicios prestados por dichas entidades. El modelo de costes habrá de ser **aprobado por** la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, a quien **asimismo** corresponderá la posterior supervisión de la correcta aplicación del modelo de costes. [...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica, en línea con el resto de enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 99

Grupo Parlamentario Ciudadanos

Al apartado treinta y siete (artículo 97)

De modificación.

Texto que se propone:

Treinta y siete. El artículo 97 queda redactado en los siguientes términos:

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

[...]

3.º La cuota líquida será el resultado de añadir a la cuota íntegra, además de las cuantías recogidas en los tres puntos siguientes, un recargo que permita recuperar hasta el total de los costes asumidos por el administrador de infraestructuras, en la medida en que el mercado pueda aceptarlo y sin dejar de garantizar la competitividad óptima de los segmentos del mercado ferroviario.

Mediante esta adición se recuperarán los gastos financieros, los necesarios para un desarrollo razonable de las infraestructuras y todos aquellos costes que permitan al administrador de infraestructuras ferroviarias lograr la sostenibilidad económica de las infraestructuras que administra.

Las adiciones se repartirán de forma eficiente entre los distintos segmentos, pudiendo tener en cuenta, a tal efecto, las elasticidades de estos, de manera que el diseño final de las adiciones resulte en la maximización del bienestar de los usuarios.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 84

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

[...]».

JUSTIFICACIÓN

La enmienda tiene como fin establecer un criterio más claro en la determinación de los recargos. En particular, se propone que estos deban tener como principal objetivo la maximización del bienestar de los usuarios.

ENMIENDA NÚM. 100

Grupo Parlamentario Ciudadanos

Al Artículo 1, apartado cuarenta y uno (artículo 100)

De modificación.

Texto que se propone:

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

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

1. Los administradores de infraestructuras ferroviarias adoptarán una disposición para la fijación de las cuantías del sistema de cánones, que recibirá el nombre de Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios.

Esta disposición será aprobada por su Consejo de Administración y mediante la misma se llevará a cabo una revisión, con carácter **trienal**, de la cuantía de los cánones, adiciones, recargos y otros elementos del sistema de cánones.

Excepcionalmente, y siempre que varíen las condiciones del mercado, dicha revisión podrá realizarse antes de concluir el periodo de **tres años**.

En la parte expositiva de este reglamento, se deberá justificar la adecuación del mismo a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

[...]».

JUSTIFICACIÓN

Se amplía la vigencia del Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de uno a tres años, con el fin de dar seguridad a medio plazo a los operadores.

ENMIENDA NÚM. 101

Grupo Parlamentario Ciudadanos

Al Artículo 1, apartado cuarenta y uno (artículo 100)

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 85

Texto que se propone:

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

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

[...]

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

[...]

Esta propuesta establecerá los valores concretos de los parámetros del sistema de cánones, y será sometida a consulta de los obligados al pago recogidos en los artículos 97.2 y 98.2 y de las Administraciones Públicas con competencia sobre servicios ferroviarios sujetos a obligación de servicio público, que podrán remitir el correspondiente informe en un plazo máximo de **un mes**.

De igual forma, la misma será publicada en el portal web del administrador de infraestructuras con el objeto de dar audiencia, durante un plazo de **15 días**, a los ciudadanos afectados y obtener cuantas aportaciones adicionales puedan hacerse por otras personas o entidades.

[...]».

JUSTIFICACIÓN

Se amplía el plazo para manifestar opinión sobre reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de diez días a un mes, así como de siete a quince días el plazo de audiencia.

ENMIENDA NÚM. 102

Grupo Parlamentario Ciudadanos

A los apartados nuevos

De adición.

Texto que se propone:

Cuarenta y cuatro bis (nuevo). Se añaden nuevas infracciones muy graves al artículo 106:

«2.10 El incumplimiento de las resoluciones dictadas por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

2.11 El incumplimiento reiterado de los requerimientos de información formulados por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica, con el fin de dar una mayor efectividad a las resoluciones de la CNMC y garantizar una mejor competencia.

ENMIENDA NÚM. 103

Grupo Parlamentario Ciudadanos

A los apartados nuevos

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 86

Texto que se propone:

Cuarenta y cuatro tris (nuevo). Se modifica el apartado 1 del artículo 106, que queda redactado como sigue:

«1. Las infracciones tipificadas en los artículos anteriores serán sancionadas:

a) Las muy graves con multa de **50.001** ~~38.001~~ hasta **1.500.000** ~~380.000~~ euros. En el caso de infracciones en materia de transporte ferroviario la multa será **del 5 hasta el 10 por ciento del volumen de negocio de la empresa infractora o de 20.001 hasta 175.000 euros si se trata de un usuario** ~~6.301 hasta 125.000 euros~~.

b) Las graves con multa de **15.001** ~~7.501~~ hasta **50.000** ~~38.000~~ euros. En el caso de infracciones en materia de transporte ferroviario la multa será **del 1 hasta el 5 por ciento del volumen de negocio de la empresa infractora o de 1.001 hasta 20.000 euros si se trata de un usuario** ~~751 hasta 6.300 euros~~.

c) Las leves con multa de hasta **15.000** ~~7.500~~ euros. En el caso de infracciones en materia de transporte ferroviario la multa será hasta **el 1 por ciento del volumen de negocio de la empresa infractora o hasta 1.000 si se trata de un usuario** ~~750 euros~~».

JUSTIFICACIÓN

Refuerzo del régimen sancionador.

ENMIENDA NÚM. 104

Grupo Parlamentario Ciudadanos

A los apartados nuevos

De adición.

Texto que se propone:

Cincuenta y uno bis (nuevo). Se añade una disposición adicional vigesimocuarta con la siguiente redacción:

«**Disposición adicional vigesimocuarta (nueva)**. Asignación provisional de capacidad.

A instancia de las Administraciones competentes, y en el marco del derecho de la Unión Europea que regula la adjudicación de contratos de servicio público y la liberalización de los servicios de transporte ferroviario, los administradores de infraestructuras ferroviarias realizarán una asignación provisional de la capacidad de infraestructura necesaria para la ejecución de cada contrato de servicio previo a su licitación».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 87

ENMIENDA NÚM. 105

Grupo Parlamentario Ciudadanos

A los artículos nuevos

De adición.

Texto que se propone:

Artículo cuatro (nuevo). Modificación de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

Se añade una nueva letra i) al artículo 11.1, con la siguiente redacción:

«i) Velar porque los cánones y tarifas ferroviarias cumplan lo dispuesto en sus normas reguladoras y no sean discriminatorios».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 106

Grupo Parlamentario Ciudadanos

A los artículos nuevos

De adición.

Texto que se propone:

Artículo cuatro (nuevo). Modificación de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

Se añade un nuevo apartado al artículo 11, con la siguiente redacción:

«6. La resolución que dicte la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en los casos previstos en este artículo será vinculante para las partes sin perjuicio de los recursos que procedan de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de esta ley».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 107

Grupo Parlamentario Ciudadanos

A los apartados nuevos

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 88

Texto que se propone:

Cincuenta y uno bis (nuevo). Se añade una disposición adicional vigesimoquinta con la siguiente redacción:

«**Disposición adicional vigesimoquinta (nueva).** Denominaciones de las estaciones.

Los nombres oficiales de estaciones se limitarán estrictamente al nombre de la localidad donde se encuentren o, en su caso, la referencia geográfica que corresponda.

Cuando se considere oportuno añadir el nombre de personalidades con el fin de homenajearlas, se hará únicamente a efectos de imagen y mercadotecnia, sin que suponga modificación del nombre oficial. Tampoco podrá suponer modificación del nombre que figura en paneles informativos ni en las indicaciones de origen o destino de los billetes, de manera que se facilite la usabilidad y la accesibilidad del transporte público.

Las administraciones públicas competentes, de manera coordinada, evitarán que las infraestructuras coincidentes en una misma localización tengan nombres diferentes, de manera que sea más intuitiva para los usuarios la estructura de la red, las distintas posibilidades de transbordo y se impulse el transporte multimodal».

JUSTIFICACIÓN

Con el fin de facilitar la usabilidad de la red de transporte y poner al ciudadano en el centro de la misma.

ENMIENDA NÚM. 108

Grupo Parlamentario Ciudadanos

A los apartados nuevos

De adición.

Texto que se propone:

Cincuenta y uno ter (nuevo). Se añade una disposición adicional vigesimosexta con la siguiente redacción:

«**Disposición adicional vigesimosexta (nueva).** Cobertura de telecomunicaciones en la red ferroviaria.

El Gobierno y el administrador de infraestructura ferroviaria garantizarán una cobertura adecuada de servicios de comunicaciones vocales y de datos a lo largo del recorrido de las principales líneas ferroviarias».

JUSTIFICACIÓN

Se propone garantizar un nivel de cobertura suficiente para las comunicaciones vocales a lo largo de las vías de transporte terrestre de alta capacidad. De este modo, se aspira a mejorar la posible comunicación en casos de emergencia o de problemas técnicos en carreteras de alta capacidad o líneas de ferrocarril sin preocuparse de la situación de cobertura existente en esa zona.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 89

ENMIENDA NÚM. 109

Grupo Parlamentario Ciudadanos

A las disposiciones adicionales nuevas

De adición.

Texto que se propone:

«Disposición adicional (nueva). Estrategia de cambio de ancho.

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el plazo de dieciocho meses desde la entrada en vigor de esta ley, deberá realizar una estrategia para la migración de la totalidad de la red ferroviaria de interés general en ancho ibérico (1668 mm) a ancho estándar (1435 mm). La estrategia se acompañará un estudio exhaustivo de las ventajas e inconvenientes, tanto sociales como económicos, que conllevaría la migración de ancho.

2. La estrategia y el estudio incluirán, al menos:

a) Valoración de las ventajas para la explotación que generaría el cambio de ancho en cada tramo (posibles nuevas conexiones y sinergias entre las líneas convencionales y de alta velocidad, optimización de estaciones, continuidad de tráfico en ancho estándar hasta la frontera, etcétera).

b) Costes que supondría tanto para la infraestructura como para el material móvil, incluyendo los costes de explotación durante el proceso de todos los operadores ferroviarios.

c) Plazo y planificación de las obras, incluyendo el plan de contingencia durante el periodo en que se compatibilizaran los dos anchos, con especial atención a las afecciones al tráfico de cercanías en los grandes núcleos.

d) Un estudio detallado sobre la potencial pérdida de tráfico de mercancías durante el proceso, períodos de afección y consecuencias, y una estimación de si se podría recuperar este tráfico y en qué grado, cuando se concluya.

e) Un estudio comparado de los beneficios o, en su caso, del coste que resultaría en los próximos treinta años respecto a la opción de no acometer la migración.

3. La redacción de la estrategia y conclusiones del estudio en ningún caso serán vinculantes ni implicarán necesariamente, por sí solas, su ejecución».

JUSTIFICACIÓN

El crecimiento de la red de alta velocidad y, en general, de la red ferroviaria en ancho estándar hace que sea cada vez más difícil la gestión de los dos anchos existentes en el sistema ibérico. En este contexto, resulta necesario diseñar y debatir una estrategia para la migración de la totalidad de la red ferroviaria en ancho ibérico a ancho estándar. Esto permitiría la eliminación de las actuales barreras entre unas líneas y otras, así como la creación de sinergias entre los servicios de alta velocidad con los convencionales. No obstante, una migración de toda la red sería también un reto técnico y económico significativo. Independientemente de la decisión final que se tome, es un debate que conviene tener y para ello lo idóneo sería tener, al menos, un escenario base factible y así poder evaluar sus pros y contras.

ENMIENDA NÚM. 110

Grupo Parlamentario Ciudadanos

A las disposiciones adicionales nuevas

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 90

Texto que se propone:

Disposición adicional (nueva). Desarrollo reglamentario.

En el plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente ley, el Gobierno deberá aprobar un nuevo Reglamento del Sector Ferroviario».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Socialista al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de mayo de 2022.—**Rafaela Crespín Rubio**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

ENMIENDA NÚM. 111

Grupo Parlamentario Socialista

A las disposiciones finales nuevas

De adición.

Texto que se propone:

«Disposición final (nueva). Modificación de la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo.

La Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo, queda modificada del siguiente modo:

Uno. Se modifica la disposición adicional cuarta, quedando redactada como sigue:

“Disposición adicional cuarta. Límites al desempeño de funciones operativas, situación de reserva activa y jubilación.

1. Los controladores de tránsito aéreo deberán someterse de manera continuada a controles psicofísicos de acuerdo con la normativa aplicable que permitan constatar el mantenimiento de su capacidad para realizar funciones operativas de control de tránsito aéreo.

2. Los controladores de tránsito aéreo que alcancen los 57 años de edad deberán renovar o revalidar el certificado médico a que se refiere el artículo 25 del Real Decreto 1516/2009, de 2 de octubre, por el que se regula la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo, cada seis meses como máximo.

Los controladores de tránsito aéreo que pierdan su aptitud psicofísica dejarán de desempeñar funciones operativas de control de tránsito aéreo, debiendo el proveedor de servicios ofertarle otro puesto de trabajo que no conlleve el ejercicio de esas funciones. Este nuevo puesto de trabajo será retribuido de acuerdo con las funciones que efectivamente realice el controlador.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Cuando el proveedor de servicios no pudiera ofertar un puesto que no conlleve funciones operativas de control de tránsito aéreo conforme a lo previsto en el párrafo anterior, el controlador pasará a una situación de reserva activa hasta que alcance la edad de 65 años en la que pasará a la situación de reserva activa especial.

3. Los controladores de tránsito aéreo que alcancen la edad de 65 años pasarán a la situación de reserva activa especial y se mantendrán en esa situación hasta su jubilación, que se producirá en el preciso momento de alcanzar su edad ordinaria de jubilación de acuerdo con lo establecido en el artículo 205 del texto refundido de Ley General de la Seguridad Social, y la disposición transitoria séptima de la misma ley.

En caso de situación excepcional los controladores en reserva activa especial podrán reincorporarse, a criterio del proveedor, en puestos para el desempeño de funciones no operativas. Este nuevo puesto de trabajo será retribuido de acuerdo con las funciones que efectivamente realice el controlador.

4. La retribución correspondiente a ambas situaciones, reserva activa y reserva activa especial, se acordará mediante negociación colectiva con los representantes de los trabajadores. En el caso de la reserva activa especial, la cuantía máxima a percibir no podrá exceder, en ningún caso, del importe anual correspondiente a 12 mensualidades de la base máxima de cotización mensual al Régimen General de la Seguridad Social. La percepción de estas retribuciones es incompatible con cualquier otro trabajo por cuenta propia o ajena, excepto la realización de labores de formación aeronáutica o labores de inspección aeronáutica en el ámbito de la Unión Europea. La realización de otro trabajo por cuenta propia o ajena supondrá la rescisión de la relación contractual con el proveedor de servicios de tránsito aéreo por renuncia del trabajador.

El controlador que se encuentre en situación de reserva activa o en reserva activa especial continuará dado de alta en el Régimen General de la Seguridad Social, y cotizará, de conformidad con el artículo 147 del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por las remuneraciones efectivamente percibidas”.

Dos. Se añade una nueva disposición transitoria, con la siguiente redacción:

“Disposición transitoria tercera. Régimen excepcional aplicable a las extinciones de contrato de controladores aéreos por causa de jubilación forzosa producidas entre el 1 de agosto de 2021 y la entrada en vigor de la modificación de la disposición adicional cuarta de esta ley recogida en la Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

1. Aquellos controladores aéreos que, entre el 1 de agosto de 2021 y la fecha de entrada en vigor de la modificación de la disposición adicional cuarta de esta ley recogida en la Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, hubiesen visto extinguidos sus contratos laborales con un proveedor de servicios de tránsito aéreo por causa de jubilación forzosa, al haber alcanzado los 65 años de edad, y hayan quedado sin derecho a pensión, podrán, si así lo solicitan, reingresar a la situación de reserva activa especial.

2. Los controladores de tránsito aéreo a los que se refiere el apartado anterior podrán suscribir, conforme a la normativa de Seguridad Social, el correspondiente convenio especial que les permita completar las lagunas en materia de cotización producidas, desde el 1 de agosto de 2021, tras la extinción de sus contratos de trabajo. Excepcionalmente, dicho convenio especial surtirá efectos desde el día siguiente al de la extinción de la relación laboral, siempre que se solicite su suscripción dentro de los tres meses siguientes a la entrada en vigor de la presente disposición transitoria.

En estos casos, de conformidad con el artículo 8.1 de la Orden TAS/2865/2003, de 13 de octubre, el empleador podrá actuar como sustituto de los trabajadores que suscriban el convenio especial”».

JUSTIFICACIÓN

Somos el único país de nuestro entorno que jubila a los controladores aéreos con mayor edad. La edad media de jubilación oscila entre los 55 a 60 años de edad. Por ejemplo, Eurocontrol en su centro de control de Maastrich, junto con Suiza y Portugal a los 57 años de edad, en Francia a los 59 años, en Italia,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 92

Reino Unido y Bélgica, a los 60 años. Finalmente, cabe indicar que en Estados Unidos se jubilan forzosamente a los 56 años de edad.

Por ello, si bien se optará por alargar la vida en activo de los controladores de tránsito aéreo, tal y como se ha apuntado anteriormente, ello ha de hacerse con el respeto de la prioridad del proveedor de servicios: la garantía de la seguridad en la prestación del servicio. Llegados a este punto, se plantea una medida consistente en alargar la vida laboral de los controladores de tránsito aéreo más allá de los 65 años, si bien bajo la figura de la reserva activa especial. De este modo, llegados a dicha edad, pasan necesariamente a la situación de reserva activa especial, garantizándose de este modo que coticen a la Seguridad Social durante dicho periodo, que se prolonga hasta que alcancen la edad de jubilación ordinaria.

Por último, se aborda el régimen transitorio. El mismo tiene por objeto garantizar que todos los trabajadores que han visto extinguidos sus contratos por causa de jubilación forzosa al alcanzar la edad de 65 años careciendo de los periodos de cotización necesarios para generar derecho a una pensión de jubilación puedan reingresar a la situación de reserva activa especial hasta alcanza la edad de jubilación ordinaria. Adicionalmente, para estos trabajadores, se establece un régimen especial para dar cobertura a los periodos en que dichos trabajadores han permanecido sin cotizar, financiándose el mismo a cargo del empleador.

ENMIENDA NÚM. 112

Grupo Parlamentario Socialista

A las disposiciones finales nuevas

De adición.

Texto que se propone:

«Disposición final (nueva). Modificación de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021.

Se añade un nuevo apartado “Tres” a la disposición adicional centésima trigésima quinta de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, con la siguiente redacción:

“Tres. En la resolución definitiva de determinación de la ‘Responsabilidad Patrimonial de la Administración’ se aplicará lo siguiente respecto de la ‘liquidación de las situaciones pendientes’:

a) El importe definitivo que se reconozca se minorará con el justiprecio reconocido por el Jurado para los expedientes expropiatorios que, al tiempo de dictar dicha resolución definitiva, sigan pendientes de recurso contencioso-administrativo o se hayan reanudado por aplicación del apartado dos. Si no se hubiera dictado todavía la resolución del Jurado, se minorará con el justiprecio reconocido en el expediente por la Administración. En ambos casos se incluirá una estimación de los intereses de demora.

b) Una vez firme en vía administrativa dicha resolución definitiva, no podrán reanudarse los expedientes expropiatorios que figuren en la ‘liquidación de las situaciones pendientes’ si su tramitación llevara paralizada más de diez años”».

JUSTIFICACIÓN

La experiencia práctica acumulada en la tramitación de la RPA hasta la fecha, ha puesto de manifiesto la imposibilidad, por causas ajenas a la Administración expropiante, de finalizar determinados expedientes expropiatorios que, al dictar la resolución definitiva de la «Responsabilidad Patrimonial de la Administración» (RPA) seguirán figurando en la «liquidación de las situaciones pendientes».

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Esta reforma legal pretende clarificar el régimen aplicable a esos expedientes para evitar que el Estado se vea obligado a abonar el justiprecio de esas expropiaciones sin poder ya descontarlo de la RPA.

Por ello, la reforma prevé que se minore el importe definitivo de la RPA con el justiprecio de las expropiaciones que siguen pendientes de recurso contencioso-administrativo contra el acuerdo del Jurado o cuyos expedientes se han reanudado conforme al apartado dos de la disposición adicional 134.^a de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre.

Igualmente, la reforma trata de clarificar la situación de determinados expedientes expropiatorios que llevan paralizados prácticamente desde que se aprobaron los proyectos, sin que en todo ese tiempo conste actuación alguna de ningún interesado y sin que ahora se disponga completamente de la información necesaria para conocer en qué condiciones se consumó la ocupación de tales fincas.

ENMIENDA NÚM. 113

Grupo Parlamentario Socialista

Al Artículo 1, apartado cuarenta y ocho (disposición adicional vigésima)

De modificación.

Texto que se propone:

«Disposición adicional vigésima. Creación de la Escala Superior de Especialistas en Transportes, Infraestructuras y Seguridad de los Organismos Autónomos y las Agencias Estatales del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y modificación de la Escala de Titulados Superiores de los Organismos Autónomos del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

1. Se crea la Escala Superior de Especialistas en Transportes, Infraestructuras y Seguridad de los Organismos Autónomos y las Agencias Estatales del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Esta Escala se estructura en las siguientes especialidades:

a) Transporte, Movilidad e Infraestructuras, a la que corresponde ejercer funciones de nivel superior en técnicas aplicadas y en estudios y experimentación en diferentes sectores de actividad de los OO. AA. del MITMA.

b) Seguridad en el Transporte Aéreo, a la que corresponde ejercer funciones de nivel superior de estudio, gestión y propuesta de carácter administrativo, en el ejercicio de las competencias y potestades atribuidas a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

c) Operaciones y navegación aérea, a la que corresponde ejercer funciones técnicas de nivel superior en el ejercicio de las competencias y potestades atribuidas a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en los ámbitos de las operaciones aéreas y de los sistemas y prestación de servicios de navegación aérea.

d) Seguridad e Interoperabilidad Ferroviaria, a la que corresponde ejercer funciones de nivel superior de estudio, gestión y propuesta de carácter administrativo, en el ejercicio de las competencias y potestades atribuidas a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Esta Escala queda clasificada profesionalmente en el Subgrupo A1 previsto en el artículo 76 del Texto Refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, exigiéndose para su acceso estar en posesión del título universitario de grado.

2. Se crean las Especialidades de Propiedad Industrial y de Metrología en la Escala de Titulados Superiores de los Organismos Autónomos del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. Dichas especialidades quedan adscritas al Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

Esta Escala queda clasificada profesionalmente en el subgrupo A1 previsto en el artículo 76 del Texto Refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público, aprobado por Real Decreto

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 94

Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, exigiéndose para su acceso estar en posesión del título universitario de grado.

3. Se declara a extinguir la Escala de Técnicos Facultativos Superiores de Organismos Autónomos del Ministerio de Fomento (código 6200) así como las especialidades creadas en la disposición adicional primera de la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea: Especialidad transporte aéreo; Especialidad operaciones aéreas y Especialidad navegación aérea (6200A,6200B Y 6200C).

Los funcionarios pertenecientes a la Escala declarada a extinguir, no se integrarán en la Escala que se crea en esta disposición.

4. Se adapta la denominación de la Escala de Titulados de Escuelas Técnicas de Grado Medio de Organismos Autónomos del Ministerio de Fomento por la de Escala de Titulados de Escuelas Técnicas de Grado Medio de Organismos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Asimismo, en la citada Escala (6209):

- a) Se crea la especialidad de Seguridad e Interoperabilidad Ferroviaria (igo a determinar).
- b) Se mantienen las siguientes especialidades preexistentes: Operaciones Aéreas (código 6209B) y Navegación Aérea (código 6209C).
- c) Se suprime la especialidad de Transporte Aéreo (código 6209A)».

JUSTIFICACIÓN

En cuanto a la reordenación de las Escalas adscritas al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana: se ha incluido para responder a las necesidades de acceso de personal a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y para dar cumplimiento a los requerimientos de la Comisión europea en procedimiento de infracción 2018/2261 abierto por incumplimiento de las obligaciones de la Directiva 2004/49/CE en Carta de Emplazamiento de 25 de enero de 2019.

En cuanto a la reordenación de las escalas adscritas al Ministerio de Industria, Comercio y Turismo: se propone la creación de dos especialidades en la Escala de Titulados Superiores de OOAA del MITC, una de Propiedad Industrial y otra de Metrología, que darán respuesta a las necesidades de personal especializado de nivel superior en los ámbitos de conocimiento y de actividad profesional de la propiedad industrial y de la metrología, liberando a la Escala de Técnicos Facultativos Superiores de OOAA del Ministerio de Fomento de la selección de metrólogos, mejorando la regulación de las Escalas del Estado y facilitando la planificación y gestión de los RRHH del Estado.

Por otro lado, se considera conveniente declarar a extinguir la Escala de Técnicos Facultativos Superiores de Organismos Autónomos del Ministerio de Fomento, y crear simultáneamente una nueva Escala con tres especialidades, que permitan responder más eficientemente a las necesidades de provisión de personal existentes en los Organismos Autónomos y Agencias del MITMA.

ENMIENDA NÚM. 114

Grupo Parlamentario Socialista

Al Artículo 1, apartado once (artículo 13.2)

De modificación.

Texto que se propone:

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 95

[...]

En suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como no urbanizable o **urbanizable no delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente que, tras la entrada en vigor de esta ley, pase a tener la clasificación de urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente** no será de aplicación a la Zona de Dominio Público la reducción a cinco metros de las zonas urbanas. En este supuesto, la Zona de Dominio Público se mantendrá en los ocho metros desde la arista exterior de la explanación, salvo que los administradores de infraestructuras ferroviarias utilicen el procedimiento previsto en este apartado para determinar esta reducción.

Las decisiones adoptadas... (resto igual)».

JUSTIFICACIÓN

La Ley del Gobierno faculta a los ministros para dictar reglamentos o disposiciones administrativas sin autorización del Consejo de Ministros cuando se trate de cuestiones propias de su departamento, que, por lo demás, no son única y exclusivamente las organizativas y las que se refieren a las relaciones especiales de sujeción, sino que alcanzan a cualesquiera otras que, dentro de su ámbito competencial, no estén reservadas a la ley.

De conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 2/2020, de 12 de enero, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales el MITMA, mediante Orden Ministerial, es competente para determinar una distancia inferior. Adicionalmente, que la distancia inferior se tenga que aprobar por Decreto del Consejo de Ministros hace que sea poco ágil, cuando en la práctica es necesaria esta agilidad.

Por otra parte, se propone modificar ligeramente el texto para aclarar que la reducción de la distancia de DP no se aplica tampoco a los suelos que anteriormente no tenían la calificación de urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente, no solo a los no urbanizables.

ENMIENDA NÚM. 115

Grupo Parlamentario Socialista

Al Artículo 1, apartado dieciséis (artículo 15)

De modificación.

Texto que se propone:

El tercer párrafo del punto 2 del artículo 15 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, modificado por el apartado "Dieciséis" del proyecto de ley, queda redactado como sigue:

«[...]

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

[...]».

JUSTIFICACIÓN

La Ley del Gobierno faculta a los ministros para dictar reglamentos o disposiciones administrativas sin autorización del Consejo de Ministros cuando se trate de cuestiones propias de su departamento, que, por lo demás, no son única y exclusivamente las organizativas y las que se refieren a las relaciones especiales de sujeción, sino que alcanzan a cualesquiera otras que, dentro de su ámbito competencial, no estén reservadas a la ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 96

De conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 2/2020, de 12 de enero, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales el MITMA, mediante Orden Ministerial, es competente para determinar una distancia inferior. Adicionalmente, que la distancia inferior se tenga que aprobar por Decreto del Consejo de Ministros hace que sea poco ágil, cuando en la práctica es necesaria esta agilidad.

ENMIENDA NÚM. 116

Grupo Parlamentario Socialista

A la disposición transitoria primera

De modificación.

Texto que se propone:

«Disposición transitoria primera. Aplicación provisional de los cánones vigentes **y suspensión de la entrada en vigor de la modificación de determinadas sanciones.**

Seguirá siendo de aplicación **el sistema para** la determinación de los cánones ferroviarios vigente en el momento de la entrada en vigor de esta Ley, hasta la aprobación y publicación oficial de los valores obtenidos conforme al sistema establecido en la misma.

Asimismo, seguirá siendo de aplicación el régimen sancionador previsto en el artículo 109 de la normativa anterior relativo a las sanciones por la comisión de las infracciones contempladas en los puntos 2.1 y 2.2 del apartado Uno.2 del artículo 107, hasta la aprobación conforme a esta Ley del primer Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios”».

JUSTIFICACIÓN

Actualmente, y mientras se está concluyendo la tramitación parlamentaria de esta norma, el procedimiento para la aprobación de los cánones ferroviarios para el ejercicio correspondiente ya se ha iniciado por parte de los administradores generales de infraestructuras.

Por lo tanto, no parece posible que la determinación de estos cánones se realice mediante la aprobación de un reglamento por parte del Consejo de Administración de los administradores de infraestructuras ferroviarias, tal y como prevé el proyecto de ley, sino mediante Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a la versión vigente de la Ley del Sector Ferroviario.

De esta forma, parece aconsejable que las nuevas sanciones, y, específicamente, la relativa al incumplimiento de las resoluciones de la CNMC, empiecen a ser aplicables cuando la competencia para la determinación de los citados cánones ferroviarios pase del Parlamento al Consejo de Administración de los administradores generales de infraestructuras, tal y como exige el derecho de la Unión.

ENMIENDA NÚM. 117

Grupo Parlamentario Socialista

A los apartados nuevos

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 97

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al artículo 1, con el siguiente contenido:

«Cuarenta y cuatro bis. El artículo 109.1 queda redactado en los siguientes términos:

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 6.301 hasta 125.000 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 751 hasta 6.300 euros.

Sin perjuicio de lo anterior, en el supuesto específico contemplado en el punto 2.1 del apartado uno.2 del artículo 107, en lo que se refiere al incumplimiento de las resoluciones dictadas por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, la multa será de 10.001 hasta 300.000 euros.

De igual forma, para el supuesto contemplado en el punto 2.2 del apartado uno.2 del artículo 107, referido al incumplimiento de los requerimientos de información formulados por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, la multa será de 10.001 hasta 100.000 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 750 euros».

JUSTIFICACIÓN

La propuesta contempla incrementar el importe de las sanciones correspondientes a las infracciones graves por incumplimiento de las resoluciones y los requerimientos de información de la CNMC, en relación y de forma coherente con los nuevos importes que se van a establecer para el resto de tipos infractores en el anteproyecto de ley de modificación del régimen sancionador de la Ley del Sector Ferroviario, entre cuyas modificaciones se encuentran las requeridas por la Comisión en su Carta de Emplazamiento 2020/2022.

ENMIENDA NÚM. 118

Grupo Parlamentario Socialista

A los apartados nuevos

De adición.

Texto que se propone:

Veintiocho bis. Se añade un apartado 4 al artículo 60, con el siguiente contenido:

[...]

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 98

JUSTIFICACIÓN

La existencia de ciertos tramos de la Red Ferroviaria de interés general con pendientes elevadas está suponiendo una limitación al impulso del transporte de mercancías por ferrocarril. En estos tramos se incrementa el coste de este transporte a las empresas operadoras, ya que requiere explotar los servicios empleando sistemas de doble tracción, que permitan superar los tramos con dichas pendientes, con el consiguiente incremento del coste unitario del transporte.

La reducción de dichas pendientes mediante la actuación sobre la infraestructura no es siempre una solución viable o, al menos la más aconsejable, pues requiere de la definición de nuevos trazados, con importantes inversiones e incluso en algunas ocasiones, con dificultades técnicas de difícil y costosa solución. Asimismo, hay que tener en cuenta que los procesos de definición de nuevos trazados son largos y complejos y no tendrán efectos a corto-medio plazo en la cuota de transporte ferroviario.

Hay que tener en cuenta, además, el ambicioso camino de la UE en cuanto a la necesaria neutralidad climática y que se está articulando a nivel europeo través del paquete legislativo de medidas conocido como «Fit for 55». El objetivo de este paquete de medidas no es otro que reducir para el conjunto de la UE las emisiones netas en, al menos, un 55% de aquí a 2030 con respecto a 1990, convirtiendo a Europa en el primer continente climáticamente neutro de aquí a 2050. En este objetivo, juega un papel fundamental el cambio modal hacia el transporte ferroviario de mercancías.

En este contexto, se considera preciso que el estado articule aquellas medidas que favorezcan dicho cambio modal, pero siempre desde una perspectiva de eficiencia de sus acciones. Es por ello, que ante la magnitud de las inversiones y elevados plazo que serían necesarios para superar el problema de las elevadas pendientes desde el punto de vista de la transformación de las infraestructuras, se considera más conveniente abrir la puerta en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, a otro tipo de medidas, siempre dentro de los límites que establezca la normativa europea.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Vox, al amparo de lo dispuesto en los artículos 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al articulado del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario («BOCG. Congreso de los Diputados» núm. 78-1, de 17 de diciembre de 2021).

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de mayo de 2022.—**Macarena Olona Choclán**, Portavoz del Grupo Parlamentario Vox.

ENMIENDA NÚM. 119

Grupo Parlamentario VOX

Al artículo 1, apartado treinta y siete

De modificación.

Se propone la modificación del apartado treinta y siete del artículo 1.

Su redacción debe decir:

«Treinta y siete. El artículo 97 queda redactado en los siguientes términos:

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

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

5. Cuota.

[...]

3.º La cuota líquida será el resultado de añadir a la cuota íntegra, además de las cuantías recogidas en los tres puntos siguientes, un recargo que permita recuperar hasta el total de los costes asumidos por el administrador de infraestructuras, en la medida en que el mercado pueda aceptarlo y sin dejar de garantizar la competitividad óptima de los segmentos del mercado ferroviario. **Los recargos estarán basados en principios eficientes, transparentes y no discriminatorios.**

Mediante esta adición [...]».

JUSTIFICACIÓN

Se aboga por la inclusión de la exigencia expresa, contenida en el apartado 1 del artículo 32 de la Directiva 2012/34/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único. Texto pertinente a efectos del EEE, de que los Estados miembros puedan cobrar recargos basados en principios eficientes, transparentes y no discriminatorios.

En este sentido, cabe recordar que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha señalado que, entre los objetivos de la Directiva [...] se encuentra, en particular, el de garantizar a todas las empresas ferroviarias condiciones de acceso justas y no discriminatorias a la infraestructura ferroviaria (STJUE de 9 de noviembre de 2017, asunto C-489/15). Del mismo modo, dado que la infraestructura ferroviaria es un monopolio natural, [...] es preciso incentivar a sus administradores para que reduzcan costes y apliquen una gestión eficaz (STJUE de 18 de abril de 2013, asunto 0625/10).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 100

ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

Exposición de Motivos

- Enmienda núm. 1, de la Sra. Calvo Gómez (GPLu).
- Enmienda núm. 58, del G.P. Republicano.

Artículo 1. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario

Apartado Uno (artículo 3)

- Sin enmiendas.

Apartado Dos (artículo 4)

- Enmienda núm. 2, de la Sra. Calvo Gómez (GPLu).
- Enmienda núm. 59, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 14, del Sr. Rego Candamil (GPLu), apartado.1.
- Enmienda núm. 38, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.
- Enmienda núm. 39, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 2.
- Enmienda núm. 40, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 3.
- Enmienda núm. 15, del Sr. Rego Candamil (GPLu), apartado 6.
- Enmienda núm. 52, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado nuevo.

Apartado Tres (artículo 5)

- Enmienda núm. 3, de la Sra. Calvo Gómez (GPLu).
- Enmienda núm. 60, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 16, del Sr. Rego Candamil (GPLu), apartado 1.
- Enmienda núm. 53, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 1.
- Enmienda núm. 92, del G.P. Ciudadanos, apartado 1.
- Enmienda núm. 34, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 2.
- Enmienda núm. 93, del G.P. Ciudadanos, apartado 2.
- Enmienda núm. 17, del Sr. Rego Candamil (GPLu), apartado 3.
- Enmienda núm. 20, del Sr. Rego Candamil (GPLu), apartado 3.
- Enmienda núm. 94, del G.P. Ciudadanos, apartado 3.
- Enmienda núm. 95, del G.P. Ciudadanos, apartado 3.
- Enmienda núm. 18, del Sr. Rego Candamil (GPLu), apartado 4.
- Enmienda núm. 19, del Sr. Rego Candamil (GPLu), apartado 5.
- Enmienda núm. 22, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 5.

Apartado Cuatro (artículo 6.1 y 2)

- Enmienda núm. 4, de la Sra. Calvo Gómez (GPLu), apartado 1.
- Enmienda núm. 61, del G.P. Republicano, apartado 1.

Apartado Cinco (Artículo 6.6)

- Sin enmiendas.

Apartado Seis (Artículo 7.1)

- Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Apartado Siete (artículo 7.2)

- Enmienda núm. 5, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu).
- Enmienda núm. 62, del G.P. Republicano.

Apartado Ocho (artículo 7.5)

- Sin enmiendas.

Apartado Nueve (artículo 7.6)

- Sin enmiendas.

Apartado Diez (artículo 12)

- Sin enmiendas.

Apartado Once (artículo 13.2)

- Enmienda núm. 114, del G.P. Socialista.

Apartado Doce (artículo 13.3)

- Sin enmiendas.

Apartado Trece (artículo 13.5)

- Sin enmiendas.

Apartado Catorce (artículo 14.2)

- Sin enmiendas.

Apartado Quince (artículo 14.3)

- Sin enmiendas.

Apartado Dieciséis (artículo 15)

- Enmienda núm. 115, del G.P. Socialista. Apartado 2.

Apartado Diecisiete (artículo 16.1)

- Sin enmiendas.

Apartado Dieciocho (artículo 22.1)

- Enmienda núm. 63, del G.P. Republicano.

Apartado Diecinueve (artículo 25.3)

- Sin enmiendas.

Apartado Veinte (artículo 26.6.º)

- Sin enmiendas.

Apartado Veintiuno (artículo 27.1)

- Enmienda núm. 6, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu).
- Enmienda núm. 64, del G.P. Republicano.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Apartado Veintidós (artículo 39.1)

— Sin enmiendas.

Apartado Veintitrés (artículo 39.2)

— Sin enmiendas.

Apartado Veinticuatro (artículo 39.3)

— Sin enmiendas.

Apartado Veinticinco (artículo 39.4)

— Sin enmiendas.

Apartado Veintiséis (artículo 42.1)

— Sin enmiendas.

Apartado Veintisiete (artículo 42.6)

— Sin enmiendas.

Apartado Veintiocho (artículo 42.7)

— Sin enmiendas.

Apartado Veintinueve (sección 3.ª)

— Sin enmiendas.

Apartado Treinta (artículo 84.1)

— Sin enmiendas.

Apartado Treinta y uno (artículo 84.2)

— Sin enmiendas.

Apartado Treinta y dos (artículo 84.4)

— Enmienda núm. 29, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

Apartado Treinta y tres (artículo 93.6)

— Sin enmiendas.

Apartado Treinta y cuatro (artículo 95)

— Sin enmiendas.

Apartado Treinta y cinco (enunciado entre artículos 95 y 96)

— Sin enmiendas.

Apartado Treinta y seis (artículo 96)

— Enmienda núm. 80, del Sr. Bel Accensi (GPLu), apartado 1.

— Enmienda núm. 88, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1.

— Enmienda núm. 35, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal Galicia en Común, apartado 4.

— Enmienda núm. 97, del G.P. Ciudadanos, apartado 4.

— Enmienda núm. 24, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal Galicia en Común, apartado 6.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 103

- Enmienda núm. 7, de la Sra. Calvo Gómez (GPLu), apartado 8.
- Enmienda núm. 69, del G.P. Republicano, apartado 8.

Apartado Treinta y siete (artículo 97)

- Enmienda núm. 25, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal Galicia en Común.
- Enmienda núm. 31, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal Galicia en Común, apartado 5.1°, letra c).
- Enmienda núm. 45, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 5.2.°.
- Enmienda núm. 54, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, Apartado 5.2.°.
- Enmienda núm. 81, del Sr. Bel Accensi (GPLu), apartado 5.2.°.
- Enmienda núm. 89, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 5.2.°.
- Enmienda núm. 98, del G.P. Ciudadanos, apartado 5.2.°.
- Enmienda núm. 46, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 5.3.°.
- Enmienda núm. 82, del Sr. Bel Accensi (GPLu), apartado 5.3.°.
- Enmienda núm. 99, del G.P. Ciudadanos, apartado 5.3.°.
- Enmienda núm. 119, del G.P. VOX, apartado 5.3.°.
- Enmienda núm. 83, del Sr. Bel Accensi (GPLu), apartado 5.4.°.
- Enmienda núm. 33, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 6. 3.°.

Apartado Treinta y ocho (artículo 98)

- Enmienda núm. 26, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 3.

Apartado Treinta y nueve (artículo 99.1)

- Sin enmiendas.

Apartado Cuarenta (artículo 99.2)

- Sin enmiendas.

Apartado Cuarenta y uno (artículo 100)

- Enmienda núm. 36, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 1.
- Enmienda núm. 37, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 1.
- Enmienda núm. 100, del G.P. Ciudadanos, apartado 1.
- Enmienda núm. 8, de la Sra. Calvo Gómez (GPLu), apartado 2.
- Enmienda núm. 28, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 2.
- Enmienda núm. 47, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 2.
- Enmienda núm. 70, del G.P. Republicano, apartado 2.
- Enmienda núm. 84, del Sr. Bel Accensi (GPLu), apartado 2.
- Enmienda núm. 85, del Sr. Bel Accensi (GPLu), apartado 2.
- Enmienda núm. 90, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 2.
- Enmienda núm. 101, del G.P. Ciudadanos, apartado 2.

Apartado Cuarenta y dos (capítulo II)

- Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 104

Apartado Cuarenta y tres (artículo 101)

- Enmienda núm. 27, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartados 2 y 4.

Apartado Cuarenta y cuatro (artículo 104.4)

- Sin enmiendas.

Apartado Cuarenta y cinco (disposición adicional segunda)

- Sin enmiendas.

Apartado Cuarenta y seis (disposición adicional séptima)

- Sin enmiendas.

Apartado Cuarenta y siete (disposición adicional decimonovena)

- Enmienda núm. 48, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 9, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 71, del G.P. Republicano, apartado nuevo.

Apartado Cuarenta y ocho (disposición adicional vigésima)

- Enmienda núm. 113, del G.P. Socialista.

Apartado Cuarenta y nueve (disposición adicional vigésimoprimera)

- Sin enmiendas.

Apartado Cincuenta (disposición adicional vigésimosegunda)

- Enmienda núm. 30, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

Apartado Cincuenta y uno (disposición adicional vigesimotercera)

- Enmienda núm. 32, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

Apartado Cincuenta y dos (disposición transitoria tercera)

- Sin enmiendas.

Apartado Cincuenta y tres (disposición transitoria novena)

- Enmienda núm. 13, de la Sra. Calvo Gómez (GPlu).
- Enmienda núm. 78, del G.P. Republicano.

Apartado cincuenta y cuatro (disposición transitoria décima)

- Sin enmiendas.

Apartado cincuenta y cinco (disposición transitoria undécima)

- Sin enmiendas.

Apartado Cincuenta y seis (anexo II.5)

- Sin enmiendas.

Apartado Cincuenta y siete (anexo IV)

- Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 78-3

2 de junio de 2022

Pág. 105

Apartados nuevos

- Enmienda núm. 96, del G.P. Ciudadanos (art. 6.4).
- Enmienda núm. 23, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (art. 23.1).
- Enmienda núm. 41, del G.P. Vasco (EAJ-PNV) (art. 32.2).
- Enmienda núm. 65, del G.P. Republicano (art. 50.1).
- Enmienda núm. 66, del G.P. Republicano (art. 51.3).
- Enmienda núm. 67, del G.P. Republicano (art. 54.c)).
- Enmienda núm. 68, del G.P. Republicano (art. 56.1.d).
- Enmienda núm. 55, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, (art. 58.7).
- Enmienda núm. 42, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), (art. 59.1).
- Enmienda núm. 118, del G.P. Socialista, (art. 60.4).
- Enmienda núm. 43, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), (art. 69.2).
- Enmienda núm. 44, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), (art. 73.1).
- Enmienda núm. 102, del G.P. Ciudadanos (art. 106).
- Enmienda núm. 103, del G.P. Ciudadanos (art. 106).
- Enmienda núm. 56, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (art. 107).
- Enmienda núm. 72, del G.P. Republicano (art. 107).
- Enmienda núm. 73, del G.P. Republicano (art. 107).
- Enmienda núm. 74, del G.P. Republicano (art. 107).
- Enmienda núm. 117, del G.P. Socialista (art. 109.1).
- Enmienda núm. 75, del G.P. Republicano (art. 112).
- Enmienda núm. 10, de la Sra. Calvo Gómez (GPLu) (D.A. nueva).
- Enmienda núm. 11, de la Sra. Calvo Gómez (GPLu) (D.A. nueva).
- Enmienda núm. 12, de la Sra. Calvo Gómez (GPLu) (D.A. nueva).
- Enmienda núm. 76, del G.P. Republicano (D.A. nueva).
- Enmienda núm. 77, del G.P. Republicano (D.A. nueva).
- Enmienda núm. 104, del G.P. Ciudadanos (D.A. nueva).
- Enmienda núm. 107, del G.P. Ciudadanos (D.A. nueva).
- Enmienda núm. 108, del G.P. Ciudadanos (D.A. nueva).
- Enmienda núm. 79, del G.P. Republicano (D.F. nueva).

Artículo 2. Modificación de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido

- Sin enmiendas.

Artículo 3. Modificación del Decreto 137/1960, de 4 de febrero por el que se convalida la tasa por gastos y remuneraciones en dirección e inspección de obras

- Sin enmiendas.

Artículos nuevos

- Enmienda núm. 86, del Sr. Bel Accensi (GPLu).
- Enmienda núm. 91, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 105, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 106, del G.P. Ciudadanos.

Disposiciones adicionales nuevas

- Enmienda núm. 49, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 50, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 57, del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 109, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 110, del G.P. Ciudadanos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Disposición transitoria primera

- Enmienda núm. 116, del G.P. Socialista.

Disposición transitoria segunda

- Sin enmiendas.

Disposición final primera

- Sin enmiendas.

Disposición final segunda

- Sin enmiendas.

Disposición final tercera

- Sin enmiendas.

Disposición final cuarta

- Sin enmiendas.

Disposiciones finales nuevas

- Enmienda núm. 21, del Sr. Rego Candamil (GPlu).
- Enmienda núm. 51, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 87, del Sr. Bel Accensi (GPlu).
- Enmienda núm. 111, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 112, del G.P. Socialista.