



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## VII LEGISLATURA

Serie A:  
PROYECTOS DE LEY

23 de mayo de 2003

Núm. 135-7

### ENMIENDAS E ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

#### 121/000135 Sector ferroviario.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES de las enmiendas presentadas en relación con el Proyecto de Ley del sector ferroviario (núm. expte. 121/000135), así como del índice de enmiendas al articulado.

Palacio del Congreso de los Diputados, 14 de mayo de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

(BNG); al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente enmienda a la totalidad, al Proyecto de Ley del sector ferroviario (núm. expte. 121/000135).

Palacio del Congreso de los Diputados, 8 de abril de 2003.—**Francisco Rodríguez Sánchez**, Diputado.—**Guillermo Vázquez Vázquez**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

#### ENMIENDA NÚM. 1

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don José Antonio Labordeta**  
**Subías**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

La enmienda núm. 1 del Sr. Labordeta Subías (Grupo Parlamentario Mixto) de devolución al texto del Proyecto de Ley del sector ferroviario (núm. expte. 121/000135) fue retirada por escrito de 28 de abril de 2003.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Mixto, a iniciativa de Francisco Rodríguez Sánchez, Diputado por A Coruña

#### ENMIENDA NÚM. 2

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Francisco Rodríguez**  
**Sánchez**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

#### JUSTIFICACIÓN

Las directivas europeas están empeñadas, en lo que se refiere al ferrocarril, en separar contablemente la explotación de servicios de transporte de la administración de las infraestructuras ferroviarias. Curiosamente este Proyecto de Ley del Gobierno responde a este objetivo, latente desde 1991 y formalizado sobre todo desde 1995, pero no niega que va mucho más allá al pretender reordenar por completo el sector ferroviario estatal y sentar las bases para la progresiva entrada en el mercado de nuevos actores que no sean públicos.

Para ello, se crea la entidad pública Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, integrada por una parte de la actual RENFE y el GIF, con el objetivo de regular las infraestructuras ferroviarias, construirlas y administrarlas. De esta forma, lo que la Ley denomina RENFE-Operadora prestaría los servicios del transporte ferroviario que dependiesen de una entidad pública y por lo tanto se conformaría con los medios y activos de la RENFE actual que están destinados a prestar servicios. Por otra parte, un denominado Comité de Regulación Ferroviaria resolvería los conflictos que se planteasen entre los distintos operadores y garantizaría un correcto funcionamiento del sistema.

Resulta lógico que el Gobierno transponga las directivas comunitarias, que obligan a permitir el acceso de los transportes internacionales de mercancías a la denominada Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías a partir del 15 de marzo de 2003 y del acceso a toda la red ferroviaria de interés general a partir de marzo del 2006, pero ya no resulta ni tan lógico, ni tan necesario, ni tan positivo, que la Ley reafirme las competencias exclusivas del Estado en lo que denomina Red Ferroviaria de Interés General, hasta el límite de estrangular toda posibilidad de crear auténticas redes ferroviarias públicas de transporte en las comunidades autónomas.

La definición contenida en el artículo 4 del Título II de lo que se entiende por Red Ferroviaria de Interés General anula efectivamente esta posibilidad a no ser de forma marginal y precaria. Es el Consejo de Ministros el que, de oficio o a instancia de la Comunidad Autónoma o corporación local afectada, puede declarar de interés público la prestación de determinados servicios ferroviarios sobre líneas o tramos que integran la red ferroviaria de interés general, cuando sea deficitaria o cuente con inadecuadas condiciones de frecuencia y calidad. Sólo así puede haber un posible traspaso a una comunidad autónoma, especificando incluso que la línea tendría que estar tres meses sin servicio ferroviario, con explotación muy deficitaria y a punto de ser clausurada por el Consejo de Ministros (Art. 4.3, 6.1 y 53).

De esta forma queda claro que la consideración de servicio público para el ferrocarril pasa a ser discrecional y marginal. Los servicios de calidad y los de la red de interés general tendrán esta consideración de interés general y deberán ser prestados en régimen de libre competencia, con acceso de empresas privadas para este transporte o teniendo la correspondiente licencia y con ciertas garantías financieras y de seguridad, previa adjudicación de la capacidad de red necesaria.

Como se ve, este modelo va a incidir negativamente en la vertebración de un servicio de calidad y adecuado a las necesidades de los distintos territorios del Estado español no sólo en el terreno del transporte de mercancías, sino también en el de viajeros que contempla el proyecto del Gobierno aunque no se aplique a corto

plazo, a la espera de que la UE establezca un régimen de apertura del transporte ferroviario de viajeros.

La Ley es, por lo tanto, mimética de proyectos fracasados en otros Estados europeos tales como la privatización del Railtrack en la Gran Bretaña de Margaret Thatcher, por más que deje fuera del proceso privatizador a la Administración de las infraestructuras ferroviarias de interés general y sólo impulse la privatización de los servicios ferroviarios de transporte de mercancías y viajeros.

Si la separación de la infraestructura del servicio ya se ha demostrado problemática desde los puntos de vista financiero, de la gestión y, sobre todo, de la seguridad, la privatización de servicios ferroviarios en nombre de la competencia resulta un sofisma que sólo puede engañar a los que no hacen un análisis del funcionamiento de los servicios públicos que fueron privatizados. Además el Proyecto de Ley aprovecha para dar otra vuelta de tuerca a la presencia omnimoda del Ministerio de Fomento como ente planificador, regulador y controlador de todo el sistema ferroviario español. Las potestades atribuidas a este Ministerio y al ente público administrador de las infraestructuras prevalecen sobre las competencias autonómicas y de las administraciones locales en temas de licencias, autorización y permisos urbanísticos para la construcción y seguridad de las infraestructuras ferroviarias.

Por si fuese poco, el Proyecto de Ley empeora la situación actual en las líneas deficitarias o insuficientemente atendidas por RENFE, lo que en el caso de Galicia no deja de ser preocupante. Resulta contradictorio decir que es Red de Interés General la que une ciudades importantes pero después no atender a que estos tramos de una determinada línea cuenten con los servicios oportunos. Es contradictorio ofertar como única vía la subvención de las Administraciones locales o de las CCAA para mantener estos servicios y defender, al mismo tiempo, que la Admón. Central es la encargada de dar licencia a la operadora que se pueda hacer cargo de ellos con subvención pública.

Está claro que ésta es la mejor forma de torpedear la posibilidad de creación de compañías públicas ferroviarias de ámbito autonómico o incluso, desde una filosofía privatizadora, de impedir que sean las CCAA quienes concedan las licencias para aquellas líneas que ellas soportan financieramente.

Por todo ello, por su carácter centralista, por su amparo a los grandes negocios privados, por su negación del transporte ferroviario como servicio público, por ser una avanzadilla en los procesos de privatización del mercado del transporte ferroviario sin obligatoriedad en el marco de la UE y, por su desprecio por las competencias de las CCAA en materia de transportes y de ordenación del territorio y de las Corporaciones

Locales en materia urbanística, es por lo que pedimos su devolución al Gobierno.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara se presenta la siguiente enmienda a la totalidad al Proyecto de Ley del sector ferroviario (núm. expte. 121/000135).

Palacio del Congreso de los Diputados, 22 de abril de 2003.—**Presentación Urán González**, Diputada.—**Felipe Alcaraz Masats**, Portavoz del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

### ENMIENDA NÚM. 3

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Enmienda de totalidad de devolución al Proyecto de Ley del sector ferroviario

El Proyecto de Ley del sector ferroviario remitido por el Gobierno al Congreso de los Diputados, pretende básicamente, dividir las actividades de administración de la infraestructura y de explotación de los servicios y la progresiva apertura del transporte ferroviario a la competencia. En definitiva, el papel de la Administración Pública tras la promulgación de esta Ley será simplemente el de regulación sectorial, abandonando por tanto su papel activo y determinante en la ordenación, planificación y gestión del sector.

Para alcanzar estos objetivos el Gobierno regula, por un lado, la administración de las infraestructuras ferroviarias encomendándola a la entidad pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) que pasa a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), integrando además al actual Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) y, por otro, crea una nueva entidad pública empresarial denominada RENFE-Operadora, como empresa prestadora del servicio de transporte ferroviario cuyo cometido será, fundamentalmente, ofrecer a los ciudadanos la prestación de todo tipo de servicios ferroviarios. Además se crea el Comité de Regulación Ferroviaria como órgano colegiado e integrado en el Ministerio de Fomento que será el encargado de garantizar un correcto funcionamiento del sistema y de resolver los conflictos surgidos entre los operadores del sector y cuyas resoluciones, en el ejer-

cicio de sus funciones, serán vinculantes y tendrán eficacia ejecutiva.

El espíritu y contenido liberalizador de este proyecto de ley, excede en mucho la política diseñada al respecto por la Unión Europea, que señala, que la infraestructura ferroviaria es un todo, que debe estar integrada y debe ser interoperable, además de estar destinada tanto al tráfico de mercancías como al tráfico de viajeros. Cosa que no parece respetar el citado proyecto, dado que las medidas que contiene plantean un ferrocarril dual formado por dos redes ferroviarias, una destinada al tráfico de viajeros de alto poder adquisitivo, que denomina Red de Alta Velocidad y otra destinada a los trenes de viajeros de bajo poder adquisitivo, trenes de cercanías y trenes de mercancías, que llama Red Convencional. Esta dualidad también la expresa en la asignación de las inversiones públicas, ya que mientras invierte ingentes cantidades de dinero en las líneas que denomina de Alta Velocidad tiene abandonadas las líneas que llama Red Convencional.

El Gobierno ha sido incapaz de plasmar en la legislación española las múltiples directivas comunitarias para hacer del transporte ferroviario un servicio público de calidad, seguro y accesible a todos los rincones de este país. Por el contrario, se está creando una normativa propia que en lugar de aproximarse a la normativa europea nos aleja cada vez más, distanciándose de la normativa y reglamentación sobre seguridad en la circulación. En este mismo sentido y en cuanto a lo referente a la adecuación del proyecto de ley al Derecho comunitario europeo, el Consejo de Estado llega a señalar en su dictamen preceptivo, «que ni la exposición de motivos ni la Memoria justificativa de este proyecto establece el por qué la Directiva 2001/16/CE del Parlamento y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, no es objetivo de transposición, máxime si se tiene presente que el plazo para su incorporación al ordenamiento interno vence el 20 de abril de 2003 (artículo 27)».

Con este proyecto de ley el gobierno decide imitar el fracasado sistema británico al proponer las mismas medidas que han tenido consecuencias trágicas en su sector, segregando la infraestructura con la consiguiente ruptura del sistema integrado de seguridad, y cuyas consecuencias van en detrimento de los usuarios del tren y que sólo favorecen al sector privado. Otras consecuencias derivadas del proyecto de ley serán, el cierre de líneas —según el artículo 6 del proyecto de ley—, nuevas reducciones de plantilla que harán inviable el transporte y perjudicarán la seguridad de las circulaciones ferroviarias, aumentos de tarifas y nuevas desapariciones de servicios. Pero sobre todo, la privatización despojará a la sociedad de sus bienes y derechos, al dejar de tener el ferrocarril como objetivo el servicio público para pasar a convertirse en un negocio financiado con el dinero de todos para el beneficio de deter-

minadas multinacionales en detrimento de la calidad y la cantidad de empleo, de la seguridad y del sector público estatal.

Como ejemplo de este devenir podríamos referirnos al GIF, creado en 1996 como instrumento para iniciar la liberalización del ferrocarril, y que ha fracasado estrepitosamente ya en su primer proyecto: el desastre de la puesta en funcionamiento del AVE Madrid-Lleida loo cual pone de manifiesto el fracaso de un modelo ferroviario liberalizado, segregado y privatizado. Pronto veremos extenderse las consecuencias a todo el ferrocarril si el Gobierno sigue empeñado en llevar la voz cantante en la UE con la destrucción del sector público.

Asimismo y en cuanto a lo referente a la adecuación del proyecto de ley al Derecho comunitario europeo, el Consejo de Estado llega a señalar en último término «que ni la exposición de motivos ni la Memoria justificativa de este proyecto establece el por qué la Directiva 2001/16/CE del Parlamento y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, no es objeto de transposición, máxime si se tiene presente que el plazo para su incorporación al ordenamiento interno vence el 20 de abril de 2003 (artículo 27)».

Adicionalmente a lo ya comentado cabría indicar que este proyecto de ley ha sido elaborado de espaldas a gran parte de los sectores afectados por la norma. Así, no ha habido ninguna negociación con los sindicatos y no ha sido consultada de forma suficiente, ni con el resto de organizaciones políticas parlamentarias, ni con las Comunidades Autónomas y Municipios. Estos últimos van a ver cómo se invaden sus competencias urbanísticas por una ley al servicio de la especulación y que puede convertir las estaciones y los terrenos ferroviarios adyacentes en objetivos de explotación especulativa comercial ajena a la correcta prestación del servicio ferroviario, vulnerando posiblemente derechos de los ciudadanos a los que se les haya expropiado forzosamente terrenos que verán cómo el fin para el que les fueron expropiados no han sido cubiertos.

Estos últimos hechos descritos han llamado poderosamente la atención al Consejo de Estado, que en las páginas 14 a 17 de su dictamen y tras realizar una breve descripción de la estructura y contenido del expediente, advierte al consultante de lo siguiente:

«a) No le consta que hubieren sido oídas las organizaciones y asociaciones representativas de los sectores afectados por la norma en preparación y cuyos fines guardan relación directa con el objeto de la disposición de conformidad con lo prevenido en el artículo 22 de la Ley 26/1984, de 19 de julio, General para la Defensa de Consumidores y Usuarios; particularmente, no se ha oído al Consejo Nacional de Transportes Terrestres, erigido por el artículo 36 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en

“órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial de la Administración en aquellos asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes” y en el que por lo demás están representadas, entre otros, las organizaciones y entidades más representativas de los intereses del sector.

b) Tampoco le consta que en el procedimiento de elaboración del anteproyecto hubieren sido consultadas las Comunidades Autónomas, ni la Comisión Nacional de Administración Local o la Federación Española de Municipios y de Provincias, siendo así que la trascendencia y alcance de la materia objeto de regulación por el anteproyecto y su proyección sobre diversos sectores o áreas hubiere postulado la conveniencia de la consulta formal a dichas Administraciones y organismos.

c) Echaba en falta la participación de la Secretaría General de Política Económica y Defensa de la Competencia del Ministerio de Economía, que, a través del Servicio de Defensa de la Competencia, tiene encomendada la tarea de “informar los anteproyectos de normas que afecten a la competencia”, conforme a lo dispuesto en el artículo 31.j) de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia.

d) Por último indicaba que no le constaba en el expediente los documentos originales relativos a los informes elaborados en el proceso de consulta de elaboración del anteproyecto por parte de los Ministerios de Economía, Hacienda, Presidencia, Administraciones Públicas y Sanidad y Consumo.»

Dando traslado a la autoridad consultante la necesidad de que se observen con mayor rigor las pautas legales de procedimiento y que se reconozca la trascendencia que tiene esta fase de elaboración, aun a riesgo de que se alargue en el tiempo, puesto que el procedimiento de elaboración de las normas no es sólo un requisito de carácter formal, sino que, “constituye una garantía por el acierto y oportunidad de que se trate”, tal y como ha venido destacando este Consejo. De esta forma se permite la obtención de una visión más completa del sector que se pretende regular, detectando mejor los plurales intereses en presencia desde las diversas perspectivas concurrentes.»

Para el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida sería vital el que se diera tiempo a la sociedad para realizar un gran debate público previo, con los sectores e instituciones afectadas y con la participación de plataformas en defensa del ferrocarril, asociaciones ecologistas, sindicatos, asociaciones vecinales, centros universitarios, centros de investigación, organizaciones políticas y ciudadanía en general sobre el futuro del ferrocarril en nuestro país.

Desde Izquierda Unida y por todos los hechos descritos, queremos manifestar nuestra total oposición a la política ferroviaria del Gobierno y más en concreto con el contenido de este proyecto de ley, así como sus

intentos privatizadores y la construcción de nuevas líneas exclusivas para la alta velocidad (AVE) por sus gravísimos impactos ambientales, sus desequilibrios territoriales, su altísimo coste económico, su elevado coste energético y su escasa utilidad social, sustanciándose este rechazo por medio de la presentación de esta enmienda a la totalidad.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia de Joan Puigcercós Boixassa, Diputado de Esquerra Republicana de Catalunya, al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Enmienda de totalidad por la que se propone la devolución del Proyecto de Ley sector ferroviario (núm. expte. 121/000135).

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de abril de 2003.—**Joan Puigcercós i Boixassa**, Diputado.—**Guillermo Vázquez Vázquez**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

#### ENMIENDA NÚM. 4

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

#### JUSTIFICACIÓN

ERC presenta esta enmienda a la totalidad al considerar que es una ley inoportuna (electoralista ante el fracaso del AVE), innecesaria (no soluciona ninguno de los verdaderos problemas de RENFE), discriminadora (la privatización impone criterios económicos al bien común), centralista (mantiene un mapa ferroviario radial) y no consensuada (no se ha abierto el debate necesario que requeriría una remodelación de estas características).

La reforma del gobierno español pretende el desmantelamiento de las empresas públicas para ser privatizadas, siguiendo un modelo —el británico— que no ha conseguido demostrar un mayor beneficio: mientras en Gran Bretaña ha tenido graves consecuencias en términos económicos y de seguridad, en Francia lejos de solucionar problemas económicos, los ha acentuado. En este sentido, tampoco se puede argumentar la privatización como un ajuste a las directivas europeas ya que el actual modelo las cumple sobradamente.

Por otro lado, no sólo la experiencia de otros países que han conseguido el modelo británico desaconsejan desde un punto de vista económico —y de creación de empleo— la privatización, sino que también lo hace el hecho de el presente proyecto de ley no plantea medidas coherentes y viables, más allá de redistribuir las pérdidas. Así, desde ERC nos oponemos a un sistema en qué se pretenden privatizar los beneficios, a la vez que se socializan las pérdidas, y del cual el Libro Blanco del Ferrocarril de 1996 advierte sobre la destrucción de empleo que ocasiona.

ERC se opone también al presente Proyecto de Ley al entender que no existe ni la consulta ni el consenso necesario para llevar a cabo un proyecto de estas características (como ha señalado el propio Consejo de Estado), ni tampoco afronta los grandes retos que tiene el sector: el futuro de las líneas deficitarias, el problema del ancho europeo o el déficit de RENFE.

En última instancia, el presente proyecto de Ley vuelve a basarse en una configuración ferroviaria radial que no se adapta a las necesidades de las regiones y naciones periféricas.

Es por todo ello que solicitamos su devolución.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 110 del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente enmienda a la totalidad de devolución al Proyecto de Ley del sector ferroviario (núm. expte. 121/000135).

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de abril de 2003.—**María Teresa Fernández de la Vega Sanz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

#### ENMIENDA NÚM. 5

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario Socialista**

#### MOTIVACIÓN

Sobre el procedimiento de elaboración del Proyecto de Ley

La importancia del Proyecto de Ley del sector ferroviario justificaba que en su elaboración el Gobierno

hubiese puesto en marcha un proceso de diálogo con los Partidos Políticos, con los Grupos Parlamentarios, los Gobiernos de las Comunidades Autónomas, las organizaciones sociales, etc. Sin embargo, el Proyecto de Ley ha sido remitido por el Gobierno a las Cortes Generales sin que se haya propiciado el diálogo con los Grupos Parlamentarios. Tal impropio comportamiento dificulta la acelerada tramitación parlamentaria a la que se somete este Proyecto de Ley dado el carácter imperativo en lo que a fechas se refiere que viene impuesto por determinados contenidos de las Directivas Comunitarias que lo justifican en parte.

El Propio Ministro de Fomento en sus comparecencias ante el Congreso y el Senado, así como en sus declaraciones a los medios de información, siempre manifestó que la futura Ley del sector ferroviario sería fruto del más amplio consenso por parte de todos los agentes, instituciones y organizaciones implicadas.

La realidad de los hechos nos ha demostrado que ha incumplido su promesa, quedando ello patente con mayor nitidez en el caso de los Grupos Parlamentarios. Recordemos que cuando el Ministerio de Fomento comenzó a abordar la nueva regulación del sector ferroviario, propuso la creación de una Mesa Bipartita con los Sindicatos mayoritarios en el Sector, con el fingido interés de que fuera el órgano de encuentro y debate entre ambas partes. Y decimos fingido con la absoluta seguridad que nos ofrecen las manifestaciones de los dos sindicatos mayoritarios una vez que tienen conocimiento y no de forma directa por el Ministerio de Fomento, sino por los medios de comunicación, de la elaboración del Anteproyecto y de su posterior remisión al Parlamento como Proyecto de Ley, sin haber recepcionado sus aportaciones y solventando las carencias por ellos manifestadas.

De acuerdo con las observaciones del informe preceptivo del Consejo de Estado, por la trascendencia y alcance del Proyecto de Ley del sector Ferroviario se debería haber observado una elaboración más cuidada del mismo, sin obviar trámites administrativos que contribuyen a la excelencia del proyecto. En concreto, el Ministerio de Fomento ha obviado, por la celeridad en la tramitación del Anteproyecto de Ley en cuestión, de conformidad con lo previsto en el artículo 22 de la Ley 26/1984, de 19 de julio, General para la Defensa de Consumidores y Usuarios. En particular no ha sido oído el Consejo Nacional de Transportes Terrestres, erigido por el artículo 36 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Tampoco consta en el procedimiento de elaboración del anteproyecto de ley hubieran sido consultadas las Comunidades Autónomas ni la Comisión Nacional de Administración Local ni la Federación de Municipios y Provincias, entidades cuya opinión hubiera sido de gran importancia, dada la trascendencia y alcance de la Norma.

No ha participado tampoco la Secretaría General de Política Económica y Defensa de la Competencia del Ministerio de Economía, que a través del servicio de Defensa de la Competencia tiene encomendada la tarea de informar los anteproyectos de normas que afectan a la ley competencia, conforme a lo dispuesto en el artículo 31 j) de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia.

En cuanto a las actuaciones realizadas no consta en el expediente los documentos originales relativos a los informes de los Ministerios de Economía, Hacienda, Presidencia, Administraciones Públicas y Sanidad y Consumo, ni consta el órgano de cada Departamento que los emitió, por lo que el conocimiento de la norma en preparación solamente lo han hecho en la deliberación de Secretarios de Estado y Subsecretarios, como bien apunta el informe del Consejo de Estado.

#### Sobre el Dictamen del Consejo Económico y Social

Las reflexiones anteriores no son gratuitas y no hay más que dar un repaso a los contenidos de los dictámenes del Consejo Económico y Social (CES) y al del Consejo de Estado, así como a muchos de los preceptos de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre y al Reglamento que la desarrolla (LOTT y el ROTT respectivamente), para darse cuenta de la gravedad de los hechos y de las perniciosas consecuencias que, para este modo de transporte en particular y la sociedad en general, por el alcance que éste tiene, se van a ocasionar si no se pone remedio en las Cortes Generales a tamaño desatino.

En este sentido, no puede tacharse más que de partidista la interpretación hecha por el propio Ministerio de Fomento del Dictamen del CES, cuando éste manifestó que valoraba positivamente el anteproyecto de Ley que se les sometía a consulta. Quizá sea necesario aclararle al Ministro que lo que el CES entendió como positivo era el hecho de que el Anteproyecto objeto de Dictamen asumiera para España el objetivo de revitalizar el ferrocarril, ya que los desequilibrios entre los distintos modos de transporte, identificados a nivel europeo, son más notables para el caso español. En pocas palabras, que la política del Gobierno del PP en materia ferroviaria —si es que ha existido alguna— ha sido tan eficaz que no sólo no ha conseguido mejorar sus magnitudes, sino que las ha empeorado. Así, ha descendido su cuota de mercado en el transporte de mercancías, precisamente al que la UE sitúa en régimen de competencia en primer lugar. También ha descendido la puntualidad de sus servicios y la plantilla dedicada al mantenimiento de las infraestructuras, lo cual, unido a otro significativo descenso en las inversiones en las líneas ferroviarias convencionales, nos lleva a reconocerles el único incremento que desgraciadamente ha experimentado el ferrocarril desde que el PP lo gestiona: la accidentalidad y la alarma social.

Un análisis serio y pormenorizado del dictamen del CES nos indica que existen numerosas carencias en el Proyecto de Ley que se remite al Congreso y que, además, son de tal entidad que justifican la Enmienda de Devolución que el Grupo Socialista presenta. Así, y con carácter meramente enunciativo, pues serán objeto de profundo análisis posterior, el CES, entre otras, hace las siguientes consideraciones:

1. Que el Proyecto de Ley no contempla el tratamiento de la deuda acumulada por RENFE, y que debería abordarse esta cuestión en el plazo más inmediato posible y acomodarse a lo previsto por el artículo 9 de la Directiva 91/440, en la que se establece que los Estados miembros deben velar porque las empresas ferroviarias públicas cuenten con una estructura financiera saneada.

2. Que no se pondera adecuadamente el alcance de todas las competencias del Estado que repercuten en el sector ferroviario, de forma que el Proyecto de Ley no recoge la ordenación, dentro del ámbito estatal, de condiciones básicas de dicho sector como las de explotación, seguridad, titulación del personal, derechos de los consumidores, entre otras, y se limita simplemente a la Red de Interés General.

3. Que deben mejorar los términos en los que se define la Red de Interés General.

4. Hace notar la inseguridad jurídica que supone la falta de una mención expresa a la vigencia de los principios generales sobre ordenación de los transportes señalados en la LOTT. Así como la coexistencia de dos normas que no están adecuadamente armonizadas.

5. Critica la concepción del Ente Regulador por dos razones principalmente: la configuración como un órgano carente de independencia, al contrario que ha sucedido en el caso de otros sectores objeto de liberalización, y la falta de amplitud del órgano regulador en cuanto a su composición.

Pero el abrupto devenir del itinerario consultivo que ha sufrido este Proyecto de Ley no se agota en el informe del CES, dado que también el Consejo de Estado ha tenido la oportunidad de emitir su preceptivo dictamen, el cual, de forma unánime ha reconocido importantes deficiencias en su elaboración:

1. La primera deficiencia que manifiesta el Consejo de Estado es quizá la consecuencia más evidente de la precipitación y falta de rigor que el Ministerio de Fomento ha demostrado en todo el proceso de elaboración de este Proyecto de Ley, y que no es otro que la ausencia del más elemental respeto a los órganos de coordinación, consulta y deliberación que el ordenamiento jurídico en general y la LOTT en particular establece.

Debemos hacer un análisis de la justificación que aporta el Ministerio de Fomento para tramitar con

carácter urgente el Proyecto de Ley, porque es tan fútil y poco consistente que cae por su propio peso: El Gobierno da más valor a una transposición ajustada en el tiempo de las Directivas Europeas (algo que ya ha incumplido de forma más que evidente) que a una disposición legal coherente, de contenidos y que verdaderamente apueste por el futuro del ferrocarril, con el consenso de todos los agentes implicados. Sirva como demostración de la banalidad del argumento de la urgencia la comunicación IP/03/378 de la Comisión de 14 de marzo de 2003, que evidencia que la apertura a la competencia del transporte de mercancías no tiene por qué implicar necesariamente la trasposición de las normas comunitarias. Así, dos de los países cuyo modelo organizativo está más definido en concordancia con las Directivas, Alemania y Suecia, no tienen previsto trasponer las Directivas hasta finales del 2003, pero sin embargo, su sistema de explotación está abierto a la competencia. En cambio, uno de los modelos más cerrados de Europa, como es el Francés traspuso las Directivas mediante Decreto el pasado 7 de marzo.

No creemos necesario recordar el señor Ministro que la eficacia de las normas se mide por el nivel de cumplimiento de las mismas y no por la necesidad de cumplir el trámite con Bruselas para que no les llame la atención. ¿O es que acaso alguien piensa que la trasposición que ha materializado Francia es una garantía de apertura de su mercado ferroviario a la competencia?

Creemos por tanto que uno de los pilares básicos que esgrime la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley: el de la apertura a la competencia, que nuestro Grupo Parlamentario no pone en cuestión, no debe ser motivo para acometer de forma tan temeraria la implantación de un nuevo modelo ferroviario en España, pues consideramos que de los contenidos del Proyecto de Ley se configura un modelo ferroviario que evidencia en el mejor de los casos un profundo desconocimiento gubernamental del Sector que nos ocupa, dado que en el Proyecto de Ley:

— Se propugna la libre competencia como un objetivo en sí mismo y no como lo que realmente debe ser: un instrumento para la mejora de este modo de transporte.

— Se condiciona el interés general en función de la eficiencia y los resultados económicos, sin tener en cuenta la perspectiva social como elemento vertebrador y de cohesión social, que no tiene por qué colisionar con el principio de libre competencia.

— Queda «ab initio» en evidencia un verdadero principio de competencia no discriminatorio y transparente por la carencia de independencia y estructura suficiente del Órgano Regulador.

— No se abordan con la profundidad necesaria cuestiones transcendentales para el ferrocarril como son la seguridad, la protección del medio ambiente y

un marco sociolaboral que garantice los derechos y garantías de los trabajadores afectados.

— En aras a la premura de aprobar la Ley a fin de enmascarar las actuales graves deficiencias de gestión en el sector ferroviario, se han producido deficiencias en procedimiento de elaboración de la norma que ha sido denunciado de una manera flagrante por el Consejo de Estado, en este sentido en las páginas 14 a 17 en su Informe Preceptivo.

— Este alto organismo consultivo aduce en su informe preceptivo que «no puede por menos que trasladar a la autoridad consultante la necesidad de que se observen con mayor rigor las pautas legales de procedimiento y se reconozca la trascendencia que tiene esta fase de elaboración, aún a riesgo de que se alargue en el tiempo, puesto que, el procedimiento de elaboración de normas no sólo es un requisito de carácter formal, sino que como ha venido destacando el Consejo de Estado, constituye una garantía para el acierto y oportunidad de la disposición de que se trate: Ello permite obtener una más completa visión del sector que se pretende regular, detectando mejor los plurales intereses en presencia desde las diversas perspectivas concurrentes».

— Por todo ello, el Consejo de Estado pone el acento en la necesidad de que se preste especial atención a la tramitación de los anteproyectos, especialmente en aquellos como el presente que por su trascendencia jurídica, económica y social y por las innovaciones que pretende introducir en el Ordenamiento Jurídico, hubieran exigido observar una tramitación más completa.

— Por último en la página 34 del informe del Consejo de Estado, este Órgano Consultivo aduce que «el acortamiento del plazo que para emitir este dictamen se ha producido con motivo de la declaración de urgencia, hace patente una desproporción entre la importancia del anteproyecto y ese plazo, lo que no permite al Consejo de Estado participar del modo deseable en el procedimiento de elaboración de la norma consultada, por lo que debe limitarse a constatar el encaje jurídico de algunos, los más relevantes, sin pretensiones de exhaustividad y ni aún siquiera de que el análisis alcance el grado de afinamiento que en otras circunstancias hubiera perseguido».

Si a lo anterior añadimos: que con anterioridad se dio por bueno trasponer las Directivas 91/440, 95/18 y 95/19 mediante Leyes de Acompañamiento (66/1997) y el Real Decreto (2111/1998), que el Proyecto de Ley necesita una nueva elaboración, que tenga en cuenta la opinión manifestada por los órganos competentes y dando participación a los que se han obviado, que el modelo organizativo que propone no puede ponerse en marcha en un período transitorio de sólo seis meses, y que la cuestión de la deuda queda sin solucionar, lo más conveniente sería abordar una iniciativa legislativa de

mínimos que diera cumplimiento a las exigencias comunitarias, en tanto en cuanto se resuelven las carencias e ineficiencias que este Proyecto de Ley trae consigo.

El Consejo de Estado ha sido medianamente claro a este respecto y ha manifestado que dada la trascendencia del Anteproyecto debería haberse observado una elaboración más cuidadosa y sosegada, no obviando trámites. Asimismo entiende que la envergadura de las carencias no se comparecen con un adecuado actuar y que perjudica a las materias objeto de regulación por incidir negativamente en la calidad y el rigor deseables y exigibles de todo proyecto normativo.

Asimismo manifiesta el Consejo de Estado que la escasez de tiempo del que ha dispuesto para evacuar el Dictamen le impidió elaborarlo con la profundidad necesaria y que por ello se ha limitado simplemente a verificar la constitucionalidad y acomodo al Derecho Comunitario, incidiendo en que la celeridad que ha impuesto el Ministerio de Fomento impide el desarrollo adecuado de su función consultiva.

Volviendo a la cuestión relativa a la falta de participación consultiva de determinados órganos, hacemos un balance de cuáles son y las consecuencias que ello trae consigo:

2. Uno de los órganos que no ha tenido ocasión de manifestarse con respecto a este Proyecto de Ley es el Consejo Nacional de Transportes, creado por la LOTT (Art. 9) como un órgano de coordinación interadministrativa que asegura el mantenimiento de un sistema común de transportes en todo el Estado, compuesto por el Ministro de Fomento y los Consejeros de las CC.AA. y que tiene encomendado el conocimiento entre otros de los Anteproyectos de Ley relacionados con el transporte (Art. 10b). Si bien debemos reconocer que su función es meramente consultiva, tampoco debemos obviar dos cuestiones. La primera se refiere a que el Consejo de Estado ha interpretado que la función consultiva supera el carácter formal y viene a suponer una garantía de que las normas se elaboran en condiciones de garantía jurídica y oportunidad, dado que se tienen en cuenta los distintos intereses que concurren en cada caso, así como la observancia de la Constitución y el resto del ordenamiento jurídico. La segunda viene a incidir en la importancia del valor que tutela el Consejo Nacional de Transportes y que es la correcta armonización de los intereses y competencias que cada una de las partes encarna, pudiendo por tanto manifestar que el presente Proyecto de Ley no garantiza a priori el escrupuloso respeto a la actuación coordinada entre las distintas administraciones públicas. ¿Un descuido del Ministerio de Fomento? O es más bien una actuación interesada provocada por las injerencias competenciales que el Proyecto de Ley presenta.

Para abundar aun más en esta dinámica de desatención a organismos e instituciones, debemos también poner de manifiesto que tampoco ha sido remitido en forma de Anteproyecto de Ley al Consejo Nacional de Transportes Terrestres (Art. 36 LOTT), instituido como el órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial de la Administración en aquellos asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes, al cual el propio Proyecto de Ley restringe su actividad a las normas de desarrollo de la futura Ley. Parece cuando menos llamativo que el máximo órgano de consulta sólo pueda informar de normas reglamentarias permaneciendo al margen de las jerárquicamente superiores, que en casos como el que nos ocupa son las verdaderamente relevantes.

Tampoco se ha consultado con las organizaciones de consumidores y usuarios, cuestión que desgraciadamente ya no sorprende por ser práctica habitual de este Gobierno en el desarrollo y elaboración de normas que les afectan.

3. El Consejo de Estado vuelve a incidir en una cuestión ya manifestada por el CES sobre la indeseable dispersión normativa que la entrada en vigor de este Proyecto de Ley puede suponer. Por ello considera que debería elaborarse un solo texto cohesionado y sistemático, que supere la inseguridad jurídica que supone el hecho de que existan imprecisiones sobre la vigencia y pervivencia de las disposiciones de la LOTT.

4. En relación a la implicación urbanística de las infraestructuras ferroviarias, el Consejo de Estado advierte de los efectos negativos que la dispensa generalizada del control preventivo municipal puede traer consigo, indicando que en el caso concreto se produce un exceso injustificado dado que se exime al ADIF de la obligación de obtener autorizaciones, licencias o permisos previstos en la legislación vigente.

Asimismo, llama poderosamente la atención al Consejo de Estado el hecho de que en el Artículo 24 del Proyecto de Ley se prevea la desafectación de los bienes de dominio público de titularidad del ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) o del Estado, sin reconocer el derecho de reversión consagrado en los Arts. 54 y 55 de la Ley de Expropiación Forzosa. En este punto sería bueno traer a colación lo sucedido con el Plan Chamartín, donde al haberse alterado la «causa expropiandi» de los terrenos destinados a la explotación ferroviaria, han sido desafectados con la idea de destinarlos a la construcción de viviendas (por supuesto en su mayoría de lujo) y áreas comerciales. Ello ha supuesto que los reversionistas de manera masiva hayan puesto en marcha procesos judiciales demandando a las instituciones que gestionan el mencionado Plan (Ministerio de Fomento, Comunidad Autónoma de Madrid y Ayuntamiento de Madrid).

Por último, y directamente relacionado con el Patrimonio del ADIF, el Consejo de Estado indica la «improcedencia» de adscribirle en régimen de propiedad bienes de dominio público. Nuestra percepción es que el Consejo de Estado quizá peque por defecto al definir como improcedente tal previsión, pues haciendo un análisis de la LOFAGE, podemos concluir que realmente lo que se consagra es una ilegalidad. Así el artículo 56 de la LOFAGE establece que los bienes y derechos de la Administración General del Estado adscritos a las Entidades Públicas Empresariales conservarán su calificación jurídica originaria, o sea que siempre serán propiedad del Estado.

5. Coincide el Consejo de Estado miméticamente con el CES a la hora de criticar la configuración del Comité de Regulación Ferroviaria (artículos 82, 83 y 84 del proyecto de ley). Es más, quizás sea más crítico el primero de los órganos cuando expresa su «radical disconformidad» a la hora de valorar la previsión legal que contiene el Proyecto de Ley sobre este Ente.

Las causas que motivan la disconformidad tanto del CES como la del Consejo de Estado y por supuesto también de los Sindicatos representativos en el Sector sobre la configuración legal del Comité de Regulación se basan fundamentalmente en las siguientes cuestiones:

— La falta de independencia del Comité de Regulación.

Motivada no tanto por la pertenencia o adscripción al Ministerio de Fomento, hecho que se ha producido en otras actividades objeto de liberalización, como es el caso de las telecomunicaciones o la energía, sino su incardinación en dicho órgano, que según el propio Proyecto de Ley es el encargado del otorgamiento de las licencias. Con ello se provoca la perversa situación en la que quien debe dirimir sobre la equidad y transparencia en el otorgamiento de las licencias es un órgano dependiente de quien las otorga (el Ministerio de Fomento), es decir se produce una plena coincidencia que deriva en clara incompatibilidad. Quizás si se hubiera cumplido el trámite de consultas ante la Secretaría General de Política Económica y Defensa de la Competencia, tal como prevé la Ley 16/1989 de Defensa de la Competencia, esta situación hubiera sido subsanada, pero una vez más se demuestra que el Ministerio de Fomento está más interesado en acelerar la tramitación del Proyecto de Ley que en respetar la legalidad vigente.

Por ello, consideramos esencial que las Cortes Generales recomiende al Gobierno la necesidad de elevar una consulta al Tribunal de la Competencia, para que este órgano valore el alcance de este incumplimiento y si ello pudiera producir la nulidad del precepto, pues una vez más nos encontramos ante un manifiesto incumplimiento legal, en este caso de la Directiva

2001/14, que en su artículo 30 establece la necesaria independencia del organismo regulador frente a cualquier organismo adjudicador.

También debemos hacer hincapié en la falta de garantías que evidencia un órgano compuesto únicamente por funcionarios del Ministerio de Fomento. A este respecto, si bien la doctrina administrativa ha relativizado la independencia de un órgano considerado administración por la Ley de Régimen Jurídico y Procedimiento Administrativo Común (LRJPAC), siempre se ha defendido el ejercicio independiente de sus cometidos en función de la contrastada independencia y profesionalidad de quienes conforman este tipo de órganos, hecho que no se produce en el caso que nos ocupa.

— La insuficiente estructura del Comité en relación con la envergadura de las funciones que se le asignan.

Una vez más, tomando como referencia la liberalización de otras actividades, comprobamos la evidente desproporción entre los fines y los medios que se atribuyen al Comité de Regulación. Así, en el caso de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones, que se crea con el fin de salvaguardar el cumplimiento efectivo de la libre competencia, la transparencia y la igualdad de trato de los agentes que participan en el mercado de las telecomunicaciones (el mismo que trae causa para la creación del Comité de Regulación Ferroviario), se ha desarrollado una estructura organizativa que, en términos generales incluye un Consejo, Presidente y Vicepresidente, Asesoría Jurídica, Gabinete Técnico y ocho direcciones dependientes de una Secretaría.

Lo anterior pone en evidencia la tan pregonada apuesta del Gobierno del PP por la revitalización del ferrocarril y consolida su rechazo a generar estructuras de carácter público que supongan un coste para las arcas del Estado, con independencia de que estén justificadas por la importancia de la función que desarrollan.

— Las deficiencias que se producen en cuanto al elenco funcional atribuido al Comité de Regulación.

Dos sugerencias que consideramos fundamentales para el adecuado funcionamiento de un sistema ferroviario en competencia hace el Consejo de Estado sobre las funciones que el Proyecto de Ley asigna al Comité de Regulación: que reconduzca la diversidad del artículo 83 del Proyecto de Ley a dos funciones principales: la regulatoria y de resolución de conflictos y que se le encomienden otras funciones también relevantes como la consultiva y de carácter técnico.

Sobre la implicación competencial de las comunidades autónomas en el proyecto de ley

A pesar de que del contenido del artículo 1 del Proyecto de Ley, «Objeto de la ley», pudiera deducirse que

no va a interferirse o afectar a las competencias de las Comunidades Autónomas, al señalar que «el objeto de esta Ley es la regulación, en el ámbito de la competencia del Estado, de las infraestructuras ferroviarias y de la prestación de servicios de transporte ferroviario y otros adicionales, complementarios o auxiliares sobre aquéllas», lo cierto es que del contenido de determinados preceptos del mismo se desprende todo lo contrario. Bien ilustrativo es a este respecto, además del artículo 4 cuando se ocupa de la que denomina «Red Ferroviaria de Interés General», la disposición final segunda al indicar los títulos competenciales que se estima amparan su edición y mencionar entre ellos los apartados 1 y 24 del artículo 149.1 de la Constitución española (en adelante CE) toda vez que tanto las competencias del apartado 1, referente a la regulación de las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales, como las del apartado 24, relativo a las obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma, son de las llamadas competencias «horizontales», o sea, de las que mejor pueden infiltrarse en cualquier sector o materia, incluidos aquellos asumidos por dichas Comunidades en calidad de exclusivos. Es decir, y en otras palabras, el Anteproyecto no se ha limitado a transponer al ordenamiento español las Directivas comunitarias\* de que el mismo hace mérito, sino que introduce toda una serie de modificaciones e innovaciones en la legislación en vigor —la Ley 30/1987, 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en adelante LOTT— que pueden afectar a las competencias de las Comunidades Autónomas.

Por otro lado, conviene puntualizar que si bien con arreglo a las Directivas antes citadas y como recuerda la exposición de motivos del Anteproyecto, existe la obligación para los Estados miembros de la Unión Europea de separar la infraestructura del transporte ferroviario de la prestación de los servicios de transporte, ello no afecta al régimen de competencias sobre la materia «ferrocarriles» tal como hemos indicado con anterioridad, ya que como declaró la sentencia del Tribunal Constitucional, en adelante STC, 5/1998, de 18 de marzo (fundamento jurídico 7,B) «el ferrocarril no es sólo la vía férrea, sino también un sistema de transporte el que la vía es un elemento inseparable».

\*Se trata de las Directivas 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios modificada por la 2001/12/CE del Parlamento europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, 91/18/CEE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias modificada por la 2001/13/CE del Parlamento europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001; y de la 2001/14/CE del Parlamento europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad.

Asimismo, conviene destacar que buena parte de la normativa del Proyecto de Ley gira en torno al concepto de «Red Ferroviaria de Interés General». Dicho concepto —que sustituye a la denominada «Red Nacional Integrada de Transporte Ferroviario», que estableció la LOTT, debe completarse con el propósito de vertebrar con claridad la cooperación del Estado con las Comunidades Autónomas en el diseño y trazado, presente y futuro, de la «red ferroviaria». Concretamente, la exposición de motivos del proyecto de ley viene a decir que como en España coexisten diferentes redes de transporte de titularidad pública, tanto en el ámbito de la competencia estatal como en el de la autonómica y las infraestructuras ferroviarias del Estado han de considerarse como una obra pública de interés general de acuerdo con el artículo 149.1.24 CE, su red de ferrocarriles puede a su vez calificarse como de interés general y, consiguientemente, aquél podrá incluir en cada momento en dicha red, por razones de interés general, las infraestructuras que estime más oportuno.

Sin embargo, ante una pretensión similar para engrosar la «Red Nacional Integrada de Transporte Ferroviario», la STC 118/1996, de 27 de junio \*fundamento jurídico 44) señaló que resulta contrario al sistema de distribución de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas en materia de ferrocarriles imponer unilateralmente, sin contar con el acuerdo previo de la Comunidad Autónoma afectada, la integración en la red estatal de servicios que transcurran íntegramente por el territorio de una sola Comunidad. El propio Tribunal Constitucional, respondiendo en el recurso de inconstitucionalidad interpuesto contra la LOTT a una alegación formulada en el sentido de que no hay más «sistema común de transporte» que aquel que se desprende de la Constitución y de los Estatutos de Autonomía, declaró en la antes mencionada STC 118/1996, de 27 de junio (fundamento jurídico 11) que el Estado «carece de competencia para establecer por sí un sistema común de transportes», y que su obtención «queda librada a la coordinación e interconexión de las redes, servicios y actividades de que se trate —el Tribunal se estaba refiriendo a las de transporte terrestre, en cualquiera de sus modalidades—, mediante la actuación de las Administraciones competentes». Pronunciamientos que han de tener sus lógicas repercusiones en la estructuración del Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Este Proyecto de Ley del Sector ferroviario ha de tener en cuenta y no lo hace de forma suficientemente explícita la articulación de las competencias del Estado y de las Comunidades Autónomas en materia de ferrocarriles a tenor de la Constitución y de los distintos Estatutos de Autonomía, ya que todas ellas han asumido competencias exclusivas en materia de transportes terrestres que discurran íntegramente por su territorio. De ahí que convenga tener en cuenta que los contenidos de las competencias que en materia de transporte

ferroviario se recogen en cada uno de los Estatutos de Autonomía:

«Artículo 10.2 Estatuto del País Vasco; artículo 9.15 Estatuto de Cataluña; artículo 27.8 Estatuto de Galicia; artículo 10.10 Estatuto de Andalucía; artículo 10.1 Estatuto de Asturias; artículo 22.5 Estatuto de Cantabria; artículo 8.5 Estatuto de La Rioja; artículo 10.1 d) Estatuto de la Región de Murcia; artículo 35.15 Estatuto de la Comunidad Valenciana; artículo 35.1.b) Estatuto de Aragón; artículo 31.d) Estatuto de Castilla-La Mancha; artículo 29.13 Estatuto de Canarias; artículo 49.f) Estatuto de Navarra; artículo 7.4 Estatuto de Extremadura; artículo 10.5 Estatuto de Baleares; artículo 26.5 Estatuto de Madrid y artículo 26.4 Estatuto de Castilla-León.»

Sobre los títulos competenciales en materia de ferrocarriles

Sobre la distribución de competencias en materia de ferrocarriles que se contiene en los artículos 149.1.21 y 148.1.5 CE y en los preceptos pertinentes de los Estatutos de Autonomía, el Tribunal Constitucional ha declarado que el criterio territorial se configura como elemento esencial, ya que los preceptos citados toman como punto de referencia central el que los itinerarios se desarrollen o no íntegramente en el territorio de las Comunidades Autónomas (SSTC 86/1988, de 3 de mayo, fundamento jurídico 3, 180/1992, de 16 de noviembre, fundamento jurídico 3 y 118/1996, de 27 de junio, fundamento jurídico 1). Así pues, el criterio territorial del radio de acción del transporte resulta decisivo, de modo que la competencia exclusiva a la que se refieren el artículo 148.15 CE y los correspondientes preceptos de los Estatutos de Autonomía, «es para los transportes cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad, pues la atribución de competencia exclusiva (...) sólo cabe en la medida en que el transporte no transcurra, además de sobre el territorio de la Comunidad Autónoma de que se trate, sobre el de otra u otras Comunidades Autónomas», ya que en este caso su ordenación sería competencia exclusiva del Estado (artículo 149.1.21 CE y SSTC 53/1984, de 3 de mayo, fundamento jurídico 7, 180/1992, de 16 de noviembre, fundamento jurídico 3 y 118/1996, de 27 de junio, fundamento jurídico 1, que reiteran la doctrina de la SSTC 37/1981, de 16 de noviembre, fundamento jurídico 1, y 97/1983, de 5 de noviembre, fundamento jurídico 4). Si bien se ha precisado, desde la STC 37/1981, que la limitación territorial de las competencias de las Comunidades Autónomas no puede significar, en modo alguno, que sus actos no puedan producir consecuencias de hecho en otros lugares del territorio nacional.

Desprendiéndose de todo ello como consecuencia inmediata, especialmente trascendente, que el Estado no puede incidir sobre la ordenación de los transportes

entre Comunidades Autónomas, excepto cuando se halle habilitado para hacerlo por títulos distintos del relativo al transporte terrestre extracomunitario (SSTC 179/1985, de 19 de diciembre, fundamento jurídico 2, 203/1992, de 26 de noviembre, fundamentos jurídicos 2 y 3 y 118/1996, de 27 de junio, fundamento jurídico 1).

El artículo 149.1.21 de la CE prescribe que el Estado dispone de competencia exclusiva sobre «ferrocarriles y transportes terrestres que circulen por el territorio de más de una Comunidad Autónoma», así como, por lo que al presente interesa, sobre «el régimen general de comunicaciones», ya que las otras materias que se relacionan en el artículo como de competencia estatal, como por ejemplo «el tráfico y circulación de vehículos a motor», nada tienen que ver con el supuesto que se examina.

De acuerdo con el artículo 149.1.24 de la CE, el Estado goza de competencia exclusiva sobre las «obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma». La eficacia y virtualidad de ese precepto respecto a los ferrocarriles bajo competencia de las Comunidades Autónomas la explica el Tribunal Constitucional (STC 118/1996, de 27 de junio, fundamento jurídico 43) al puntualizar que son más bien difíciles de justificar las competencias que el citado precepto atribuye al Estado cuando recaigan sobre ferrocarriles que no quepa estimar incluidos como obras públicas supracomunitarias. Además, también hay que destacar que en el presente caso, a diferencia de lo que ocurre en materia de carreteras, el artículo 149.1.21 CE ya reconoce una competencia expresa para el Estado sobre los ferrocarriles que circulen por el territorio de más de una Comunidad Autónoma. Naturalmente, esa mención expresa a los ferrocarriles intercomunitarios entre las competencias estatales hace innecesario tener que construir las competencias del Poder central en esta materia en base a otros títulos competenciales como podría ser, por ejemplo, el relativo a las obras públicas de interés general. Dicho título, preciso es recordarlo, fue el utilizado por el Tribunal Constitucional en la STC 65/1998, de 18 de marzo, recaída en el recurso interpuesto contra los preceptos de la Ley estatal 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, a falta de otro título más específico en que apoyar la competencia estatal. En efecto, en tal sentencia, en lugar de situarse la competencia del Estado sobre carreteras en el ámbito del apartado 3 del artículo 149 CE, que le reserva una competencia residual sobre todas aquellas materias que no hayan sido asumidas por las Comunidades autónomas a través de sus Estatutos de Autonomía, como sin duda son las carreteras cuyo itinerario discorra por el territorio, de más de una Comunidad autónoma, se recurrió a la fórmula más forzada de apelar al título competencial sobre obras públicas de interés general que establece el artículo 149.1.24 CE, como se acaba de indicar.

Sin embargo, esta reubicación competencial, que en aquel supuesto tal vez pudo estar justificada, no lo estará en el presente porque, como ya hemos avanzado, el Estado dispone del título competencial específico que le brinda el artículo 149.1.21 CE al disponer que le competen en exclusiva «los ferrocarriles y transportes terrestres que circulen por el territorio de más de una Comunidad Autónoma», tanto más cuanto que, como asimismo hemos recordado, la doctrina del Tribunal Constitucional no autoriza a considerar las infraestructuras ferroviarias como separadas de las competencias en materia de ferrocarriles.

Por tanto, la mención que la disposición final segunda del proyecto de ley hace al artículo 149.1.24 CE ha de calificarse como meramente referencial a los fines de amparar el contenido de aquellos artículos que puedan afectar a las Comunidades Autónomas.

Por último, y para terminar con este apartado relativo a las competencias del Estado y de las Comunidades Autónomas en materia de Ferrocarriles, procede dejar sentado que con arreglo a una reiterada jurisprudencia del Tribunal Constitucional, el Estado no puede ampararse en su competencia exclusiva sobre relaciones internacionales (Artículo 149.1.3. CE) para extender su ámbito de actuación a toda actividad que constituya desarrollo, ejecución y aplicación del Derecho derivado europeo, por cuanto la traslación de la normativa comunitaria derivada al Derecho interno ha de seguir necesariamente los criterios constitucionales y estatutarios de reparto de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas; criterios que no resultan alterados ni por el de ingreso de España en la CEE, no por la promulgación de normas comunitarias, pues la cesión del ejercicio de competencias a favor de organismos comunitarios no implica que las autoridades nacionales dejen de estar sometidas, en cuanto poderes públicos, a la Constitución y al resto del ordenamiento jurídico, como establece el artículo 9.1 de la Norma Fundamental (SSTC, entre otras 236/1991, de 12 de diciembre, 79/1992, de 28 de mayo, 141/1993, de 22 de abril, 213/1994, de 14 de julio, y 148/1998, de 2 de julio). Lo que significa que si decidiera extender la aplicación de las Directivas comunitarias antes reseñadas a los transportes intracomunitarios.

Sobre la adecuación al marco de derecho comunitario europeo

El Proyecto de Ley presenta una grave infracción de la regulación jurídica de la Directiva 91/440/CEE, sobre Desarrollo de Ferrocarriles Comunitarios, en lo que respecta al saneamiento de la estructura financiera de las empresas ferroviarias. En concreto el Proyecto de Ley se inhibe en el tratamiento de la deuda acumulada por RENFE, incumpliendo lo previsto en el artículo 9 de la referida Directiva en la que se dispone, que «los Estados Miembros establecerán mecanismos

para contribuir a reducir las deudas de las empresas ferroviarias hasta llegar a un nivel que no obstaculice una gestión financiera sana y para realizar un saneamiento de la situación financiera de las mismas».

Asimismo, se incumple el apartado 2 del artículo 9 de la Directiva 91/440, puesto que por el mismo se compele a los estados miembros para que se cree en la contabilidad de las empresas un servicio específico de amortización de las deudas, que no se tipifica en el Proyecto de Ley.

Asimismo, no se traslada en el anexo al Proyecto de Ley, las definiciones legales previstas, en el segundo paquete de Directivas Ferroviarias de la Unión Europea, por lo que los contenidos jurídicos del proyecto de Ley adolecen de una adecuada seguridad jurídica.

Es importante reseñar que ni en la exposición de motivos ni en la memoria justificativa del Proyecto de Ley se establece el motivo por el cual la Directiva 2001/16/CE del Parlamento y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, no es objeto de transposición en este Proyecto de Ley, máxime si se tiene presente que el plazo para su incorporación, de acuerdo al ordenamiento interno vence el 20 de abril de 2003 (artículo 27).

Conviene tener presente los verdaderos contenidos de las directivas comunitarias con el objeto de valorar el alcance del Proyecto de Ley del sector ferroviario que se somete a la consideración de las Cortes Generales. Por ello es necesario destacar que 91/440/CE, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios y la Directiva 2001/12/CE, por la que se modifica la anterior, no se aplican en principio a las empresas ferroviarias cuya actividad se limite a la explotación del transporte urbano, suburbano o regional (artículo 2.2); la Directiva 95/187 CE, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, modificada por la Directiva 2001/13 CE, tampoco se aplica, en principio, a las empresas ferroviarias que presten exclusivamente servicios ferroviarios a viajeros urbanos o suburbanos y a las empresas ferroviarias cuya actividad se limite a la prestación de servicios regionales de transporte de mercancías a los que no se de aplicación la Directiva 91/440 CCE (artículo 1.2, a, b y c); por último, la Directiva 2001/14 CE, relativa a los cánones por utilización de la capacidad de infraestructura ferroviaria y certificación de la seguridad, también prevé que puedan ser excluidos de su ámbito de aplicación de las redes de transportes para los servicios que se acaban de mencionar (artículo 1.3, a, b y c).

Tal como hemos indicado suficientemente, el presente Proyecto de Ley plantea dudas razonables sobre el respeto del ámbito competencial de las CC.AA. en materia de transportes en general y del ferroviario en particular, que consideramos necesario rectificar, con el objeto de salvar posibles cuestiones de inconstitucionalidad.

Asimismo, el tratamiento que se otorga a las CC.AA. evidencia una falta de consideración hacia el

estado autonómico consagrado por la Constitución, cuando de forma tácita se está configurando el interés regional o autonómico como subsidiario y jerárquicamente inferior al interés general, pues no se garantiza que el segundo se rija por criterios de eficiencia y viabilidad económica en un marco abierto a la competencia. La plasmación práctica de lo anterior hace más evidente la actitud irrespetuosa del Gobierno hacia las CC.AA., puesto que partiendo de la base que el transporte ferroviario regional está sujeto a obligaciones de servicio público y por tanto suponen un coste para las arcas del Estado, «delegan» en las CC.AA. (la estructura territorial más próxima al ciudadano) la decisión de su mantenimiento o su clausura.

Volviendo al tema competencial, debemos manifestar:

— Tal como hemos indicado, el artículo 149 de la CE ha establecido la competencia en materia de ferrocarriles con un criterio de carácter territorial, al otorgar la competencia estatal de las líneas que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma y a la autonómica aquellas cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de una Comunidad Autónoma, todo ello sin olvidar una previsión que recoge los Estatutos de Autonomía de las distintas CC.AA. por la cual se posibilita la representación adecuada de los poderes públicos autónomos en las empresas públicas estatales de transporte ferroviario, cuestión que, en términos de oportunidad, sería conveniente exigir que se plasmara en la futura Ley o sus disposiciones de desarrollo, pues viene coadyuvar en el cumplimiento de uno de los principios que defiende la LOTT como es un sistema integrado de transportes.

— La previsión legal es claramente insuficiente, pues es evidente que una aplicación exclusiva del principio de territorialidad puede dar lugar a una fragmentación del sistema común de transporte, de forma que deje de configurarse como un sistema armónico, con las perniciosas consecuencias que para el progreso económico y social ello puede suponer, dada la incidencia que tiene en los procesos productivos, los emplazamientos de las actividades económicas y el asentamiento de la población. Los distintos entes que configuran la estructura territorial del país deben ejercitar sus respectivas cuotas de poder, de forma que garantice la unidad de mercado y una organización del sistema de transportes.

— Lo anterior exige, en aras del cumplimiento del principio de unidad económica y de mercado (art. 40.1. CE), objeto de tutela constitucional, un ejercicio competencial por parte de todos los poderes públicos sea cual sea su ámbito territorial, o lo que es lo mismo, una delimitación estricta del ámbito competencial que dé como resultado la fragmentación del sistema de transportes es susceptible de incurrir en causa de inconstitucionalidad.

Por tanto, debemos defender que la unidad de mercado y la autonomía política son dos principios inseparables, hecho que ha sido defendido por el propio Tribunal Constitucional y que ambos deben matizar y modular el ejercicio de las competencias aun cuando del ordenamiento jurídico las declare exclusivas.

El propio CES se refiere a lo anterior cuando manifiesta que el Proyecto de Ley no pondera adecuadamente el alcance de todas las competencias, tanto del Estado como Autonómicas, que repercuten en el sector ferroviario, a fin de que el Anteproyecto asuma una ordenación global de dicho Sector, en lugar de limitarse a la Red de Interés General, para lo cual debería contarse con la intervención de las CC.AA.

— No debemos olvidar que ha existido una importante polémica doctrinal por cuanto se duda si el ámbito competencial se relaciona con la infraestructura o simplemente con el itinerario a recorrer, cuestión que ha sido solventada por el TC (SSTC 37/1981, 57/1984, 180/1992 y 118/1996) inclinándose por el criterio territorial; o sea, que las CC.AA. podrán asumir competencias en materia de ferrocarril cuando el itinerario transcurre por su ámbito territorial. Pero, dicho lo anterior, no debemos olvidar que algunas CC.AA. tal como se ha explicitado claramente con anterioridad (Euskadi, Andalucía, País Valenciano, Catalunya, Aragón y Navarra) han asumido competencias de ejecución en materia de ordenación del transporte, tanto de mercancías como de viajeros, con origen y destino en su territorio, aun cuando se desarrolle sobre infraestructura de titularidad estatal. Estas atribuciones han sido también interpretadas por el TC (STC 53/1984), en el sentido de otorgar competencia a las CC.AA. en materia de ejecución de la legislación estatal cuando el transporte tenga origen destino en su ámbito territorial.

— Otra cuestión con la que no nos identificamos y que debe ser analizada se refiere a los procesos de regionalización que se han ido produciendo en el marco comparado de otros ferrocarriles de la Unión Europea y que el Gobierno del PP con una visión miope de la explotación ferroviaria ha obviado en el desarrollo del Proyecto de Ley. De esta forma se potenciaría la presencia de las CC.AA. en la ordenación intermodal del transporte, asumiendo éstas más competencias tanto en el ámbito intracomunitario como en el interautonómico de interés regional.

Estos modelos regionalizados pueden ser desarrollados a través de entidades o sociedades participadas por las entidades locales o autonómicas competentes, la o las empresas operadoras prestadoras de servicios y la Administración General del Estado en la figura del Ministerio de Fomento o el propio Administrador de la Infraestructura. Estas entidades son las que deciden las medidas de actuación en el aspecto financiero, de planificación y la política de precios. De este modo la autoridad del ámbito contrata la explotación de los servicios ferroviarios a un operador, el cual deberá abonar

el correspondiente canon al gestor de la infraestructura ya sea del ámbito estatal o autonómico que corresponda.

Pero no demos olvidar algo fundamental que impide que el planteamiento anterior pueda llevarse a cabo, por lo que debemos considerar una vulneración del espíritu de la directiva 2001/14 comunitaria, así como una agresión a la potestad competencial de las entidades locales y autonómicas, manifestada en la exclusión de las administraciones territoriales como candidatos y por consiguiente de la posibilidad de poder obtener una licencia y configurarse o participar en empresas operadoras de transporte. Esta situación justifica sobradamente a exigencia de una rectificación del redactado del Proyecto de Ley o en su caso informar a las CC.AA. sobre este particular para que valoren una posible actuación en aras de corregir esta agresión.

Sobre el régimen jurídico de las infraestructuras ferroviarias y la red ferroviaria de interés general (REFIG) del Título II del Proyecto de Ley

- Consideramos que cabría mejorar los términos por los que se define la REFIG, en lo relativo a la vigencia de los principios generales de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres, el concepto de interés general como aquel de ámbito estatal que fijan la competencia estatal sobre la REFIG y el carácter de servicio de interés general que tiene el transporte ferroviario.

- Se considera una grave carencia la falta de referencia concreta a la vigencia en el Proyecto de Ley de los principios generales sobre la Ordenación de los Transportes señalados en la LOTT.

- En lo relativo a los criterios para considerar la REFIG, dos de ellos, las conexiones y accesos con los principales núcleos de población y las instalaciones esenciales para la economía nacional, se consideran conceptos jurídicos indeterminados, por lo que podrían producir conflictos con las Comunidades Autónomas que pretendan ejercer su competencia en materia de Transporte Ferroviario.

- Se considera que existe una grave inseguridad jurídica que la decisión de inclusión o no de una concreta infraestructura ferroviaria en la REFIG, corresponda en exclusiva al Ministerio de Fomento, lo que introduce un cambio fundamental dado que la LOTT, la atribuía al Gobierno. Consideramos que la inclusión de las infraestructuras ferroviarias en la REFIG o su exclusión deberá ser competencia del Consejo de Ministros bajo trámite de audiencia a las Comunidades Autónomas y entes locales afectados.

- En lo relativo a la competencia para la construcción de las infraestructuras ferroviarias se continúa con la actual grave indefinición de no saber cuando la construcción de Infraestructuras Ferroviarias sería asumida por el Ministerio de Fomento y cuando le corresponde

rá al ADIF, pues aunque se atribuya a este último con carácter general, de acuerdo con el artículo 5.3 el Ministerio de Fomento podría en el futuro construir una infraestructura quebrantando gravemente lo dispuesto en las Directivas Comunitarias.

- Convendría precisar si las infraestructuras ferroviarias podrían construirse en Régimen de Concesión Administrativa, puesto que lo mismo queda indeterminado a la luz del artículo 22.5 del Proyecto de Ley.

- La importancia jurídica y económica de la delimitación del REFIG y la afección de múltiples intereses sociales, económicos y territoriales hace necesaria la participación adecuada de los diversos organismos implicados en la planificación del territorio, además del informe previsto a las Comunidades Autónomas. Por ello se propone la implementación de instrumentos de planificación institucional en el ámbito ferroviario, como el Consejo Nacional de Transportes Terrestres, de las distintas administraciones territoriales como Comunidades Autónomas y entidades locales afectadas, así como de sectores representativos de la sociedad, como organizaciones sindicales, empresariales, colegios profesionales y organizaciones de consumidores y usuarios.

- En lo relativo al aspecto urbanístico de las infraestructuras ferroviarias el Proyecto de Ley dispensa a la ADIF de la obligación de obtener autorizaciones, permisos o licencias, no sólo para el desenvolvimiento directo en las zonas de servicio ferroviario, sino que abarca también a las actividades industriales, comerciales y de servicios vinculados al tráfico ferroviario, lo que constitutiva un exceso denunciado en el informe del Consejo de Estado.

- En lo relativo a las limitaciones a la propiedad privada es posible que en las denominadas zonas de dominio público, existan terrenos de propiedad privada que no hayan sido expropiados inicialmente, por lo que la ocupación de la zona de dominio público puede resultar daños indemnizables cuando los terrenos sean de propiedad privada.

- En último término, hacemos hincapié en el análisis de la definición de la REFIG que, desde el punto de vista del ámbito competencial, nos sugieren dos reflexiones:

- La primera hace referencia a la indebida limitación de las competencias autonómicas que los decretos de traspaso circunscribieron a las líneas que estuvieran integradas en RENFE, las cuales son de competencia exclusivamente estatal aun cuando se trate de líneas intracomunitarias, cuestión que no ocurre en el caso de FEVE. Ello ha supuesto que se redujera el margen competencial de las CC.AA. de forma indebida, cuestión que debería ser aprovechada en la nueva Ley mediante una adecuada definición de la Red ferroviaria de Interés General, que viene a modificar la tradicional Red Integrada de Transporte Ferroviario, cuya gestión, como sabemos, fue encomendada a RENFE.

- La segunda se refiere a la agresión competencial que en virtud del principio de territorialidad se puede consagrar con la definición que el Proyecto de Ley hace de la REFIG, cuando incluye en la misma a las conexiones y accesos con los principales núcleos de población, y las instalaciones esenciales para la economía nacional. No cabe ninguna duda de que en la actualidad existen líneas férreas que son competencia de las CC.AA. que cumplen los requisitos antes mencionados y que cumpliendo los criterios del Proyecto de Ley deberían pasar a ser consideradas pertenecientes a la REFIG y por tanto de competencia estatal. ¿No constituye esto una violación en materia competencial que tutela el artículo 149.1.21°?

Es conveniente que dejemos claro el posicionamiento que han mantenido las centrales sindicales en cuanto a la oposición a un modelo de separación institucional, iniciativa que va más allá de la legalmente impuesta por las Directivas, y que supone una opción política que no compartimos, incidiendo en nuestro posicionamiento favorable a la existencia de una empresa integrada (integración vertical) con distintas unidades operativas.

Tal posicionamiento, como no podía ser de otra manera, no es fruto del capricho, sino que está fundamentado por el convencimiento de que el modelo defendido supone un plus de garantía en determinadas materias:

- Favorece la estabilidad en el empleo y el mantenimiento de las condiciones sociolaborales de los trabajadores afectados.

- Es el mejor marco para que un solo ente, al que se le otorga la gestión de la infraestructura de titularidad pública junto con la explotación, implante un sistema de inversiones armonizado con la explotación ferroviaria. El hecho de que sea la Administración quien determine hacia donde se dirigen las inversiones, no garantiza que lo haga con verdaderos criterios de explotación, sino de oportunidad (políticos), pudiendo encontrarnos, en el caso español, con una potenciación de las inversiones en líneas de alta velocidad en detrimento de las convencionales.

- Ese único ente, al gestionar la totalidad de la actividad ferroviaria, es el más capacitado para dirigir las inversiones a donde sea más necesario (infraestructura, estaciones, material, etc.), pues un modelo de separación institucional puede llevar consigo un exceso de inversión en unas áreas frente a una desinversión en otras.

- Si el Gestor de la Infraestructura conoce de forma directa la realidad del mercado, conocerá mejor las necesidades de la infraestructura.

- El Sistema de empresa integrada no plantea dudas acerca de la uniformidad en materia de precios y títulos de transporte, además de garantizar al usuario su

traslado de origen a destino sin realizar transbordos o, aún peor, cambiar de modo de transporte.

— El principio que regula la LOTT de unidad de explotación carril-rueda es perfectamente compatible con el modelo de empresa integrada e implica una evolución simultánea del desarrollo tecnológico (mayor garante de la seguridad) en el material rodante y la infraestructura.

En cualquier caso, y dado que la decisión gubernamental recogida en el proyecto de ley pretende implantar el modelo de segregación consideramos que sólo debe abordarse siempre que garantice el crecimiento y modernización del ferrocarril, las mejores condiciones laborales y el pleno reconocimiento profesional de los trabajadores.

Estimamos conveniente matizar determinadas cautelos que desde el Grupo Parlamentario Socialista estimamos deberían adoptarse ante algunos de los contenidos del proyecto de ley:

— La existencia de un único gestor de infraestructura para la totalidad de la red, que deberá ser gestionada con los mismos criterios independientemente de que sea o no de altas prestaciones. Debemos tener en cuenta que España cuenta con una red convencional y otra de alta velocidad, y una gestión diferenciada supondría un perjuicio para la primera que podría sufrir falta de inversiones y de modernización, generando agravios entre los distintos territorios del Estado.

— Rechazo a la posibilidad de la externalización del mantenimiento de la infraestructura, debiendo el ente gestor, con el personal que absorba de RENFE realizar tales actividades.

— La normativa comunitaria no establece la necesidad de enajenar el patrimonio de las empresas ferroviarias, por lo que se hace necesario adscribir activos a RENFE-operadora con el objeto de potenciar su rentabilidad empresarial.

— Frontal rechazo a la privatización, tanto de la infraestructura como de la operación, rechazamos la posibilidad de que un monopolio natural del Estado pueda pasar a serlo de la industria privada (¿RENFE en la SEPI?).

— Primacía del elemento seguridad como innegociable.

— Una política de inversiones que garantice el futuro de ferrocarril.

— Arbitrar las medidas necesarias para evitar la competencia desleal que ejercen otros medios de transporte.

— Garantía de un servicio ferroviario público, con independencia de la opción política que gobierne en cada momento.

— Una política de transporte basada en el respeto al medio ambiente (movilidad sostenible).

Sobre las entidades públicas empresariales ADIF y RENFE Operadora

- Se considera muy conveniente la total adecuación a la normativa jurídica de los organismos públicos en la clase de entidades públicas empresariales del ADIF y Renfe Operadora, de acuerdo con la Ley 6/1997, de 14 de abril, de la Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

- Se considera una rectificación adecuada que el Gobierno no haya tenido más remedio que fusionar el patrimonio ferroviario del Estado, pues la dualidad anterior donde coexistían Renfe y GIF suponía en la práctica un administrador para la red convencional y otro para la alta velocidad, circunstancia que diseñaba el grave riesgo de implementación de un modelo ferroviario dual sin la necesaria permeabilidad entre las dos redes ferroviarias. En este sentido es absolutamente denunciante el desorden organizativo que supone que la actual administración de infraestructuras ferroviarias del Estado Español resida en cuatro organismos. Así actualmente por parte de RENFE; la Unidad de Mantenimiento de Infraestructura gestiona la red convencional y la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, y la Dirección de Coordinación de Inversiones coordina las inversiones de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento en RENFE, y realiza inversiones para poner en servicio las renovaciones de vía y líneas nuevas construidas por el Ministerio de Fomento. El tercer organismo de gestión de la infraestructura de alta velocidad es el GIF que gestiona la construcción de las nuevas líneas de alta velocidad, mientras que la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, realiza estudios informativos de alta velocidad y construye algunas líneas de alta velocidad, como la línea Coruña-Santiago-Vigo y el Corredor del Mediterráneo. En conclusión, el Gobierno reconoce «de iure» por este Proyecto de ley el grave error que supuso la creación del GIF en 1997, cuyo punto significativo se constituye por la asunción de la puesta en servicio de la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona por parte de RENFE.

Sobre el saneamiento financiero

Por lo que se refiere a este particular, quizás sea conveniente analizarlo desde una doble perspectiva:

En primer lugar la legal, que emana de las directivas comunitarias y sus disposiciones que abordan esta cuestión, que puede plasmarse en los siguientes comentarios:

En cuanto al saneamiento financiero del futuro ADIF, consideramos muy preocupante la indefinición en la forma de abordarlo, tanto del Anteproyecto como la memoria económica que la acompaña. Es patente que este aspecto es tan fundamental y condiciona de tal modo el éxito del modelo ferroviario que plantea el

Ministerio de Fomento, que debería haberse resuelto la fórmula de financiación con la publicación del Anteproyecto.

Abundando en la cuestión, la memoria económica habla de tres posibles escenarios: El escenario base prevé un saneamiento financiero completo de la deuda por cuenta del Estado, hecho descartado, ya que el propio representante de Hacienda en su comparecencia ante el CES así lo afirmó, a lo que hay que sumar el hecho de que en un primer borrador del Anteproyecto de Ley, la disposición adicional 2ª regulaba el saneamiento financiero del ADIF que suponía la asunción del Estado de un importe de 5.347 millones de euros, cuestión ésta que desaparece en el Anteproyecto de Ley definitivo. Los demás escenarios implican gravar con una carga financiera al ADIF, de forma que se pone en peligro su equilibrio financiero, la posibilidad de tener capacidad inversora, además de obligarle a incrementar sus ingresos (vía canon) para atender el servicio de la deuda que se le asigne.

Todo lo anterior viene a corroborar las sospechas de los medios de comunicación de que Hacienda está siendo un grave escollo para sacar adelante la Ley Ferroviaria, pues el objetivo del déficit cero se ve en peligro, en tanto en cuanto la asunción de la deuda supone en términos de contabilidad nacional un 0,8 del PIB.

En este punto, debemos recordar que la Directiva 91/440 impone a los Estados miembros el deber de velar por que las empresas ferroviarias públicas cuenten con una estructura financiera saneada. Así la Sección IV, artículo 9, establece:

1. La necesidad de reducir las deudas de las empresas ferroviarias hasta llegar a un nivel que no obstaculice una gestión financiera sana.
2. La creación de un sistema específico de amortización de deudas.

Ello debe hacernos plantear la necesidad de garantizar un saneamiento financiero completo y previo a su implantación, en el que sea el Estado el que asuma la titularidad de la deuda histórica, abundando en nuestra posición el hecho de que la titularidad de la Red que ha originado tal endeudamiento va a quedar en el patrimonio del Estado.

Por lo que se refiere a la asignación de parte de la deuda a la operadora nos hace abundar en la posición defendida en el punto anterior. Asimismo, y dada su importancia económica estimada en 1.510 millones de € (anexo 10 memoria económica) debe exigirse a Fomento la apertura de un procedimiento de control financiero previo donde quede claro qué activos se están financiando, el tipo de interés, el vencimiento y sus aseguramientos financieros. Esta segunda cuestión nos hace pensar que existen contradicciones en todo el paquete legislativo, pues circunscriben la adscripción de activos exclusivamente a la prestación de los servi-

cios de transporte, pero en su Estatuto se prevé que pueda realizar otras funciones complementarias o vinculadas al transporte ferroviario, si a ello le añadimos que la obligación de inventariar bienes se aplaza a dos años, podemos concluir que se genera una cierta inseguridad que debe ser salvada, pues la configuración del régimen patrimonial del RENFE-Operadora contraviene principios de seguridad jurídica al no fijar los bienes muebles e inmuebles que le son necesarios, ni el procedimiento de incorporación de los mismos (procedencia, órgano competente, etc.).

Quizá lo mencionado anteriormente haya dado pie a que se hayan introducido modificaciones en el Proyecto de Ley que se ha remitido al Parlamento, incluyendo en el apartado 12 de la disposición adicional 3ª un segundo párrafo en el que encomienda a la Intervención General del Estado un informe con carácter previo a la determinación de la cuantía de la deuda.

Lo que no cabe ninguna duda es que el adscribir una deuda de la cuantía que se está barajando pone en peligro la viabilidad y el futuro de la actividad que se le encomienda a la operadora y para ello no hay más que echar un vistazo a los gráficos que analizan la evolución de los resultados de las Unidades de Negocio que van a formar parte de la operadora para concluir que tan sólo la UN de Alta Velocidad ofrece un resultado con ingresos, el resto genera pérdidas.

El segundo aspecto que debe abordarse es el relativo al análisis económico que estamos aún elaborando y esperamos poder aportároslo en el plazo más breve posible.

#### Sobre la planificación ferroviaria y sobre las empresas ferroviarias

Los planes de infraestructuras ferroviarias deben redactarse de tal forma que persigan los objetivos expuestos en los apartados anteriores. Hay que tener claro cuáles son las características del transporte que queremos lograr para diseñar las infraestructuras orientadas a este fin. En este sentido, la red de transporte de viajeros debe buscar alta velocidad y alta frecuencia de circulación, mientras que la red de transporte de mercancías debe tener como valor supremo la fiabilidad.

La red ferroviaria existente en España no es de buena calidad. Los trazados son gran parte heredados del siglo XIX, lo que impide circular a velocidades compatibles con las necesidades actuales y aun permanecen muchas líneas sin electrificar. La existencia de muchos corredores con vía única origina importantes problemas de capacidad, y los cuellos de botella en la red son múltiples.

Por otra parte, las recomendaciones de la Comisión Europea en relación con la red de transporte de mercancías son muy claras. En el Libro Blanco puede leerse «Sería conveniente que poco a poco se vaya dedicando una red de líneas ferroviarias exclusivamente al

transporte de mercancías» y más adelante «es preciso proseguir los programas ambiciosos de la última década destinados a desarrollar una red ferroviaria de alta velocidad. De hecho, este objetivo no es incompatible con la realización de una red específica para el transporte de mercancías. Es más, se trata del mismo propósito: aumentar la capacidad de la red ferroviaria en su conjunto».

Estas recomendaciones, que son válidas para todos los países europeos, se ajustan particularmente bien a la realidad española por las características obsoletas de nuestra red, y por el hecho de que el ancho de vía es distinto al del existente al norte de los Pirineos. El corolario que se extrae es que se debe primar la construcción de nuevos corredores de alta velocidad dedicados al tráfico de pasajeros, dejando paulatinamente la red actual para un tráfico exclusivo de mercancías. En consecuencia, las actuaciones en la red existente tendrán como objetivo no el aumento de velocidad, sino el aumento de capacidad, fundamentalmente a través de la eliminación de cuellos de botella.

Es pertinente aquí realizar una reflexión sobre el paralelismo existente entre el Plan de Autovías 1984-1991 y el Plan de infraestructuras que ahora se acomete. En aquella ocasión se optó por remodelar la red existente, mejorando las características mediante la duplicación de calzadas. Esta opción, sin duda más barata que la de realizar una red independiente de alta capacidad, permitió aumentar espectacularmente y en poco tiempo la red de autovías, pero soportó muy mal el paso del tiempo. Una década después de concluido el Plan, la opinión prácticamente unánime es que la calidad de las autovías españolas no es satisfactoria para los estándares que la sociedad actual exige.

Por segunda vez en pocos años corremos el riesgo de caer en la tentación de buscar la solución más barata y más rápida, olvidando que las infraestructuras ferroviarias tienen una vida útil de muchas décadas. Las líneas que se construyan hoy deberán seguir siendo válidas a finales de siglo.

Por ello, nuestros planes de infraestructuras ferroviarias, a diferencia del plan presentado por el Partido Popular, deberán garantizar para las nuevas líneas de interoperabilidad con el resto de Europa, para lo cual, deberán construirse en su totalidad en ancho UIC y con señalización ERTMS (European Rail Traffic Management Systems). Las velocidades del proyecto serán en todos los casos superiores a los 300 km/h, ya que remodelar una línea para circular a 200 km/h o incluso menos en zonas montañosas y llamarlo alta velocidad, como hace el Plan vigente, es sencillamente un engaño a la opinión pública y un auténtico fraude a la sociedad, ya que hipoteca el futuro del transporte ferroviario, condenándolo a una calidad insuficiente para las próximas décadas.

La red existente de ancho ibérico se verá favorecida por la capacidad liberada, producto de las circulaciones derivadas a los nuevos corredores. Todas las intervenciones en la misma, que como hemos dicho tendrán como objetivo el aumento de la capacidad y no la velocidad, deberán hacerse de tal modo que la totalidad de la red convencional haya sido renovada y tenga traviesas bivalentes en un horizonte fijo y razonablemente próximo, que bien podría ser el año 2000, para, mediante el cambio de ancho de vía lograr la total interoperabilidad de la red ferroviaria de nuestro país.

Asimismo queremos mostrar la atención sobre:

- El régimen jurídico de licencias, previsto en artículo 44 del Proyecto de Ley, es necesario pormenorizarlo, determinado el órgano que debe dirigir la solicitud de licencia, los trámites básicos que deben observarse, los motivos para denegar el otorgamiento de una licencia, y la referencia de los recursos que resultaran improcedentes. Asimismo, debe revisarse en profundidad las causas determinantes de la previsión de obtener una licencia habida cuenta que su formulación es muy defectuosa y no atiende a las exigencias de las Directivas Comunitarias que exigen que la empresa ferroviaria solicitante o las personas encargadas de su gestión no hayan incurrido en condena penal grave, incluida las infracciones cometidas en ámbito comercial.

- En lo que concierne al régimen de suspensión de licencias debe extremarse el rigor en la regulación de los supuestos de suspensión de eficacia de las mismas, en lo relativo sobre todo a medidas cautelares adoptadas en el procedimiento sancionador, siendo por otra parte, este régimen aplicable a la suspensión de las licencias regulado por el Proyecto de Ley.

- Asimismo, la imposición a las empresas ferroviarias de un régimen obligatorio de aseguramiento de daños y responsabilidades civiles debe realizarse por medio de una Ley, por lo que en el Proyecto de Ley se deben pormenorizar los requisitos básicos del aseguramiento exigido.

- Respecto al régimen sancionador, consideramos que se deben tener en cuenta los antecedentes normativos existentes en el sector ferroviario, como el Reglamento General de Circulación y las Normas de Seguridad en la Explotación.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Xavier Trias i Vidal de Llobatera, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y de acuerdo con el artículo 110 y ss. del Reglamento de la Cámara, presenta una enmienda

da de totalidad con texto alternativo al Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Palacio del Congreso de los Diputados, 22 de abril de 2003.—**Xavier Trias i Vidal de Llobatera**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

## ENMIENDA NÚM. 6

### PRIMER FIRMANTE Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió)

Texto alternativo que propone el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario

#### Exposición de motivos

El ferrocarril es un modo de transporte esencial en la sociedad española actual, seguro y con escasa incidencia sobre el medio ambiente y el consumo energético. Conviene, por ello, potenciarlo, favoreciendo su desarrollo y atribuyéndole una misión de mayor entidad en la sociedad y en la actividad económica españolas.

La decidida voluntad del Gobierno español de impulsar el ferrocarril como transporte rápido, moderno y seguro, capaz de competir con otros modos de transporte y de convertirse en elemento vertebrador del país y en instrumento para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos hace imprescindible una reforma de la actual legislación.

Tradicionalmente, la explotación del ferrocarril ha abarcado la de la infraestructura y la de los servicios de transporte ferroviario. La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, consideró que, en los transportes por ferrocarril, el conjunto camino-vehículo constituía una unidad de explotación, atribuyendo la explotación unitaria de las líneas y de los servicios de la denominada Red Nacional Integrada a Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).

La necesidad de convertir el ferrocarril en un modo de transporte competitivo y de abrir los mercados ferroviarios nacionales al transporte internacional de mercancías realizado por las empresas ferroviarias establecidas en cualquier Estado miembro de la Unión Europea, hizo preciso aprobar un conjunto de Directivas dirigidas a dinamizar el sector ferroviario europeo. Así, la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, modificada por la Directiva 2001/12/CE de Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, establece la necesidad de separar, al menos

contablemente, la explotación de los servicios de transporte ferroviario y la administración de la infraestructura. Esta Directiva exige a los Estados miembros la apertura de sus redes ferroviarias a las empresas y a las agrupaciones empresariales internacionales que presten determinados servicios de transporte internacional, principalmente de mercancías. Por su parte, la Directiva 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, estableció la necesidad de licencia para las empresas que prestan los servicios a que se refiere la Directiva 91/440/CEE. Dado que determinados Estados miembros ampliaron los derechos de acceso más allá de lo previsto en la Directiva 91/440/CEE, la Directiva 2001/13/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001 modificó la Directiva 95/18/CE en el sentido de generalizar los principios de concesión de licencias a todas las empresas activas en el sector con objeto de garantizar a éstas un trato justo, transparente y no discriminatorio. La Directiva 2001/14/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de capacidad de infraestructuras ferroviarias, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad, pretende garantizar a las empresas ferroviarias el acceso a la infraestructura en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias y garantizar la seguridad en la prestación de los servicios de transporte ferroviario. Por último, la Directiva 2001/16/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, pretende fijar las condiciones que deben cumplirse para lograr, en el territorio comunitario, la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional. Dichas condiciones se refieren al proyecto, a la construcción, a la puesta en servicio, a la rehabilitación, a la renovación, a la explotación y al mantenimiento de los elementos de dicho sistema que entren en servicio después de la fecha de entrada en vigor de la referida Directiva (el día de su publicación en el «Diario Oficial de las Comunidades Europeas»), así como a las cualificaciones profesionales y a las condiciones de salud y de seguridad del personal que contribuye a su explotación.

Los ejes sobre los que gira la reforma son la separación de las actividades de administración de la infraestructura y de explotación de los servicios y la progresiva apertura del transporte ferroviario a la competencia. La consecución de estos objetivos requiere una profunda modificación de las estructuras y funciones de los actuales agentes del sector ferroviario, así como la creación de otros nuevos que velen por la debida aplicación de la nueva normativa.

La nueva regulación del régimen aplicable al sector ferroviario mantiene la vigencia de las normas generales sobre transporte terrestre contenidas en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Trans-

portes Terrestres. Esta Ley sólo deroga, expresamente, la Sección 2.<sup>a</sup> del Capítulo II, y los Capítulos III, IV y V del Título VI de la Ley 16/1987 y otras normas incompatibles con ella.

La reforma podría haberse limitado a incorporar al Derecho interno las normas comunitarias mencionadas. Sin embargo, la presente Ley pretende reordenar por completo el sector ferroviario estatal y sentar las bases que permitan la progresiva entrada de nuevos actores en este mercado. Para alcanzar estos objetivos, la Ley regula la administración de las infraestructuras ferroviarias y encomienda ésta a la entidad pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) que pasa a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias e integra, además, al actual Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF). La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias podrá construir, de acuerdo con lo que determine el Ministerio de Fomento, las infraestructuras ferroviarias con cargo a sus propios recursos o a recursos ajenos. Asimismo, administrará las infraestructuras de su titularidad y aquellas cuya administración se le encomiende mediante el oportuno convenio.

Asimismo, nace una nueva entidad pública empresarial denominada RENFE-Operadora, como empresa prestadora del servicio de transporte ferroviario cuyo cometido es, básicamente, ofrecer a los ciudadanos la prestación de todo tipo de servicios ferroviarios. RENFE-Operadora asume, en los plazos y en la forma que la Ley prevé, los medios y activos que RENFE ha tenido afectos a la prestación de servicios ferroviarios.

Finalmente, la eventual existencia de una multitud de actores en el mercado ferroviario hace necesaria, por otro lado, la creación de un Comité de Regulación Ferroviaria que resuelva los conflictos que se planteen entre los operadores y que garantice un correcto funcionamiento del sistema.

Desde el 15 de marzo de 2003, se permite el acceso de todas las empresas ferroviarias que lleven a cabo transporte internacional de mercancías a las líneas de la Red Ferroviaria del Estado que formen parte de la denominada Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías. Dicho acceso debe extenderse a toda la Red Ferroviaria del Estado habilitada para ello, antes del 15 de marzo de 2008. La determinación concreta de la fecha de apertura del mercado para este tipo de transporte la establecerá, mediante Real Decreto, el Gobierno.

En España coexisten diversas redes ferroviarias de titularidad pública tanto en el ámbito de la competencia estatal como en el de la autonómica. La Constitución expresa en sus artículos 149.1.1.<sup>a</sup>, 13.<sup>a</sup>, 14.<sup>a</sup>, 21.<sup>a</sup> y 24.<sup>a</sup> que el Estado ostenta competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma y del régimen general de comunicaciones así como en

materia de obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma. Por su parte, el artículo 148.1.5.<sup>a</sup> expresa que las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en materia de ferrocarriles cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y en los mismos términos respecto del transporte desarrollado por este medio. Sobre esta base, la Ley construye el ya mencionado concepto de Red Ferroviaria del Estado sobre la que el Estado tiene competencias plenas, de igual manera que tienen competencia plena las Comunidades Autónomas sobre las redes de su titularidad.

Por otra parte resulta necesario acomodar la regulación sectorial del ferrocarril al sistema de distribución de competencias que deriva de la Constitución y de los Estatutos de Autonomía, acogiendo a su vez la doctrina del Tribunal Constitucional expresada en la Sentencia 118/1996 de 27 de junio. En este sentido, la Ley parte del reconocimiento del ámbito de competencias del Estado sobre las infraestructuras y servicios de transporte ferroviario que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma y de la competencia de orden ejecutivo de aquellas Comunidades que las ostenten sobre la ordenación del transporte de viajeros y mercancías aún cuando transcurran por infraestructuras de titularidad estatal. El sistema, partiendo de la disociación entre administración de la infraestructura y gestión de los servicios que por ella se realizan, permite el pleno desarrollo de las competencias autonómicas en relación a los tráficos internos posibilitando la organización integral de las redes de transporte autonómico en sus diferentes modos.

El Título I de la Ley establece las disposiciones generales, determinando el objeto y los fines que se persiguen con la nueva regulación.

El Título II regula la infraestructura ferroviaria, concretamente, la Red Ferroviaria del Estado. Se ha previsto un régimen flexible de planificación, proyecto y construcción.

Asimismo, este Título establece la regulación en materia de establecimiento de zonas de servicio ferroviario, desarrolla la incidencia de su construcción sobre el planeamiento urbanístico y regula las limitaciones a la propiedad mediante la determinación de una zona de dominio público, otra de protección y de un límite de edificación respecto de la infraestructura ferroviaria.

Por otra parte, el referido Título diseña el régimen de administración de las infraestructuras ferroviarias. La nueva configuración del sector ferroviario estatal atribuye un papel esencial al administrador de infraestructuras ferroviarias. A éste le corresponden, entre otras funciones, la construcción y administración de líneas ferroviarias, de tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura ferroviaria, que formen parte de la red de la que, con arreglo a esta Ley, es titular y, previo el oportuno convenio, de la de titularidad

del Estado, la elaboración de las declaraciones sobre la red y la adjudicación de la capacidad de red necesaria para la prestación de los servicios de transporte ferroviario de viajeros y de mercancías. Finalmente y dentro de este mismo Título, la nueva Ley regula el régimen aplicable a las infraestructuras ferroviarias en los Puertos y Aeropuertos y a las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada, en especial, cuando éstas se pongan a disposición de empresas ferroviarias o se pretendan prestar sobre ellas servicios al público y cuando se conecten con la Red Ferroviaria del Estado.

El Título III de la Ley dedica su contenido a la regulación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares, determinando tanto el régimen que les resulta aplicable como los sujetos facultados para su prestación.

En materia de transporte ferroviario, el Título IV parte de su consideración como servicio de interés general y esencial para la comunidad que se presta en régimen de libre competencia, en los términos previstos en la Ley. El acceso por una empresa al mercado del transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías, debe hacerse mediante la obtención de la correspondiente licencia, acreditando, previamente, el cumplimiento de una serie de requisitos. Una vez obtenida por la empresa la correspondiente licencia, será preciso que el administrador de infraestructuras ferroviarias le adjudique la capacidad de red necesaria para que pueda prestar servicios. No obstante, el Consejo de Ministros, de oficio o a instancia de las Comunidades Autónomas o Corporaciones Locales correspondientes, podrá declarar de interés público la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario sobre las líneas o los tramos que integran la Red Ferroviaria del Estado cuando dicha prestación resulte deficitaria o no se produzca en las adecuadas condiciones de frecuencia y calidad, y sea necesaria para garantizar la comunicación entre distintas localidades del territorio español. Una vez declarada de interés público la prestación de un determinado servicio de transporte ferroviario, las empresas ferroviarias, únicamente, podrán prestarlo previa la obtención de la correspondiente autorización, que será otorgada por el Ministerio de Fomento. Igualmente, se prevé la posibilidad de que el Gobierno, con carácter excepcional y transitorio, pueda acordar la asunción, por la Administración General del Estado, de la gestión de determinados servicios de transporte por ferrocarril o la explotación de ciertas infraestructuras ferroviarias para garantizar la seguridad pública y la defensa nacional. Asimismo, se permite al Ministerio de Fomento la adopción de las medidas que resulten necesarias para la correcta prestación de los servicios de transporte de viajeros declarados de interés público o de los servicios adicionales, complementarios o auxiliares a los mismos.

Finalmente, la Ley pretende clarificar el régimen jurídico aplicable al transporte ferroviario con el fin de

aportar seguridad jurídica a los usuarios. A estos efectos, se determina el derecho a acceder al servicio de transporte, en las adecuadas condiciones de calidad y de seguridad, sujetando a las empresas ferroviarias a la obtención del correspondiente certificado de seguridad que se otorgará por el Ministerio de Fomento o por el ente que éste determine. Particularmente, se prevé la posibilidad de crear, si así se estableciere en la normativa comunitaria, un órgano administrativo, específico que tenga por finalidad el otorgamiento de los referidos certificados y, en su caso, otro que tenga por objeto la investigación de accidentes. Asimismo, se garantiza a los usuarios la oportuna indemnización en caso de que el servicio no llegare a prestarse o se prestare inadecuadamente.

Para completar la regulación en materia de transporte ferroviario, el Capítulo IV de dicho Título IV recoge el régimen del Registro Especial de Empresas Ferroviarias y el correspondiente al personal ferroviario.

El régimen económico y tributario de la Ley, que aparece recogido en el Título V, establece las bases para que las entidades públicas empresariales y, en general, el sistema ferroviario español sean viables económicamente. Además de las tasas por el otorgamiento de licencias y certificados de seguridad, por la seguridad del transporte ferroviario de viajeros, por la homologación de centros de formación de personal ferroviario y de certificación de material rodante y para el otorgamiento de títulos a dicho personal, la Ley prevé la existencia de dos tasas adicionales. Una, por utilización de líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria del Estado o de tramos de la misma que podrá exigirse con ocasión de la adjudicación de la capacidad de red necesaria para la prestación de los distintos servicios ferroviarios, y otra por la utilización de estaciones, terminales e instalaciones ferroviarias y sus servicios. Finalmente, la Ley prevé un régimen de tarifas o precios privados por la prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades comerciales o industriales por parte de las empresas ferroviarias así como por la prestación, por el administrador de infraestructuras ferroviarias, de servicios adicionales, complementarios y auxiliares a terceros y por el uso comercial de sus instalaciones y espacios disponibles.

Por su parte, el Título VI regula la administración ferroviaria, racionalizando el sistema del que son piezas clave el Gobierno y el Ministerio de Fomento. Dentro de éste, se crea el Comité de Regulación Ferroviaria con competencias para salvaguardar la pluralidad de la oferta en la prestación de los servicios sobre la Red Ferroviaria del Estado y para resolver los conflictos entre empresas ferroviarias, entre otras.

El régimen sancionador es objeto de específico tratamiento en el Título VII y supera el régimen de determinación de tipos infractores en blanco y especifica los incumplimientos normativos sancionables. Además, se

actualiza y adapta a la nueva realidad nacida de la Ley el régimen tradicional de infracciones y sanciones, y se regula detalladamente el procedimiento sancionador y la eventual adopción de medidas provisionales.

Cierran el texto de la Ley ocho disposiciones adicionales, seis transitorias, una derogatoria, tres finales y el anexo de definiciones. A través de estas normas, se regulan los nuevos entes que actuarán en el sector ferroviario estatal y se establece un régimen escalonado y paulatino de apertura del mercado de transporte internacional de mercancías. Además, se prevé un régimen específico para el transporte ferroviario de viajeros, reconociéndose a RENFE-Operadora el derecho a explotar los servicios que se presten, en la fecha de entrada en vigor de la Ley, sobre la Red Ferroviaria del Estado. La Ley deroga expresamente determinadas normas, entre ellas, la Sección 2.<sup>a</sup> del Capítulo II y los Capítulos III, IV y V del Título VI de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, quedando en vigor el resto de los preceptos de esta Ley. Por último, dada la complejidad de los cambios que es preciso realizar, se ha previsto una *vacatio legis* de seis meses para la entrada en vigor de la Ley, contados desde su publicación en el «Boletín Oficial del Estado». En dicho plazo, el Gobierno y el Ministerio de Fomento deberán adoptar todas las medidas que sean precisas para el funcionamiento del nuevo modelo, especialmente, la aprobación de los Estatutos de las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y RENFE-Operadora.

## TÍTULO I

### Disposiciones generales

#### Artículo 1. Objeto de la Ley.

El objeto de esta Ley es la regulación de las infraestructuras ferroviarias y de la prestación de servicios de transporte ferroviario y otros adicionales, complementarios o auxiliares sobre aquéllas de competencia del Estado.

#### Artículo 2. Fines de la Ley.

Son fines de esta Ley los siguientes:

- a) Garantizar un sistema común de transporte ferroviario en el ámbito de competencias del Estado.
- b) Satisfacer las necesidades de la sociedad con el máximo grado de eficacia.
- c) Facilitar el desarrollo de la política europea común de transporte ferroviario, favoreciendo la interconexión y la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios y la intermodalidad de los servicios.

d) Separar el régimen jurídico aplicable a las infraestructuras ferroviarias del de los servicios que sobre ellas se prestan.

e) Prever un sistema de otorgamiento de licencias que permitan el acceso al mercado de las empresas ferroviarias.

f) Regular el acceso a la infraestructura ferroviaria mediante un procedimiento para la adjudicación de capacidad basado en los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.

g) Promover las condiciones de competencia en la prestación de servicios ferroviarios, de acuerdo con lo establecido en ella, con respeto a los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.

h) Establecer los criterios para que la prestación de los servicios ferroviarios se realice con eficacia, continuidad y en condiciones idóneas de seguridad.

i) Promover y regular la construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias y el desarrollo de nuevos servicios de competencia estatal e impulsar la cohesión territorial, económica y social.

j) Asegurar la eficiencia del sistema ferroviario estatal mediante una adecuada utilización de los recursos disponibles.

k) Proteger los intereses de los usuarios, garantizando sus derechos al acceso a los servicios de transporte ferroviario en adecuadas condiciones de calidad y a la elección de la empresa que los preste.

l) Determinar los órganos que integran la Administración Ferroviaria del Estado y su régimen jurídico.

## TÍTULO II

### La infraestructura ferroviaria

#### CAPÍTULO I

##### Disposiciones generales

#### Artículo 3. La infraestructura ferroviaria.

A los efectos de la presente Ley, se entenderá por infraestructura ferroviaria la totalidad de los elementos que formen parte de las vías principales y de las de servicio y los ramales de desviación para particulares, con excepción de las vías situadas dentro de los talleres de reparación de material rodante y de los depósitos o garajes de máquinas de tracción. Entre dichos elementos se encuentran los terrenos, las estaciones, las terminales de carga, las obras civiles, los pasos a nivel, las instalaciones vinculadas a la seguridad, a las telecomunicaciones, a la electrificación, a la señalización de las líneas, al alumbrado y a la transformación y el transporte de la energía eléctrica, sus edificios anexos y cualesquiera otros que reglamentariamente se determinen.

#### Artículo 4. La Red Ferroviaria del Estado.

1. La Red Ferroviaria del Estado está integrada por las infraestructuras ferroviarias correspondientes a líneas que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma.

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

3. El Ministro de Fomento podrá excluir, previo informe de las Comunidades Autónomas afectadas, una determinada infraestructura ferroviaria de la Red Ferroviaria del Estado siempre que hayan desaparecido los motivos de interés general que justificaron su inclusión en aquélla. Dicha infraestructura ferroviaria podrá ser traspasada a la Comunidad Autónoma correspondiente previo acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias junto con los medios personales, materiales y financieros inherentes a la misma.

### CAPÍTULO II

#### Planificación, proyecto y construcción de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria del Estado.

#### Artículo 5. Competencia para la planificación, la proyección y la construcción de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria del Estado.

1. Corresponde al Ministerio de Fomento la planificación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria del Estado y el establecimiento o la modificación de las líneas ferroviarias, o de tramos de las mismas. Respecto del establecimiento o modificación de otros elementos que deban formar parte de la Red Ferroviaria del Estado se estará a las reglas que determine el Ministerio de Fomento.

Asimismo, corresponde al Ministerio de Fomento, con arreglo a lo previsto en esta Ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle, la aprobación de los estudios informativos para el establecimiento o la modificación de una línea o tramo integrante de la Red Ferroviaria del Estado.

El estudio informativo comprende el análisis y la definición, en líneas generales, tanto geográficas como funcionales, de las opciones de trazado de una actuación determinada y, en su caso, de la selección de la alternativa más recomendable. Los estudios informativos servirán de base al expediente de información pública que se incoe en su caso. Asimismo, comportarán el estudio de impacto medioambiental de las opciones planteadas y constituirán el documento básico para la tramitación requerida por la legislación medioambiental. La aprobación del estudio informativo, previo

informe de las Comunidades Autónomas afectadas, con arreglo a lo previsto en el artículo 4.3, determinará la inclusión de la línea o el tramo a que se refiera, en la Red Ferroviaria del Estado.

2. Los proyectos básicos y de construcción de las líneas de la Red Ferroviaria del Estado se aprobarán y ejecutarán conforme disponga la correspondiente resolución del Ministerio de Fomento que determine su establecimiento o, en su caso, modificación. La referida resolución determinará si el ejercicio de las citadas facultades corresponde al propio Ministerio de Fomento o al administrador de infraestructuras ferroviarias.

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, 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.

La aprobación del correspondiente proyecto básico o de construcción de líneas ferroviarias, tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura ferroviaria o de modificación de las preexistentes que requieran la utilización de nuevos terrenos, supondrá la declaración de utilidad pública o interés social, la necesidad de la ocupación y la declaración de urgencia de la misma, a efectos de la expropiación forzosa de aquéllos en los que deba construirse la línea, el tramo o el elemento de la infraestructura ferroviaria o que sean necesarios para modificar las preexistentes, según lo previsto en la legislación expropiatoria.

3. Cuando corresponda al administrador de infraestructuras ferroviarias la construcción de las infraestructuras ferroviarias, la potestad expropiatoria será ejercida por la Administración General del Estado y el beneficiario de la expropiación será el propio administrador de infraestructuras ferroviarias que abonará el justiprecio de las expropiaciones.

#### Artículo 6. Clausura de líneas o tramos de la infraestructura ferroviaria.

1. El Consejo de Ministros, a instancia del Ministerio de Fomento, podrá acordar la clausura de una línea ferroviaria o tramo de la misma de la Red Ferroviaria del Estado cuando el resultado económico de su explotación sea altamente deficitario.

2. Con carácter previo a la adopción del acuerdo de clausura de la línea o tramo afectado, el Ministerio de Fomento lo pondrá en conocimiento de las Comunidades Autónomas o Entidades Locales que pudieran resultar afectadas, y en el caso que las Comunidades Autónomas consideraran, mediante informe motivado, la conveniencia de mantener abierta la línea o un tramo de la misma, se podrá transferir su titularidad previo

acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias y traspaso de los medios personales, materiales y financieros correspondientes.

3. La clausura de elementos distintos de las líneas y tramos se acordará con arreglo a las condiciones que fije el Ministerio de Fomento y conforme a las condiciones y al procedimiento previstos en los apartados precedentes.

#### Artículo 7. Zonas de servicio ferroviario.

1. El Ministerio de Fomento podrá delimitar, especialmente en ámbitos vinculados a estaciones o terminales de carga, zonas de servicio ferroviario que incluirán los terrenos necesarios para la ejecución de infraestructuras ferroviarias y para la realización de las actividades propias del administrador de infraestructuras ferroviarias, los destinados a tareas complementarias de aquéllas y los espacios de reserva que garanticen el desarrollo del servicio ferroviario.

Sin perjuicio de las actividades a que se refiere el párrafo anterior, dentro de la zona de servicio ferroviario podrán realizarse otras de carácter industrial, comercial y de servicios cuya localización esté justificada por su relación con aquéllas, de conformidad con lo que determine el Proyecto de Delimitación y Utilización de Espacios Ferroviarios y el planeamiento urbanístico correspondiente.

El régimen aplicable, dentro de las zonas de servicio ferroviario, a los terrenos necesarios para la ejecución de infraestructuras ferroviarias y para la realización de las actividades propias del administrador de infraestructuras ferroviarias, se ajustará a lo dispuesto en el Proyecto de Delimitación y Utilización de Espacios Ferroviarios al que se refiere el apartado siguiente.

2. El establecimiento de la zona de servicio se hará a través de un Proyecto de Delimitación y Utilización de Espacios Ferroviarios, que incluirá las actividades que se prevé desarrollar en las diversas áreas así como su justificación o conveniencia. El Proyecto será elaborado por el administrador de infraestructuras ferroviarias y aprobado por el Ministro de Fomento. Reglamentariamente se establecerá el contenido, la documentación y el procedimiento que se debe seguir para su aprobación, que comprenderá, necesariamente, la emisión de informe por las administraciones urbanísticas locales y autonómicas sobre aspectos de su competencia.

La aprobación del Proyecto de Delimitación y Utilización de Espacios Ferroviarios llevará implícita la declaración de utilidad pública, a efectos expropiatorios, de los bienes de propiedad privada afectados.

#### Artículo 8. Consideración urbanística de las zonas de servicio.

1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente

sobre las zonas de servicio ferroviario, los Planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos destinados a zonas de servicio ferroviario como sistema general ferroviario o equivalente y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias.

2. El sistema general ferroviario referido a las zonas de servicio establecido en el oportuno Proyecto de Delimitación y Utilización de Espacios Ferroviarios se desarrollará a través de un Plan Especial de ordenación de la zona de servicio ferroviario o instrumento equivalente, que se tramitará de la siguiente forma:

a) El administrador de infraestructuras ferroviarias o las administraciones territoriales con competencias urbanísticas, podrán formular el proyecto del referido Plan Especial, que se tramitará y aprobará, como plan de iniciativa pública, por la autoridad urbanística competente conforme a la legislación aplicable en cada caso.

b) Concluida la tramitación, con carácter previo a la aprobación definitiva, la autoridad urbanística competente dará traslado del proyecto del Plan al administrador de infraestructuras ferroviarias, para que éste emita informe sobre las cuestiones de su competencia en el plazo máximo de un mes.

c) En caso de que no se dé traslado del proyecto del Plan, en el plazo de seis meses desde su remisión por el administrador de infraestructuras ferroviarias al órgano encargado de su tramitación, o de desacuerdo entre ambas autoridades sobre su contenido, la Administración urbanística no podrá aprobarlo definitivamente, debiendo iniciar un período de negociación con el administrador de infraestructuras ferroviarias con objeto de obtener un acuerdo expreso en el plazo de dos meses. Transcurrido dicho plazo sin acuerdo, se remitirá el expediente al Consejo de Ministros que resolverá, con carácter vinculante, sobre las cuestiones objeto de discrepancia.

3. Las obras que se lleven a cabo en la zona de servicio ferroviario deberán adaptarse al Plan Especial de Ordenación de ésta o al instrumento equivalente. Para la constatación de este requisito habrá de solicitarse, antes de su realización, informe a la Administración Urbanística competente que se entenderá que es favorable si transcurre un mes desde la presentación de la correspondiente documentación sin que se hubiere remitido.

4. En caso de que no se haya aprobado el Plan Especial de ordenación de la zona de servicio ferroviario o el instrumento equivalente a los que se refiere el apartado anterior, las obras que realice el administrador de infraestructuras ferroviarias en la zona de servicio ferroviario deberán ser compatibles con el Proyecto de Delimitación y Utilización de Espacios Ferroviarios.

5. No procederá la suspensión de la ejecución, por los órganos urbanísticos, de las obras que se realicen por el administrador de infraestructuras ferroviarias cuando éstas se lleven a cabo en cumplimiento de los Planes y de los proyectos de obras aprobados por los órganos competentes.

**Artículo 9. Incidencia de las infraestructuras ferroviarias sobre el planeamiento urbanístico.**

1. Los Planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos ocupados por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria del Estado como sistema general ferroviario o equivalente y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias

2. En el caso de nuevas líneas ferroviarias, de tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura ferroviaria no incluidos en el planeamiento urbanístico vigente de los núcleos de población a los que afecten, el Ministerio de Fomento deberá remitir el estudio informativo correspondiente a los órganos de las Entidades Locales y Comunidades Autónomas afectadas, con objeto de que, durante el plazo de dos meses, examinen si el trazado propuesto es el más adecuado 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 propuesta formulada.

En caso de disconformidad, que necesariamente habrá de ser motivada, el expediente será elevado al Consejo de Ministros que decidirá si procede ejecutar el proyecto y, en este 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.

3. Con carácter simultáneo al trámite de informe a que se refiere el apartado anterior, el Estudio Informativo se someterá, en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, a un trámite de información pública durante un período de treinta días hábiles. Las observaciones realizadas en este trámite deberán versar sobre la concepción global del trazado. La tramitación del expediente de información pública corresponde al Ministerio de Fomento sin que, en ningún caso, su duración pueda ser superior a seis meses.

4. Acordada la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a líneas ferroviarias estatales, tramos de las mismas o zonas de servicio, el órgano con facultades para acordar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a ésta, el contenido del proyecto al Ministerio de Fomento, para que emita, en el plazo de un mes y

con carácter vinculante, en lo referido a las materias de su competencia, 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 mismo.

5. En los municipios que carecieran de planeamiento urbanístico aprobado, la aprobación definitiva de los estudios informativos referidos en el apartado 2 comportará la inclusión de la nueva línea ferroviaria o del tramo de la misma en los instrumentos de planeamiento que se elaboren con posterioridad.

**Artículo 10. Licencias, autorizaciones y permisos urbanísticos.**

1. Las obras de construcción, reparación o conservación de líneas ferroviarias, de tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura tendrán la consideración de obras de interés general y sus proyectos serán, previamente, comunicados a la Administración Urbanística competente, a efectos de que compruebe su adecuación al correspondiente estudio informativo y emita el oportuno informe, y, no estarán sometidas al control preventivo municipal al que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local. El referido informe se entenderá que es favorable si transcurre un mes desde la presentación de la oportuna documentación sin que se hubiere remitido.

2. El administrador de infraestructuras ferroviarias no precisará las autorizaciones, permisos o licencias administrativas de primera instalación o apertura previstas en la normativa vigente para el desarrollo de actividades vinculadas, directamente, al tráfico ferroviario.

3. El administrador de infraestructuras ferroviarias precisará de las autorizaciones, permisos o licencias administrativas de primera instalación o apertura previstas en la normativa vigente para el desarrollo de las actividades de carácter industrial, comercial y de servicios que, de conformidad con lo que establece el artículo 7.1, puedan establecerse en la zona de servicio ferroviario.

4. Las autorizaciones y, en su caso, las concesiones otorgadas a particulares para la realización de obras o actividades en la zona de servicio, no eximirán a sus titulares de obtener los permisos, licencias y demás autorizaciones que, en cada caso, sean exigidas por otras disposiciones legales.

**Artículo 11. Pasos a nivel.**

1. Los cruces de carreteras u otras vías de comunicación con líneas ferroviarias de titularidad estatal que se produzcan por el establecimiento o la modificación de cualesquiera de ellas, deberán, en todo caso, realizarse a distinto nivel. únicamente, con carácter

excepcional y por causas justificadas, podrá autorizarse el establecimiento provisional de nuevos pasos a nivel por el tiempo estrictamente necesario y en la forma que reglamentariamente se establezca.

2. El Ministerio de Fomento y las Administraciones Públicas con competencia en materia de carreteras procederán, según lo permitan las disponibilidades presupuestarias y conforme a los convenios que, en su caso, pudieran celebrarse, a la supresión de los pasos a nivel existentes en las líneas ferroviarias de titularidad estatal y, en su caso, a su sustitución por cruces a distinto nivel, en la forma que reglamentariamente se determine.

3. El Ministerio de Fomento, directamente o a través del administrador de infraestructuras ferroviarias y con objeto de preservar y mejorar la seguridad de los usuarios de las carreteras y caminos y del ferrocarril, podrá realizar la reordenación de pasos a nivel existentes en las líneas ferroviarias de titularidad estatal, así como de sus accesos, tanto de titularidad pública como privada, garantizando en este último caso el acceso a los predios afectados.

4. La aprobación administrativa de los proyectos de construcción de cruces a distinto nivel y los de las obras necesarias para la reordenación, concentración y mejora de los pasos a nivel y de sus accesos, incluida la mejora de su visibilidad, llevará aneja la declaración de utilidad pública y la urgencia de la ocupación a efectos de la expropiación de los bienes que pudieran ser necesarios para dichas actuaciones. Para la aprobación de los citados proyectos, no será necesaria la existencia del trámite de información pública cuando las actuaciones a llevar a cabo no supongan una modificación sustancial en la funcionalidad de la línea afectada.

Las referidas obras no están sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local y tienen el carácter de obras de conservación, mantenimiento y reposición de instalaciones ferroviarias. No obstante, los proyectos de nuevas construcciones deberán someterse a informe de la Administración urbanística competente que se entenderá emitido favorablemente si no se hubiese evacuado, de forma expresa, en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación.

5. Los pasos a nivel particulares existentes en las líneas ferroviarias de titularidad estatal establecidos para el servicio de determinadas fincas o de explotaciones de cualquier clase, se regirán por las condiciones fijadas en la correspondiente autorización, quedando expresamente prohibida su utilización por personas distintas o para tráficos o fines diferentes de los comprendidos en aquella. El Ministerio de Fomento podrá, de oficio o a propuesta de las Administraciones Públicas competentes en materia de carreteras, acordar la clausura de los pasos a nivel establecidos en caminos privados cuando los titulares de los mismos

no respeten las condiciones de la autorización o no atiendan debidamente a su conservación, protección y señalización, o cuando el cruce de la vía pueda realizarse por otros pasos cercanos, a igual o a distinto nivel. Se podrán modificar las condiciones de la autorización otorgada para el establecimiento del paso a nivel o imponer nuevas exigencias de seguridad o de paso cuando las circunstancias del camino o del cruce hubieran variado desde la fecha de otorgamiento de aquella.

6. No tendrán la consideración de pasos a nivel a los efectos de esta Ley, las intersecciones de caminos o vías de comunicación con líneas ferroviarias de titularidad estatal cuando aquéllas se produzcan dentro de zonas industriales o portuarias o en los accesos a las mismas, siempre que se den conjuntamente las siguientes circunstancias:

a) Que la entidad explotadora de dichas líneas ferroviarias comparta con la responsable de la carretera la ordenación de los tráficos en los puntos de cruce.

b) Que la preferencia en dichos puntos quede fijada en cada momento con arreglo al referido sistema de ordenación de los tráficos, pudiendo llegar a compartir la plataforma de la línea ferroviaria con el tráfico viario.

Dichas intersecciones habrán de contar con la protección que corresponda conforme a lo que se determine reglamentariamente, y los trenes deberán limitar su velocidad máxima de circulación por aquéllas a 40 kilómetros por hora.

### CAPÍTULO III

#### Limitaciones a la propiedad

Artículo 12. Zona de dominio público, zona de protección y límite de edificación.

A los efectos de la presente Ley, se establecen en las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria del Estado una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación. Tanto las referidas zonas como el límite de edificación se regirán por lo establecido en esta Ley y en sus disposiciones de desarrollo.

Los órganos de la Administración del Estado, en el ejercicio de las facultades que les correspondan en relación con las zonas de dominio público y de protección y con el límite de edificación, se coordinarán con los demás órganos de la misma o de otras Administraciones Públicas a los que, legalmente, se les confieran competencias en relación con terrenos que merezcan una especial salvaguarda.

### Artículo 13. Zona de dominio público.

1. Comprenden la zona de dominio público los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que forman parte de la Red Ferroviaria del Estado y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

2. La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural. En los casos especiales de puentes, viaductos, estructuras u obras similares, se podrá fijar como arista exterior de la explanación la línea de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno.

3. En el supuesto de puentes y viaductos, será, en todo caso, de dominio público el terreno comprendido entre las líneas de proyección vertical de los bordes de las referidas obras.

4. En los túneles, la determinación de la zona de dominio público se extenderá a la superficie de los terrenos necesarios para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra, de acuerdo con las características geotécnicas del terreno, su altura sobre aquéllos y la disposición de sus elementos, tomando en cuenta circunstancias tales como su ventilación y sus accesos.

### Artículo 14. Zona de protección.

La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de las mismas, delimitada interiormente por la zona de dominio público definida en el artículo anterior y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de setenta metros, medidos desde las citadas aristas.

### Artículo 15. Normas especiales.

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

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

No obstante lo anterior, sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público, previa autorización del administrador de infraestructuras

ferroviarias, cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario o bien cuando la prestación de un servicio de interés general así lo requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.

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

2. En la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario, previa autorización, en cualquier caso, del administrador de infraestructuras ferroviarias. Éste podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria.

Serán indemnizables la ocupación de la zona de protección y los daños y perjuicios que se causen por su utilización, con arreglo a lo establecido en la Ley de 16 de diciembre de 1954, de Expropiación Forzosa.

La denegación de la autorización deberá fundarse en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la línea ferroviaria en los diez años posteriores al acuerdo.

3. Podrán realizarse cultivos agrícolas en la zona de protección, sin necesidad de autorización previa, siempre que se garantice la correcta evacuación de las aguas de riego y no se causen perjuicios a la explanación, quedando prohibida la quema de rastrojos.

4. En las construcciones e instalaciones ya existentes podrán realizarse, exclusivamente, obras de reparación y mejora, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten puedan ser tenidas en cuenta a efectos expropiatorios. En todo caso, tales obras requerirán la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, sin perjuicio de los demás permisos o autorizaciones que pudieran resultar necesarios en función de la normativa aplicable.

5. Reglamentariamente podrá determinarse una distancia inferior a la establecida en los artículos precedentes para delimitar la zona de dominio público y la de protección, en función de las características técnicas

de la línea ferroviaria de que se trate y de las características del suelo por el que discurra dicha línea.

6. En suelo clasificado como urbano consolidado por el correspondiente planeamiento urbanístico, las distancias establecidas en los artículos anteriores para la protección de la infraestructura ferroviaria serán de cinco metros para la zona de dominio público y de ocho metros para la de protección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación. Dichas distancias podrán ser reducidas por el Ministerio de Fomento siempre que se acredite la necesidad de la reducción y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril sin que, en ningún caso, la correspondiente a la zona de dominio público pueda ser inferior a dos metros.

#### Artículo 16. Límite de edificación.

1. A ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria del Estado se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de esta Ley. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea de edificación.

2. La línea límite de edificación se sitúa a cincuenta metros de la arista exterior de la plataforma más próxima, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista.

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

3. Asimismo, el Ministerio de Fomento, previo informe de las Comunidades Autónomas y Entidades Locales afectadas, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación diferente a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria del Estado, en zonas o áreas delimitadas.

4. Con carácter general, en las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria del Estado que discurran por zonas urbanas, el Ministerio de Fomento podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el apartado segundo, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente.

Artículo 17. Expropiación de bienes existentes en la zona de protección hasta la línea límite de edificación.

En la zona de protección hasta la línea límite de edificación, el administrador de infraestructuras ferrovia-

rias podrá solicitar al Ministerio de Fomento la expropiación de bienes que pasarán a tener la consideración de dominio público, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de su ocupación, siempre que se justifique su interés para la idónea prestación de los servicios ferroviarios y para la seguridad de la circulación.

Artículo 18. Obras y actividades ilegales en zonas de dominio público o de protección de la infraestructura ferroviaria.

1. Los Delegados de Gobierno, a instancia del Ministerio de Fomento o del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, dispondrán la paralización de las obras o instalaciones y la suspensión de usos prohibidos, no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones. Asimismo, se podrá proceder al precinto de las obras o instalaciones afectadas.

2. El Delegado del Gobierno interesará del Ministerio de Fomento o del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, que proceda a efectuar la adecuada comprobación de las obras paralizadas y los usos suspendidos, debiendo adoptar, en el plazo de dos meses desde que se produzca la instancia y previa audiencia de quienes puedan resultar directamente afectados, una de las resoluciones siguientes:

a) La demolición de las obras o instalaciones y la prohibición definitiva de los usos prohibidos, no autorizados o que no se ajusten a las autorizaciones otorgadas.

b) La iniciación del oportuno expediente para la eventual regularización de las obras o instalaciones o autorización de los usos permitidos.

3. La adopción de los oportunos acuerdos se hará sin perjuicio de las sanciones y de las responsabilidades de todo orden que resulten procedentes.

## CAPÍTULO IV

### La administración de infraestructuras ferroviarias

Artículo 19. Contenido y alcance de la administración de las infraestructuras ferroviarias.

1. La administración de las infraestructuras ferroviarias integradas en la Red Ferroviaria del Estado tiene por objeto el mantenimiento y la explotación de aquéllas, así como la gestión de su sistema de control, de circulación y de seguridad.

2. La administración de las infraestructuras ferroviarias es un servicio de interés general y esencial para

la comunidad que se prestará en la forma prevista en esta Ley.

## CAPÍTULO V

El administrador de infraestructuras ferroviarias

Artículo 20. Naturaleza jurídica del administrador de infraestructuras ferroviarias.

La administración de infraestructuras ferroviarias y, en su caso, su construcción corresponderán a una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento que tendrá personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar y patrimonio propio y se regirá por lo establecido en la presente Ley, en la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, en su propio Estatuto y en las demás normas que le sean de aplicación.

Artículo 21. Competencias y funciones del administrador de infraestructuras ferroviarias.

1. Corresponden al administrador de infraestructuras ferroviarias las siguientes competencias:

a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deban formar parte de la Red Ferroviaria del Estado 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 encomiende mediante el oportuno convenio.

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

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

f) La elaboración y publicación de la declaración sobre la red, a la que se refiere el artículo 29.1.

g) La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias que lo soliciten y la celebración de acuerdos marco con aquéllas.

h) La emisión de informes con carácter previo al otorgamiento, por el Ministerio de Fomento, de las licencias de empresa ferroviaria y de las autorizaciones para prestar servicios que se hayan dedarado de interés público, en los casos previstos en esta Ley.

i) El otorgamiento de los certificados de seguridad, cuando así se determine por el Ministerio de Fomento.

j) La prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.

k) La propuesta para la determinación de la cuantía de los cánones por el uso de la infraestructura ferroviaria de su titularidad y la fijación de las tarifas por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares.

l) El cobro de cánones por uso de la infraestructura ferroviaria y, en su caso, de las tarifas por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares.

m) La cooperación, con los organismos que en otros Estados Miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional.

n) Cualesquiera otras que se le asignen en esta Ley o en sus disposiciones de desarrollo.

2. El administrador de infraestructuras ferroviarias no podrá prestar servicios de transporte ferroviario.

3. Para el cumplimiento de sus funciones, la entidad pública empresarial podrá realizar toda clase de actos de administración y disposición previstos en la legislación civil y mercantil.

4. En el ejercicio de sus funciones, el administrador de infraestructuras ferroviarias actuará con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos por su Estatuto y teniendo en cuenta, en todo caso, la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales, la seguridad de los usuarios y la eficacia global del sistema ferroviario.

Artículo 22. Administración y construcción de la infraestructura ferroviaria por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

1. Corresponde al administrador de infraestructuras ferroviarias la administración de las infraestructuras ferroviarias de las que es titular.

2. Además, el Ministerio de Hacienda y el de Fomento podrán encomendar la administración de las infraestructuras que sean de titularidad del Estado, al administrador de infraestructuras ferroviarias, estableciendo las directrices básicas que hayan de presidir dicha encomienda, señalando los objetivos y fines que se deban alcanzar, determinando los niveles de inversión y proponiendo la cuantía de las aportaciones económicas del Estado, a efectos de su inclusión en la correspondiente Ley de Presupuestos Generales del Estado. Los referidos extremos se plasmarán en el oportuno convenio o contrato-programa. Éste garantizará la coherencia y continuidad de la gestión de la red cuya titularidad pertenece al Estado, contemplará los resultados de la misma, comprometerá el correspondiente apoyo financiero y podrá atribuir al administrador de infraestructuras ferroviarias el ejercicio de las

facultades a las que se refiere el apartado 4 del artículo 24, respecto de los bienes de dominio público de titularidad estatal vinculados a la actividad ferroviaria.

La Intervención General de la Administración del Estado emitirá un informe de control financiero sobre el grado de ejecución de las previsiones económicas del Contrato-Programa, en el que se recoja su opinión técnica sobre la liquidación de las aportaciones a efectuar por el Estado.

3. La construcción y administración de la infraestructura ferroviaria por el administrador de infraestructuras ferroviarias se efectuará de acuerdo con las reglas siguientes:

a) El administrador de infraestructuras ferroviarias tramitará los expedientes de contratación relativos a la construcción o modificación de las infraestructuras ferroviarias y será competente para seleccionar al contratista al que se encomiende la ejecución del contrato, ajustando su actividad al Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio.

b) La actividad de contratación en relación con la electrificación y señalización, el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y la gestión del sistema de control, circulación y seguridad del tráfico, se llevará a cabo por el administrador de infraestructuras ferroviarias con sujeción a la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre los procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, por la que se incorporan al ordenamiento jurídico español las Directivas 93/38/CEE y 92/13/CEE. En los supuestos en los que no sea de aplicación esta Ley, el administrador de infraestructuras ferroviarias acomodará su actuación al ordenamiento jurídico privado, con observancia de los principios de publicidad y concurrencia, en los términos que precise su Estatuto.

4. No obstante, las funciones inherentes a la gestión del sistema de control, de circulación y de seguridad no podrán encomendarse a terceros.

5. El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá realizar la construcción o administración de infraestructuras ferroviarias mediante la celebración del oportuno contrato de concesión de obras públicas, que se regirá por lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, con las especificaciones previstas en la presente Ley. En este caso, el administrador de infraestructuras ferroviarias será responsable del resultado de la actividad que realice el concesionario.

En el pliego de cláusulas administrativas que rijan el contrato podrá preverse que el concesionario sea retribuido por la ejecución de la obra mediante el precio que abonen los usuarios por la utilización de las infraestructuras, por los rendimientos procedentes de la explotación de las zonas comerciales vinculadas a ellas

o por la realización de actividades complementarias como el aprovechamiento de establecimientos de hostelería, estaciones de servicio, aparcamientos de vehículos o establecimientos de ocio o recreo y, en su caso, mediante las aportaciones que pueda realizar el propio administrador de infraestructuras ferroviarias.

Artículo 23. Recursos del administrador de infraestructuras ferroviarias.

Los recursos económicos del administrador de infraestructuras ferroviarias podrán ser cualesquiera de los enumerados en el apartado 1 del artículo 65 de la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. Entre los recursos económicos del administrador de infraestructuras ferroviarias se incluyen:

1. Las aportaciones patrimoniales del Estado, que constituirán los recursos propios del ente.

2. Los que obtenga por la gestión y explotación de su patrimonio o de aquél cuya gestión se le encomiende y por la prestación de servicios a terceros.

3. Los ingresos, comerciales o de otra naturaleza, que obtenga por la ejecución de los convenios o contratos-programa celebrados con el Estado para la construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias de titularidad del Estado.

4. Las tasas cuyo importe deba percibir por afectación, con arreglo a esta Ley.

5. Los fondos comunitarios que le puedan ser asignados.

6. Los cánones que perciba por la utilización de la infraestructura ferroviaria y por la utilización de estaciones y terminales ferroviarias y sus servicios.

7. Las subvenciones que, en su caso, puedan incluirse en los Presupuestos Generales del Estado.

8. Las aportaciones del Estado a título de préstamo en los Presupuestos Generales del Estado de cada ejercicio.

9. Los recursos financieros procedentes de operaciones de endeudamiento, cuyo límite anual será fijado en las Leyes de Presupuestos Generales del Estado de cada ejercicio.

10. Las donaciones.

11. Los que obtenga por la ejecución de los convenios que celebre con las Comunidades Autónomas, Entidades Locales o con entidades privadas.

12. Cualesquiera otros ingresos financieros o no financieros y otros que obtenga de acuerdo con lo previsto en la Ley o en las normas reglamentarias que la desarrollen.

Artículo 24. Patrimonio del administrador de infraestructuras ferroviarias.

1. El administrador de infraestructuras ferroviarias tendrá, para el cumplimiento de sus fines, un patri-

monio propio, distinto del de la Administración General del Estado, integrado por el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de los que sea titular.

Son de titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias, los bienes y derechos que se le asignen por ley o reglamento y los que adquiera o construya con sus propios recursos.

En ningún caso, serán de patrimonio del administrador de infraestructuras ferroviarias las infraestructuras que, en el futuro, se construyan con cargo a los recursos del Estado o de un tercero.

2. El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá ejercer, en cualquier momento, respecto de los bienes de dominio público de su titularidad o de aquellos cuya gestión le haya sido atribuida por el Estado, las facultades de administración, defensa, policía, investigación, deslinde y recuperación posesoria que otorga a la Administración General del Estado el Texto Articulado de la Ley de Patrimonio del Estado, aprobado por Decreto 1022/1964, de 15 de abril.

Igualmente, corresponderá al administrador de infraestructuras ferroviarias, respecto de los referidos bienes de dominio público de su titularidad, establecer el régimen de uso de los mismos y otorgar las autorizaciones, y demás títulos que permitan su eventual utilización por terceros.

3. Son de dominio público, todas las líneas, los terrenos por ellas ocupados y las instalaciones que se realicen íntegramente en la zona de dominio público. Los bienes de dominio público de titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias que resulten innecesarios para la prestación de los servicios de interés general y esenciales para la comunidad que realiza podrán ser desafectados por aquél. La desafectación se llevará a cabo previa declaración de innecesiedad realizada por el órgano competente del administrador de infraestructuras ferroviarias que se establezca en su Estatuto y determinará la incorporación a su patrimonio de los bienes desafectados, que podrán ser objeto de enajenación o permuta.

4. Los bienes de dominio público del Estado cuya gestión corresponda al administrador de infraestructuras y que resulten innecesarios para la prestación de los servicios de interés general podrán ser desafectados por el Ministerio de Fomento previa comunicación al Ministerio de Hacienda. Los bienes desafectados se incorporarán al patrimonio del administrador de infraestructuras ferroviarias.

Artículo 25. Contratación del personal laboral y régimen presupuestario.

1. El régimen jurídico del personal laboral del administrador de infraestructuras ferroviarias y su contratación se ajustará al Derecho laboral.

2. El régimen presupuestario, el económico-financiero, el de contabilidad, el de intervención y el de con-

trol financiero del administrador de infraestructuras ferroviarias serán determinados en su Estatuto, conforme a lo establecido en el texto refundido de la Ley General Presupuestaria aprobado por Real Decreto 1091/1988, de 23 de septiembre.

Artículo 26. Régimen tributario.

El administrador de infraestructuras ferroviarias quedará sometido al régimen tributario propio de las entidades públicas empresariales, con las particularidades que esta Ley prevé.

Artículo 27. Control de la actuación del administrador de infraestructuras ferroviarias.

1. El control técnico y de eficacia de la gestión que ha de llevar a cabo el administrador de infraestructuras ferroviarias se realizará por el Ministerio de Fomento, básicamente, a través de los siguientes procedimientos:

a) Mediante su intervención, en el procedimiento de aprobación de los presupuestos de explotación y capital y en el Programa de actuación, inversiones y financiación del administrador de infraestructuras ferroviarias.

b) Por medio de las auditorías o los controles financieros y de gestión que resulten necesarios y que lleve a cabo el propio Ministerio o la entidad que éste designe y sin perjuicio de las funciones propias de la Intervención General de la Administración del Estado.

c) A través de la comunicación por el administrador de infraestructuras ferroviarias de los datos y acuerdos relativos a las cuestiones que determine, pudiendo, en todo caso, requerir la documentación que estime necesaria y realizar directamente el examen de la contabilidad u otros aspectos de la gestión, cuando lo considere conveniente.

d) Llevando a cabo las actuaciones inspectoras sobre la prestación de los servicios.

2. El control presupuestario y financiero del administrador de infraestructuras ferroviarias se realizará de conformidad con lo establecido en el Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria.

Artículo 28. Estatuto del administrador de infraestructuras ferroviarias.

Corresponderá al Gobierno, mediante Real Decreto y a propuesta conjunta de los Ministerios de Administraciones Públicas y de Hacienda, aprobar el Estatuto del administrador de infraestructuras ferroviarias. El Estatuto determinará su estructura organizativa básica, sus órganos de dirección, su composición y atribuciones y su régimen jurídico que se ajustará, en todo caso, a los criterios establecidos en esta Ley.

## CAPÍTULO VI

## Declaración sobre la red

Artículo 29. Contenido, elaboración, características y publicación de la declaración sobre la red.

1. La declaración sobre la red expondrá las características de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias e informará sobre la capacidad de cada tramo de la red y sobre las condiciones de acceso a la misma. Asimismo, detallará las normas generales, plazos, procedimientos y criterios que rijan en relación con la adjudicación de capacidad y los cánones y principios de tarificación que se deben aplicar a los diferentes servicios que presten las empresas ferroviarias. Finalmente, contendrá cualquier otra información que pueda ser necesaria para cursar una solicitud de capacidad de infraestructura. El administrador de infraestructuras ferroviarias está obligado a elaborar y publicar la referida declaración sobre la red.

2. El Ministerio de Fomento, mediante Orden, determinará el contenido de la declaración sobre la red.

## CAPÍTULO VII

## Adjudicación de capacidad de infraestructura

Artículo 30. Concepto de adjudicación de capacidad.

La adjudicación de capacidad de infraestructura es la asignación por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias de aquellas franjas horarias, definidas en la declaración sobre la red, a los correspondientes candidatos con el fin de que un tren pueda circular, entre dos puntos, durante un período de tiempo determinado.

Artículo 31. Candidatos.

1. Las solicitudes de capacidad de infraestructura podrán ser presentadas por aquellas empresas ferroviarias que, previamente, hayan obtenido una licencia de empresa ferroviaria y, asimismo, por las agrupaciones empresariales internacionales que constituyan dichas empresas.

2. Igualmente, podrán solicitar capacidad de infraestructura, en la forma que prevea la Orden del Ministerio de Fomento referida en el artículo 33 de esta Ley, determinadas personas jurídicas que, sin tener la consideración de empresas ferroviarias, estén interesadas en la explotación de un servicio ferroviario tales como los agentes de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado.

Artículo 32. Posibilidad de imponer requisitos a los candidatos.

El administrador de infraestructuras ferroviarias, con el fin de proteger sus legítimas expectativas en materia de ingresos y en la futura utilización de la infraestructura que gestione, podrá imponer requisitos a los candidatos, siempre y cuando éstos sean adecuados, transparentes y no discriminatorios. Tales requisitos se notificarán a la Comisión Europea y se referirán, únicamente, a la aportación de garantías económicas, que serán proporcionales al tipo y al nivel de actividad que prevea el candidato y, en su caso, a la acreditación de la idoneidad de éste para solicitar capacidad.

Artículo 33. Procedimiento de adjudicación.

1. El administrador de infraestructuras ferroviarias se ajustará, para la adjudicación de capacidad, al procedimiento que se determine mediante Orden del Ministerio de Fomento.

2. El régimen aplicable a las solicitudes de capacidad de infraestructura, a su coordinación, a la infraestructura congestionada y al plan de aumento de capacidad, será objeto de desarrollo por la Orden del Ministerio de Fomento a la que se refiere el apartado anterior.

Artículo 34. Medidas especiales en caso de perturbaciones del tráfico ferroviario.

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

2. Cuando, por cualquier causa, la infraestructura haya quedado temporalmente inutilizable, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá suspender, sin previo aviso, la prestación del servicio ferroviario sobre dichas infraestructuras para la realización, con carácter urgente, de las reparaciones oportunas. En tal caso, las empresas ferroviarias afectadas no tendrán derecho a exigir compensación o indemnización alguna.

3. En los supuestos previstos en este artículo, las empresas ferroviarias estarán obligadas a poner a disposición del administrador de infraestructuras ferroviarias los recursos que aquél estime apropiados y a prestarle la colaboración que les sea requerida.

Artículo 35. Derechos de uso de capacidad.

1. El derecho de uso de capacidad de infraestructura será adjudicado por el administrador de infraes-

estructuras ferroviarias y, una vez atribuido a un candidato, no podrá cederse a otra empresa. No se considerará cesión, la utilización de capacidad por parte de una empresa ferroviaria que opere por cuenta de un adjudicatario de capacidad que no sea empresa ferroviaria. En tal caso, dicha utilización de capacidad se llevará a cabo para el cumplimiento de los fines propios de la actividad del adjudicatario, que habrá de ser alguno de los previstos en el artículo 31.2.

2. En todo caso, queda prohibido todo negocio jurídico sobre la capacidad de infraestructura adjudicada. La contravención de este precepto determinará la revocación de la licencia.

3. Los derechos y obligaciones del administrador de infraestructuras ferroviarias y de los candidatos, en lo relativo a la adjudicación de capacidad, se fijarán mediante Orden del Ministerio de Fomento.

## CAPÍTULO VIII

### Infraestructuras ferroviarias en los Puertos y Aeropuertos

#### Artículo 36. Régimen aplicable.

1. Las infraestructuras ferroviarias que, en cada momento, existan en el ámbito de los Puertos de Interés General y estén conectadas con la Red Ferroviaria del Estado, formarán parte de ésta desde que así se establezca mediante Orden del Ministerio de Fomento, previo informe favorable de la Comunidad Autónoma.

2. La Autoridad Portuaria de cada Puerto de Interés General ejercerá respecto de las infraestructuras ferroviarias existentes en los Puertos de Interés General, las funciones que se atribuyen al administrador de infraestructuras ferroviarias en las letras a), b), c), d), e), i), k), l) y n) del apartado 1 del artículo 21.

3. La conexión de las infraestructuras ferroviarias a las que se refiere el apartado anterior con la Red Ferroviaria del Estado estará regulada por un convenio en el que se establecerán las obligaciones y derechos de cada una de las partes, con arreglo a los siguientes principios:

a) El administrador de infraestructuras ferroviarias establecerá, de acuerdo con las directrices que establezca el Ministerio de Fomento, las reglas para la conexión física de las infraestructuras ferroviarias administradas por aquél y las administradas por la Autoridad Portuaria correspondiente, así como para la gestión de las operaciones de circulación de las mismas.

b) La Autoridad Portuaria de que se trate establecerá, previo informe favorable de Puertos del Estado respecto de los Puertos de Interés General, las reglas para el diseño y la explotación de la red existente en cada puerto, en cuanto no perturbe el adecuado funcio-

namiento de la Red Ferroviaria del Estado administrada por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

El convenio al que se refiere este apartado, que afecte a los Puertos de Interés General, se celebrará, conjuntamente, por la Autoridad Portuaria correspondiente y el administrador de infraestructuras ferroviarias, previa autorización del Ministro de Fomento. En el referido convenio se recogerán cualesquiera aspectos operativos de la red y las reglas que habrá de respetar el administrador de infraestructuras ferroviarias para la adjudicación de la capacidad de las infraestructuras ferroviarias existentes en el ámbito de los Puertos de Interés General.

4. Las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos que no tengan la consideración de interés general serán de titularidad de la Comunidad Autónoma y, en caso de que estén conectados o se pretendan conectar con la Red Ferroviaria del Estado, se aplicarán las reglas que se establezcan en el oportuno convenio.

Dicho convenio será propuesto, conjuntamente, por la Comunidad Autónoma titular del puerto y el administrador de infraestructuras ferroviarias y aprobado por el Ministerio de Fomento. En él se recogerán cualesquiera aspectos operativos de la red.

5. Las infraestructuras ferroviarias que, en cada momento, existan en las zonas de servicio de los aeropuertos de interés general integran la Red Ferroviaria del Estado, previo informe favorable, en su caso, de las Comunidades Autónomas titulares de las infraestructuras afectadas y se regirán por las normas generales contenidas en esta Ley, sin perjuicio del oportuno convenio que, para coordinar sus respectivas competencias, se celebre entre la entidad pública que gestione los aeropuertos y el administrador de infraestructuras ferroviarias.

## CAPÍTULO IX

### Infraestructuras ferroviarias de titularidad privada

#### Artículo 37. Régimen aplicable a las líneas ferroviarias de titularidad privada.

1. Son infraestructuras de titularidad privada las pertenecientes a particulares, individual o colectivamente.

2. Para el establecimiento o la explotación de una infraestructura ferroviaria de titularidad privada que discurra por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, será necesario obtener, previamente, la correspondiente autorización administrativa que habilite para ello. Con anterioridad al otorgamiento de la autorización por el Ministerio de Fomento, el solicitante deberá presentar un proyecto de establecimiento o de explotación de la línea que incluirá, como mínimo, una

memoria explicativa de los fines que se persiguen mediante el establecimiento o la explotación de la infraestructura, con sus planos generales y parciales, así como los presupuestos correspondientes, las actividades que vayan a prestarse sobre aquélla, la descripción de las obras y las circunstancias técnicas de realización de las mismas, que habrán de ajustarse a las normas que, en materia de seguridad e interoperabilidad, se establezcan reglamentariamente por el Ministerio de Fomento. El proyecto de establecimiento o explotación de la línea deberá ser sometido a informe de las Comunidades Autónomas por cuyo territorio haya de transcurrir con anterioridad a su autorización por el Ministerio de Fomento.

3. Sobre la referida infraestructura ferroviaria de titularidad privada se podrá prestar transporte ferroviario por cuenta propia, como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos de su titular.

4. Cuando el establecimiento de una línea ferroviaria de titularidad privada sea, con arreglo a la legislación expropiatoria, de utilidad pública o interés social, el Ministerio de Fomento podrá habilitar a su titular para ocupar los terrenos de dominio público que resulten necesarios y, en su caso, para adquirir los de propiedad privada a través del procedimiento de expropiación forzosa en el que aquél tendrá la condición de beneficiario.

Artículo 38. Elementos de titularidad privada que complementen la Red Ferroviaria del Estado.

La conexión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada, especialmente de los apartaderos, con la Red Ferroviaria del Estado únicamente podrá realizarse cuando el administrador de infraestructuras ferroviarias expresamente lo autorice. El titular de la infraestructura ferroviaria de titularidad privada facilitará la conexión en los términos que se determinen en el documento formalizador de la autorización. Reglamentariamente, se determinarán las condiciones en las que se efectuará la conexión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada con la Red Ferroviaria del Estado y el régimen de construcción y explotación de los elementos de titularidad privada que complementen las infraestructuras ferroviarias de titularidad del Estado.

### TÍTULO III

Prestación de servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares

Artículo 39. Concepto.

Son servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares, los definidos como tales en el anexo

de esta Ley, que tienden a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario.

Artículo 40. Prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares.

1. La prestación de los servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares en las líneas de la Red Ferroviaria del Estado y sus zonas de servicio podrá ser realizada, bien directamente por el administrador de infraestructuras ferroviarias, bien por otras personas o entidades que necesariamente requerirán la obtención de un título habilitante otorgado por aquél.

2. Los contratos que se celebren por el administrador de infraestructuras ferroviarias para la prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares se regirán por lo previsto en la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, por la que se incorporan al ordenamiento jurídico español las Directivas 93/38/CEE y 92/12/CEE. En los supuestos en los que no sea de aplicación esta Ley, el administrador de infraestructuras ferroviarias acomodará su actuación al ordenamiento jurídico privado, con observancia de los principios de publicidad y concurrencia, en los términos que precise su Estatuto.

Artículo 41. Régimen aplicable.

Reglamentariamente, se determinará el régimen jurídico y las condiciones de prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares y se desarrollará lo establecido en el presente Título.

### TÍTULO IV

El transporte ferroviario

#### CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 42. El transporte ferroviario.

1. Se entiende por transporte ferroviario, a los efectos de la presente Ley, el realizado por empresas ferroviarias, empleando vehículos adecuados que circulen por la Red Ferroviaria del Estado.

2. El transporte ferroviario es un servicio de interés general y esencial para la comunidad y puede ser de viajeros y de mercancías. Dicho servicio se prestará en régimen de libre competencia, con arreglo a lo previsto en esta Ley.

3. A efectos de lo dispuesto en esta Ley, se entiende por transporte de viajeros, el de personas, y

por transporte de mercancías, el de cualquier clase de bienes.

4. El transporte ferroviario de competencia del Estado está integrado por los servicios de transporte de viajeros y mercancías que se desarrollen:

— Por infraestructuras de titularidad del Estado siempre que los servicios no tengan su origen y destino dentro del territorio de una sola Comunidad Autónoma.

— Por infraestructuras adscritas, construidas o administradas por el Ente público "«Administrador de infraestructuras ferroviarias», siempre que los servicios no tengan su origen y destino dentro del territorio de una Comunidad Autónoma.

— Por infraestructuras de titularidad privada que no se encuentren íntegramente situadas en el territorio de una Comunidad Autónoma, siempre que no se trate de servicios intraautonómicos.

5. Corresponde a las Comunidades Autónomas de conformidad con las competencias reconocidas en sus Estatutos de Autonomía sobre el transporte que se desarrolla íntegramente en su territorio, la ordenación de los servicios ferroviarios de transporte de viajeros y mercancías realizados íntegramente en el mismo sobre la red ferroviaria del Estado.

## CAPÍTULO II

### Empresas ferroviarias

Artículo 43. Empresas ferroviarias.

Son empresas ferroviarias aquellas entidades cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por ferrocarril, en los términos establecidos en la presente Ley. Las empresas ferroviarias deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, empresas ferroviarias, aquellas que aporten exclusivamente la tracción.

Artículo 44. Licencia de empresa ferroviaria.

1. La prestación del servicio de transporte ferroviario de viajeros y de mercancías no podrá realizarse sin obtener, previamente, la correspondiente licencia de empresa ferroviaria. La entidad que solicite la licencia deberá, en todo caso, formular la declaración de los tipos de servicios que pretenda prestar. Corresponderá al Ministro de Fomento, previo informe del administrador de infraestructuras ferroviarias, dictar, de forma motivada, la resolución de otorgamiento de la licencia que habilitará para la prestación de los servicios de transporte ferroviario de viajeros o de mercancías que se determinen en aquélla. La resolución correspondiente deberá producirse dentro de los tres meses siguientes a su presentación o al momento en que se complete la documentación exigible.

2. La licencia de empresa ferroviaria será única para toda la Red Ferroviaria del Estado, con el fin de ordenar eficientemente, coordinar y racionalizar la explotación, sobre aquélla, del servicio ferroviario.

3. Las licencias de empresa ferroviaria otorgadas por los demás Estados de la Unión Europea producirán todos sus efectos en España sin perjuicio de lo establecido en la disposición transitoria segunda.

4. Las empresas ferroviarias no podrán realizar actividades que no estén expresamente amparadas por la licencia, sin perjuicio de que soliciten, en su caso, su ampliación o la modificación de su contenido.

5. La licencia de empresa ferroviaria es intransmisible.

6. Las empresas ferroviarias podrán acceder a la infraestructura ferroviaria en los términos y condiciones establecidos en la presente Ley.

Artículo 45. Requisitos para la obtención de la licencia.

1. Las licencias se otorgarán previa acreditación por el solicitante del curriplimiento de los siguientes requisitos:

a) Revestir la forma de sociedad anónima, de acuerdo con la legislación española y sin perjuicio de lo establecido en la disposición adicional tercera. La sociedad deberá haberse constituido por tiempo indefinido y sus acciones habrán de tener carácter nominativo. En caso de que la sociedad esté o vaya a estar controlada, de forma directa o indirecta, por una o varias personas domiciliadas en un Estado no miembro de la Unión Europea, podrá denegársele 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.

b) Contar con capacidad financiera para hacer frente a sus obligaciones presentes y futuras.

c) Garantizar la competencia profesional de su personal directivo y técnico y la seguridad en los servicios que pretenda prestar.

d) Tener cubiertas las responsabilidades civiles que puedan serle exigibles.

2. Las entidades que pretendan prestar servicios de transporte ferroviario habrán de tener por objeto principal la realización de dicha actividad.

3. No podrán ser titulares de una licencia las siguientes entidades:

a) Aquellas cuyos administradores o miembros de su personal directivo sufran o hayan sufrido, en España o fuera de ella, pena privativa de libertad hasta que transcurran cinco años desde su íntegro cumplimiento, los declarados en situación concursal o los inhabilitados o suspendidos para ejercer cargos de administración en

sociedades o los sancionados o condenados mediante resolución o sentencia firme por las infracciones a que se refieren las letras b), c), e) y f) siguientes.

b) Las sancionadas por infracciones administrativas muy graves previstas en la legislación mercantil, de defensa de la competencia o de ordenación del transporte, en el plazo de cinco años desde la imposición de la sanción.

c) Las que estén incurso en un procedimiento concursal.

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

e) Las que, prestando servicios de transporte transfronterizo de mercancías sujetos a trámites aduaneros, hayan sido sancionadas por incumplir las normas que regulen el régimen aduanero, en el plazo de cinco años desde la resolución sancionadora.

#### Artículo 46. Capacidad financiera de las solicitantes.

1. Se entenderá cumplido el requisito de capacidad financiera, cuando la empresa solicitante acredite que puede hacer frente a sus obligaciones reales y potenciales, durante un período de doce meses a contar desde la solicitud de la licencia.

2. Se evaluará la capacidad financiera con arreglo a las cuentas anuales auditadas de la empresa. Para esta evaluación serán determinantes los siguientes elementos:

a) Los recursos financieros disponibles, incluidos depósitos en bancos, anticipos consignados en cuentas corrientes y préstamos.

b) Los fondos y elementos del activo susceptibles de ser aportados en garantía.

c) El capital de explotación.

d) Las inversiones realizadas, incluidas las llevadas a cabo para la adquisición de vehículos, terrenos, edificios, instalaciones y material rodante.

e) Las cargas sobre el patrimonio de la empresa.

3. Podrá acreditarse la capacidad financiera mediante la presentación de un informe pericial y de los documentos adecuados expedidos por entidades de crédito o auditores de cuentas. Dichos documentos deberán incluir datos sobre los elementos mencionados en el apartado anterior.

4. Respecto de las sociedades de nueva creación, su capacidad financiera se evaluará en función de su cifra de capital social y de las garantías que presten sus accionistas para asegurar el cumplimiento de las obligaciones de aquéllas.

5. Se estimará que la entidad solicitante no dispone de la suficiente capacidad financiera cuando, debido a su actividad, no se encuentre al corriente en el pago de sus deudas tributarias o con la Seguridad Social.

#### Artículo 47. Competencia profesional del solicitante de la licencia.

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

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

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

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

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

#### Artículo 48. Cobertura de responsabilidad civil.

1. La entidad solicitante de una licencia deberá tener suficientemente garantizada la responsabilidad civil en la que pueda incurrir, en particular, la derivada de los daños causados a los viajeros, a la carga, al equipaje, al correo y a terceros. Igualmente, esa garantía cubrirá la responsabilidad derivada de daños a las infraestructuras ferroviarias.

2. Reglamentariamente, se establecerán el importe y las condiciones de cobertura de responsabilidad civil, en función de la naturaleza de los servicios que se vayan a prestar.

#### Artículo 49. Conservación de eficacia de la licencia.

La licencia conservará su validez mientras la empresa ferroviaria cumpla los requisitos previstos en la presente Ley para su otorgamiento. Corresponde al Ministerio de Fomento, con arreglo al procedimiento que éste determine, verificar el cumplimiento por la empresa ferroviaria de los indicados requisitos. Dicha verificación tendrá lugar:

a) Al menos, cada cinco años desde el otorgamiento de la licencia o desde la finalización del anterior procedimiento de verificación.

b) Cuando el Ministerio de Fomento tenga indicios del posible incumplimiento por una empresa ferroviaria de los requisitos exigidos.

c) Cuando la empresa ferroviaria sufra una modificación de su régimen jurídico, en particular, en el caso de transformación, fusión o adquisición de una parte significativa de los títulos representativos de su capital o de segregación de una rama de actividad.

Estas circunstancias habrán de ser notificadas por la empresa ferroviaria al Ministerio de Fomento, en el plazo de un mes desde que se produzcan. La referida obligación de comunicación se impone, expresamente, a los titulares de las licencias o de otros títulos habilitantes.

#### Artículo 50. Suspensión de la licencia.

1. El Ministro de Fomento podrá suspender, con carácter total o parcial, los efectos de la licencia concedida a una empresa ferroviaria. Cuando la suspensión sea parcial, tendrá el alcance que, expresamente, se determine.

2. La suspensión de la licencia procederá cuando se dé alguno de los siguientes supuestos:

a) Apertura de un expediente sancionador por infracción muy grave. El acuerdo de suspensión se producirá siguiendo el procedimiento previsto para la adopción de medidas provisionales.

b) Como sanción, según lo previsto en el Título VII.

c) Cuando la empresa ferroviaria hubiera interrumpido sus operaciones durante un período superior a seis meses, salvo que el Ministerio de Fomento acuerde la revocación de la licencia.

3. La suspensión sólo se acordará cuando, dándose una de las causas anteriormente señaladas, la medida sea conveniente para garantizar la seguridad y la eficaz prestación del servicio del transporte ferroviario. La suspensión podrá acordarse por un plazo máximo de doce meses.

4. Reglamentariamente, se desarrollará el régimen aplicable a la suspensión de las licencias.

#### Artículo 51. Revocación de la licencia.

1. La licencia concedida a una empresa ferroviaria podrá revocarse en los siguientes supuestos:

a) Por incumplimiento sobrevenido por la empresa ferroviaria de los requisitos establecidos en esta Ley para su otorgamiento. No obstante, cuando la licencia sea revocada por incumplimiento del requisito de capacidad financiera, el Ministerio de Fomento podrá, por razones de interés general, conceder a la empresa ferroviaria una licencia temporal, siempre que no se comprometa la seguridad del servicio de transporte ferro-

viario. Dicha licencia temporal sólo tendrá validez durante un período máximo de seis meses a partir de su fecha de otorgamiento.

b) Por la declaración en estado concursal, salvo que el Ministerio de Fomento constate la viabilidad financiera de la empresa, en un plazo de dos meses desde que aquélla se produzca.

c) Por la obtención de la licencia en virtud de declaraciones falsas o por otro medio irregular.

d) Por el acaecimiento de alguna de las causas de disolución forzosa de la empresa ferroviaria previstas en el artículo 260 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas aprobado por Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre.

e) Por la sanción impuesta, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 86 de esta Ley.

f) Por no haber comenzado la prestación del servicio dentro de los seis meses siguientes a la fecha de la notificación del otorgamiento de la licencia, por causa imputable a la empresa ferroviaria. No obstante, ésta podrá solicitar que se establezca un plazo mayor para el inicio de sus actividades, el cual se concederá en función de la especificidad de los servicios que se vayan a prestar y no podrá exceder, en ningún caso, de dieciocho meses.

g) Por la revocación de una autorización para prestar servicios de transporte ferroviario de interés público por incumplimiento de las obligaciones inherentes a la misma.

h) Por la interrupción de sus operaciones durante un período superior a seis meses, salvo que el Ministerio de Fomento acuerde la suspensión de la licencia.

2. El acuerdo de iniciación del expediente de revocación de la licencia y su instrucción corresponderán al órgano del Ministerio de Fomento al que reglamentariamente se atribuyan estas competencias. La resolución del expediente corresponderá al Ministro de Fomento. Si se acordare la revocación de la licencia, la resolución será inmediatamente ejecutiva. En lo no previsto en esta Ley, la revocación de la licencia se ajustará al procedimiento establecido en el Título VI de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y demás legislación aplicable.

3. Mediante Orden del Ministerio de Fomento, se desarrollará el procedimiento de revocación de las licencias.

#### Artículo 52. Comunicaciones a otros Estados miembros de la Unión Europea.

1. Cuando el Ministerio de Fomento tenga indicios del posible incumplimiento de los requisitos legales y reglamentariamente exigibles por una empresa ferroviaria a la que haya otorgado la licencia una auto-

ridad de otro Estado miembro, informará de ello, sin demora, a dicha autoridad.

2. En el caso de que el Ministerio de Fomento tenga conocimiento de que a una empresa ferroviaria de otro Estado miembro de la Unión Europea que opere en España le ha sido suspendida o revocada la licencia, acordará, de inmediato, las medidas pertinentes para que no realice la prestación de servicios amparada por dicho título habilitante.

3. Siempre que el Ministerio de Fomento haya concedido, modificado, suspendido o revocado una licencia, informará inmediatamente de ello a la Comisión Europea.

### CAPÍTULO III

Intervención administrativa en la prestación de servicios de transporte ferroviario y en la explotación de infraestructuras

Artículo 53. Servicios de transporte ferroviario de interés público.

1. El Consejo de Ministros podrá declarar de interés público la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario sobre las líneas o los tramos que integran la Red Ferroviaria del Estado cuando aquella resulte deficitaria o no se produzca en las adecuadas condiciones de frecuencia y calidad, y sea necesaria para garantizar la comunicación entre distintas localidades del territorio español. Declarada de interés público la prestación de un determinado servicio de transporte ferroviario, las empresas ferroviarias únicamente podrán prestarlo previa la obtención de la correspondiente autorización.

2. Las autorizaciones para prestar servicios de transporte ferroviario de interés público en las referidas líneas o tramos se otorgarán por el Ministerio de Fomento mediante el correspondiente procedimiento de licitación pública que se ajustará a lo que reglamentariamente se prevea y, en todo caso, a los principios de transparencia y no discriminación. No obstante, cuando el coste anual de prestación del servicio no exceda de 1.000.000 euros, la autorización podrá ser objeto de adjudicación directa.

3. Las autorizaciones se otorgarán con carácter exclusivo y deberán prever el régimen de derechos y obligaciones aplicable a las empresas ferroviarias y, en particular, las ayudas públicas que tendrán derecho a percibir éstas, para compensar su déficit en la explotación de los servicios.

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

5. Mediante Orden del Ministerio de Fomento, se establecerá el régimen de las autorizaciones para pres-

tar servicios de transporte ferroviario de interés público.

Artículo 54. Intervención de la Administración.

1. El Gobierno, con carácter excepcional y transitorio, podrá acordar la asunción, por la Administración General del Estado, de la gestión de determinados servicios de transporte por ferrocarril o la explotación de ciertas infraestructuras ferroviarias para garantizar la seguridad pública y la defensa nacional. Cuando la asunción tenga lugar por motivos de seguridad pública deberá acreditarse la necesidad de la misma por resultar insuficiente para garantizarla el ejercicio de la competencia sobre ferrocarriles de la correspondiente Comunidad Autónoma.

2. Cuando el procedimiento de licitación para el otorgamiento de la correspondiente autorización para la prestación de servicios de interés público fuere declarado desierto, el Ministerio de Fomento podrá imponer, como obligación de servicio público, a la empresa ferroviaria que cuente con medios adecuados y suficientes y explote otros servicios ferroviarios en el área geográfica en la que aquélla deba cumplirse, la de prestar los declarados de interés público. Dicha empresa será resarcida, en su caso, en la forma que se determine reglamentariamente.

3. Si una empresa ferroviaria dejare de prestar servicios de transporte de viajeros declarados de interés público o servicios complementarios o auxiliares a los mismos, o los prestare en condiciones que no garanticen la seguridad de las personas, el Ministerio de Fomento adoptará todas las medidas necesarias para garantizar su correcta prestación.

### CAPÍTULO IV

Registro Especial de Empresas Ferroviarias

Artículo 55. Régimen aplicable.

1. Se crea, en el Ministerio de Fomento, el Registro Especial de Empresas Ferroviarias.

2. Dicho Registro será de carácter público y su regulación se hará por Real Decreto. En él deberán inscribirse, de oficio, los datos relativos a las empresas ferroviarias, en la forma que se determine reglamentariamente.

En la correspondiente inscripción, habrán de figurar, también, las condiciones impuestas a las empresas ferroviarias para el ejercicio de su actividad propia y sus modificaciones.

## CAPÍTULO V

### Régimen de seguridad en el transporte ferroviario

Artículo 56. Cumplimiento de las normas de seguridad.

1. La realización de las actividades ferroviarias estará sujeta a las normas de seguridad previstas en esta Ley y en sus disposiciones de desarrollo.

2. Las Administraciones Públicas velarán porque, en todo momento, se garantice el derecho de los ciudadanos a recibir, en adecuadas condiciones de seguridad, el servicio de transporte ferroviario.

Artículo 57. Certificados de seguridad.

1. Con carácter previo a la prestación del servicio ferroviario sobre una determinada línea, las empresas ferroviarias deberán obtener el correspondiente certificado de seguridad.

2. El certificado de seguridad establecerá las condiciones que deben cumplir las empresas ferroviarias que presten un servicio de transporte ferroviario, en materia de gestión de la seguridad, de personal de conducción y acompañamiento y de material rodante, así como en cualesquiera otras materias que se determinen reglamentariamente.

Las empresas ferroviarias deberán respetar, en todo momento, las condiciones establecidas. El incumplimiento por las empresas ferroviarias de las condiciones previstas en el certificado de seguridad, determinará su revocación.

3. Para el otorgamiento del certificado de seguridad se exigirá a quién lo solicite la acreditación, de modo suficiente, de que el servicio correspondiente lo prestará adecuadamente, sin riesgos para las personas o para los bienes.

4. El certificado de seguridad es un documento que emitirá la Comunidad Autónoma donde radique el domicilio o establecimiento principal de la empresa ferroviaria a cuyo favor haya de otorgarse. Particularmente, en la medida en que así lo establezca la normativa comunitaria, se podrá prever, reglamentariamente, que el otorgamiento del certificado de seguridad se lleve a cabo por un ente u órgano administrativo habilitado al efecto por la correspondiente Comunidad Autónoma.

5. Reglamentariamente se determinará el contenido del certificado de seguridad que habrá de referirse, como mínimo, al sistema de control, de circulación y de seguridad ferroviaria, a los conocimientos y requisitos exigidos al personal de conducción, a las características técnicas del material y al procedimiento para su otorgamiento, que deberá ajustarse a los principios de protección de los viajeros y las mercancías, transparencia y no discriminación. Del mismo

modo, se determinará el régimen para su renovación y revisión.

Artículo 58. Homologación del material rodante.

El Ministerio de Fomento establecerá, mediante Orden, las condiciones y requisitos para la homologación del material rodante que circule por las líneas ferroviarias de la Red Ferroviaria del Estado.

## CAPÍTULO VI

### Derechos de los usuarios

Artículo 59. Derechos de los usuarios.

1. Los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de competencia estatal tendrán derecho al uso de los mismos en los términos que se establezcan en la normativa vigente y, en su caso, en los contratos que celebren con las empresas ferroviarias. Éstas respetarán los niveles de calidad que se determinen reglamentariamente.

Las tarifas exigibles por las empresas ferroviarias a sus clientes en concepto de retribución por los servicios ferroviarios prestados estarán sujetas al Derecho privado.

El Ministerio de Fomento autorizará las condiciones generales de contratación tanto del transporte de viajeros como del de mercancías.

2. Concretamente, los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de competencia estatal de viajeros gozarán de los siguientes derechos:

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

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

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

d) Celebrar con la empresa ferroviaria un contrato de transporte ajustado a lo dispuesto en la ley 26/1984, de 19 de julio, de Defensa de los Consumidores y Usuarios. Los contratos tipo de transporte que afecten a los usuarios del servicio deberán ser previamente aprobados por el Ministerio de Fomento.

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

f) Ser informados de los procedimientos establecidos para resolver las controversias que puedan surgir

en relación con el cumplimiento del contrato de transporte ferroviario.

g) Cualesquiera otros que les reconozcan las normas vigentes.

3. Los usuarios, sin perjuicio de poder instar la defensa de sus pretensiones, en los términos previstos en la vigente legislación, ante las Juntas Arbitrales de Transporte y, en todo caso, ante la jurisdicción ordinaria, están facultados para dirigir las reclamaciones relacionadas con la prestación del servicio a la empresa ferroviaria que lo lleve a cabo.

4. Las empresas ferroviarias deberán tener, a disposición de los usuarios de los servicios, un libro de reclamaciones, editado con arreglo al modelo que se determine reglamentariamente.

## CAPÍTULO VII

### El personal ferroviario

Artículo 60. Régimen aplicable.

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

2. Mediante Orden del Ministerio de Fomento y para el personal que preste servicio en los ferrocarriles de competencia estatal, se establecerán las condiciones y requisitos para la obtención de los títulos o permisos que habiliten para desempeñar las funciones propias del personal ferroviario, así como el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de formación de dicho personal.

## TÍTULO V

### Régimen económico y tributario

#### CAPÍTULO I

##### Tasas por licencias y certificados de seguridad

Artículo 61. Régimen jurídico de las tasas

1. Constituye el hecho imponible de la tasa por otorgamiento de la licencia de empresa ferroviaria, la expedición de ésta, su ampliación o su renovación.

2. Constituye el hecho imponible de la tasa por otorgamiento de certificados de seguridad, la expedición, la ampliación, la renovación y la revisión de los mismos, en la forma prevista en la presente Ley.

3. Será sujeto pasivo de las tasas, la empresa ferroviaria a cuyo favor se otorgue, amplíe, renueve o revise la correspondiente licencia o el certificado de seguridad.

4. La cuantía que se debe satisfacer en concepto de cada una de las tasas será la siguiente:

a) Expedición de licencia o de certificado de seguridad: 10.000 euros.

b) Ampliación, renovación o revisión de licencia o de certificado de seguridad: 5.000 euros.

Artículo 62. Devengo

1. Las tasas se devengarán en el momento de la expedición, la ampliación o la renovación de las licencias o en el de la expedición, la ampliación o la revisión de los certificados de seguridad, con independencia de la actividad desarrollada por el sujeto pasivo.

2. La tasa por renovación del certificado de seguridad se devengará con periodicidad quinquenal, en plazos contados de fecha a fecha, a partir del otorgamiento del certificado.

3. La suspensión o revocación de la licencia o la del certificado de seguridad no dará derecho a la devolución del importe de la tasa.

Artículo 63. Gestión y afectación de las tasas.

1. La gestión, la liquidación y la recaudación de las tasas por el otorgamiento de las licencias, de conformidad con lo establecido en la presente Ley, al Ministerio de Fomento.

2. La gestión, la liquidación y la recaudación de las tasas por la expedición, la ampliación y la renovación de certificados de seguridad corresponden al órgano administrativo o entidad competente para el otorgamiento de los mismos.

3. El importe de la recaudación de las citadas tasas se ingresará en el patrimonio del administrador de infraestructuras ferroviarias, salvo que por Ley se establezca una afectación distinta respecto de las tasas relativas a certificados de seguridad.

Artículo 64. Actualización.

La cuantía de las tasas a que se refiere el presente Capítulo podrá ser modificada a través de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado.

## CAPÍTULO II

### Tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros

Artículo 65. Régimen jurídico de la tasa

1. Constituye el hecho imponible de la tasa, la prestación del servicio de vigilancia y control del acceso, tanto de viajeros como de equipajes, a las estacio-

nes y demás recintos ferroviarios, tanto de titularidad estatal como de titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias.

2. Serán sujetos pasivos de la tasa, los viajeros de conformidad con lo establecido en la presente Ley.

3. Tendrán la consideración de sujetos pasivos sustitutos, el particular, el organismo o la empresa ferroviaria con quien el viajero hubiera contratado el servicio de transporte.

4. El sujeto pasivo sustituto está obligado a liquidar al administrador de infraestructuras ferroviarias el importe de la tasa.

5. La cuantía de esta tasa será la siguiente:

a) De 0,02 euros por persona y viaje, en servicios que cubran distancias que no sobrepasen los 150 kilómetros, y estará incluida en el precio del transporte.

b) De 0,15 euros por persona y viaje, en servicios que cubran distancias que superen los 150 kilómetros y no sobrepasen los 300 kilómetros, y estará incluida en el precio del transporte.

c) De 0,30 euros por persona y viaje, en servicios internacionales o que cubran distancias que superen los 300 kilómetros, y estará incluida en el precio del transporte.

d) En los contratos de transporte que faculten para realizar un número indeterminado de viajes, la cuantía de la tasa será el producto de multiplicar 0,03 euros por el número de días de validez del título.

e) En aquellos contratos de transporte habilitantes para realizar un número indeterminado de viajes en dos o más medios, la cuantía de la tasa será el producto de multiplicar 0,20 euros por el número de meses o fracción de mes de validez del título.

#### Artículo 66. Devengo.

1. La tasa se devengará en el momento en que se inicie la prestación del servicio que constituye el hecho imponible, sin perjuicio de lo previsto en el apartado siguiente.

2. De forma simultánea a la celebración del contrato de transporte, deberá constituirse un depósito previo equivalente al importe de esta tasa por parte del sujeto pasivo.

#### Artículo 67. Afectación.

Lo recaudado por esta tasa se ingresará en el patrimonio del administrador de infraestructuras ferroviarias.

#### Artículo 68. Actualización.

La cuantía de las tasas a que se refiere el presente Capítulo podrá ser modificada a través de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado o, en su caso, mediante Orden Ministerial.

### CAPÍTULO III

Tasas por homologación de centros de formación del personal ferroviario y de certificación del material rodante y por el otorgamiento de títulos a dicho personal en el ámbito de las competencias del Estado

#### Artículo 69. Régimen jurídico de las tasas

1. La gestión precisa para la homologación de centros de formación del personal ferroviario y de certificación del material rodante y para el otorgamiento de títulos a dicho personal, darán derecho a la exacción de las tasas compensatorias del coste de los trámites y actuaciones necesarias, con arreglo a lo que se dispone en el presente Capítulo.

2. Constituye el hecho imponible de las tasas, la prestación por la Administración de los servicios necesarios para el otorgamiento de las homologaciones y títulos correspondientes.

3. Serán sujetos pasivos de las tasas, según los supuestos, la persona natural o jurídica que solicite la homologación o título correspondiente.

4. La cuantía de las tasas será de:

- a) Por la homologación de centros, 6.000 euros.
- b) Por la expedición de títulos, 300 euros.

#### Artículo 70. Devengo.

Las tasas se devengarán en el momento de la solicitud correspondiente.

#### Artículo 71. Gestión y afectación de las tasas.

La gestión y afectación de las tasas se regirá por lo dispuesto en el artículo 63, respecto de las tasas por licencias y certificados de seguridad.

#### Artículo 72. Actualización.

En cuanto a la actualización de la cuantía de estas tasas, será de aplicación lo establecido en el artículo 64.

### CAPÍTULO IV

#### Tasas por utilización de las infraestructuras ferroviarias

#### Artículo 73. Principios generales.

1. El administrador de infraestructuras ferroviarias percibirá de las empresas que presten servicios de transporte ferroviario, tasas por la utilización de las infraestructuras ferroviarias y de las estaciones, las terminales e instalaciones ferroviarias y sus servicios, de

acuerdo con lo establecido en el presente Título, que recibirán el nombre de cánones.

2. Quedan, en todo caso, afectos al patrimonio del administrador de infraestructuras ferroviarias los ingresos obtenidos por el cobro los referidos cánones, con independencia de las tarifas o los precios privados que pueda percibir de las empresas ferroviarias y de terceros. El importe total de los cánones percibidos por el administrador de infraestructuras ferroviarias se tendrá en cuenta a efectos de establecer el precio que el Estado fije para su retribución en el convenio o en el contrato-programa a que se refiere el artículo 22.2.

3. Los cánones se fijarán de acuerdo con los principios generales de viabilidad económica de las infraestructuras, explotación eficaz de las mismas, situación del mercado y equilibrio financiero en la prestación de los servicios, y con arreglo a criterios de igualdad, transparencia y no discriminación entre prestadores de servicios ferroviarios.

4. Como excepción, y con la finalidad de fomentar el uso eficaz de las redes y de incentivar la rentabilidad en la gestión de éstas, los cánones ferroviarios podrán estar sujetos a recargos, por los costes medioambientales, de accidentes y de infraestructura que no paguen los modos de transporte alternativos al ferroviario y, en su caso a las bonificaciones legalmente establecidas.

5. Los recargos sobre los cánones deberán ajustarse a los principios de eficiente prestación de los servicios, transparencia y no discriminación. En el caso de proyectos de inversión específicos, los recargos podrán estar fundados en los costes de dichos proyectos.

6. Las bonificaciones sobre los cánones se limitarán al ahorro efectivo de costes administrativos por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias. No obstante, se podrán aplicar, también, con carácter temporal para fomentar el desarrollo de nuevos servicios ferroviarios o de descuentos para incentivar el uso de líneas infrautilizadas.

#### Artículo 74. Impugnación de los actos de administración y cobro de cánones.

Sin perjuicio del régimen jurídico general aplicable a la impugnación de los actos del administrador de infraestructuras ferroviarias como entidad de derecho público, los relativos a la administración y cobro de cánones serán susceptibles de reclamación en vía económico-administrativa.

#### Artículo 75. Canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria del Estado.

Uno. Hecho imponible.

Constituye el hecho imponible del canon la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red

Ferroviaria del Estado, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización, en las modalidades que se especifican a continuación:

1. La asignación de capacidad y el acceso a la Red (modalidad A).
2. La reserva de capacidad (modalidad B).
3. El uso de capacidad o la circulación de trenes (modalidad C).
4. El tráfico producido sobre la infraestructura ferroviaria (modalidad D).
5. El estacionamiento y la utilización de andenes en las estaciones (modalidad E).
6. El paso por cambiadores de ancho (modalidad F).

Dos. Devengo.

El devengo del canon se producirá en el momento de la adjudicación del derecho al uso de la infraestructura en el caso de las modalidades A) y B), y cuando se inicie la utilización efectiva de la infraestructura en las modalidades C), D), E) y F).

Tres. Sujetos pasivos.

Serán sujetos pasivos del canon las empresas ferroviarias que presenten los servicios.

Cuatro. Cuantías.

1. Sólo podrán modificarse mediante Ley el número o la identidad de los elementos y criterios de cuantificación sobre los cuales se determinen las cuotas exigibles en cada tarifa.

2. A los efectos de lo previsto en el apartado anterior, se considerarán elementos y criterios de cuantificación para cada una de las tarifas del presente canon los siguientes:

Modalidad A: En función de las líneas o tramos de red en los que se pretenda prestar los servicios. Se repercutirá, exclusivamente, el coste que suponga al administrador de infraestructuras ferroviarias el mantenimiento de los medios personales y materiales para la administración de la línea o tramo de red correspondiente.

Modalidad B: Los kilómetros de longitud del surco reservado por el operador ferroviario.

Modalidad C: Las toneladas, toneladas dinámicas, el número de pantógrafos en captación u otras características técnicas significativas de los vehículos y la distancia recorrida por el tren.

Modalidad D: El valor económico de la capacidad de tráfico ofertada (plazas-km, tm-km, TEU-km).

Repercutirá a los obligados al pago los costes de carácter financiero, amortización del inmovilizado y,

en su caso, los necesarios para garantizar el desarrollo razonable de las infraestructuras ferroviarias.

Modalidad E. El tiempo de estacionamiento del tren, la realización de operaciones de cambio de vía a solicitud del operador y la categoría de la estación.

Modalidad F: Los pasos de tren por cambiador de ancho.

3. El establecimiento y modificación de las cuantías resultantes de la aplicación de los elementos y criterios a que se refieren los números anteriores podrá efectuarse mediante Orden Ministerial.

4. Las Órdenes Ministeriales que, de conformidad con lo establecido en el anterior número de este apartado, establezcan o modifiquen las cuantías del canon deberán ir acompañadas de una Memoria económico-financiera sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate y sobre la justificación de la cuantía propuesta, la cual deberá ajustarse a lo establecido en el artículo 20.1 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos. La falta de este requisito determinará la nulidad de pleno derecho de la disposición.

5. Sobre las cuantías que resulten exigibles se aplicarán los impuestos indirectos que graven la prestación de los servicios objeto de gravamen, en los términos establecidos en la legislación vigente.

#### Cinco. Gestión, recaudación y afectación.

1. La gestión del canon corresponderá al administrador de infraestructuras ferroviarias.

2. Las tarifas podrán ser objeto de liquidación de forma individualizada o conjunta en los términos que prevea la Orden Ministerial que apruebe los modelos de liquidación y regule los plazos y medios para hacer efectivo el ingreso de las cuantías exigibles.

3. El importe de lo recaudado por este canon formará parte del presupuesto de ingresos del administrador de infraestructuras ferroviarias.

#### Artículo 76. Canon por utilización de los andenes y terminales ferroviarios.

##### Uno. Hecho imponible.

Constituye el hecho imponible del canon la utilización de los andenes y terminales ferroviarios integrantes de la Red Ferroviaria del Estado, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización en los términos que se especifican en las modalidades siguientes:

1. La utilización de estaciones por parte de los viajeros (modalidad A).

2. La utilización de los aparcamientos de vehículos abiertos al público que sean explotados directamen-

te por el administrador de infraestructuras ferroviarias (modalidad B).

3. La utilización del dominio público ferroviario (modalidad C).

##### Dos. Devengo.

El canon se devengará en el momento del otorgamiento inicial y mantenimiento anual de la concesión, autorización o adjudicación, con la excepción de las modalidades A) y B), en las que el devengo coincidirá con el momento de producción del hecho imponible.

##### Tres. Sujetos pasivos.

Serán sujetos pasivos del canon las personas físicas o jurídicas que utilicen o se beneficien de la explotación de las estaciones ferroviarias, instalaciones y dependencias a que se refiere el primer apartado de este artículo.

##### Cuatro. Cuantías.

1. Sólo podrán modificarse mediante Ley el número o la identidad de los elementos y criterios de cuantificación sobre los cuales se determinen las cuotas exigibles en cada modalidad.

2. A los efectos de lo previsto en el apartado anterior, se considerarán elementos y criterios de cuantificación para cada una de las tarifas del presente canon los siguientes:

Modalidad A: La duración del recorrido de los viajeros.

A los efectos de esta tarifa se consideran viajeros todas aquellas personas que no puedan ser consideradas tripulación y personal de supervisión de los operadores.

La presente modalidad deberá ser incluida en el precio del transporte por la empresa ferroviaria.

Modalidad B: El tiempo de aparcamiento y el tipo de vehículo estacionado.

Modalidad C: Utilización del dominio público ferroviario.

Precisará de autorización por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias el desarrollo de cualquier actividad que se desarrolle en el ámbito del dominio público ferroviario, cuando para su normal desarrollo precisen de su ocupación.

3. El establecimiento y modificación de las cuantías resultantes de la aplicación de los elementos y criterios a que se refieren los números anteriores podrá efectuarse mediante Orden Ministerial.

4. Las Órdenes Ministeriales que, de conformidad con lo establecido en el anterior número de este apartado, establezcan o modifiquen las cuantías del canon, deberán ir acompañadas de una Memoria económico-

financiera sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate y sobre la justificación de la cuantía propuesta, la cual deberá ajustarse a lo establecido en el artículo 20.1 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos. La falta de este requisito determinará la nulidad de pleno derecho de la disposición.

5. Las modalidades indicadas en el número 2 de este apartado no incluyen el consumo de energía eléctrica, líneas de teléfono, limpieza y similares, siendo por cuenta del explotador los gastos por consumos o suministros que facilite el administrador de infraestructuras ferroviarias.

6. Sobre las cuantías que resulten exigibles se aplicarán los impuestos indirectos que graven la prestación de los servicios objeto de gravamen, en los términos establecidos en la legislación vigente.

#### Cinco. Gestión, recaudación y afectación.

1. La gestión del canon corresponderá al administrador de infraestructuras ferroviarias, la cual podrá exigir la presentación de cualquier documento acreditativo que sea preciso para la práctica de las liquidaciones procedentes por aplicación del presente canon.

2. Las modalidades podrán ser objeto de liquidación de forma individualizada o conjunta en los términos que prevea la Orden Ministerial que apruebe los modelos de liquidación y regule los plazos y medios para hacer efectivo el ingreso de las cuantías exigibles.

3. El importe de lo recaudado por este canon formará parte del presupuesto de ingresos del administrador de infraestructuras ferroviarias.

### CAPÍTULO V

#### Disposición aplicable a todas las tasas ferroviarias

Artículo 77. Impugnación de los actos de administración y cobro de tasas.

Sin perjuicio del régimen jurídico general aplicable a la impugnación de los actos del administrador de infraestructuras ferroviarias como entidad de derecho público, los relativos a la administración y cobro de tasas serán susceptibles de reclamación en vía económico-administrativa.

### CAPÍTULO VI

#### Tarifas

Artículo 78. Régimen general.

1. La prestación por el administrador de infraestructuras ferroviarias de servicios adicionales, complementarios y auxiliares a terceros, en régimen de concurrencia y de Derecho privado, así como el uso comercial de sus instalaciones y espacios disponibles, estarán sujetos al pago de las correspondientes tarifas

en beneficio del primero y a cargo de las personas beneficiarias de los referidos servicios y usos.

2. La prestación por terceros, con habilitación otorgada por el administrador de infraestructuras ferroviarias, de servicios adicionales, complementarios y auxiliares a terceros, estará sujeta al pago de las correspondientes tarifas en beneficio de la entidad pública empresarial y a cargo de las entidades beneficiarias de los referidos servicios.

3. No se devengarán tarifas por las actividades y servicios sujetos al pago de los cánones ferroviarios regulados en el presente Título.

Artículo 79. Fijación, cuantía y exigibilidad.

1. Las tarifas, que tendrán el carácter de precios privados, serán aprobados anualmente por el administrador de infraestructuras ferroviarias y remitidas al Ministerio de Fomento.

El Ministerio de Fomento podrá establecer, por motivos de interés general, exenciones o bonificaciones en las tarifas por servicios ferroviarios, compensando al administrador de infraestructuras ferroviarias por la disminución de ingresos que se derive de la aplicación de las mismas.

2. El importe de las tarifas se fijará atendiendo al tipo de actividad, a su interés ferroviario y a su relevancia económica, así como al coste que suponga para el administrador de infraestructuras ferroviarias la prestación de los servicios, y a la política comercial de éste.

3. Las tarifas serán exigibles desde que se solicite la prestación del servicio, la actividad o utilización de que se trate y deberán hacerse efectivas en las condiciones que se establezcan en el momento de su fijación o actualización.

4. Los certificados acreditativos del impago de las facturas giradas por el administrador de infraestructuras ferroviarias, que deberán ser notificados al obligado al pago, tendrán la consideración de títulos ejecutivos, conforme a lo dispuesto en el artículo 517 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

5. La acción para exigir el pago de las tarifas por servicios prestados directamente por el administrador de infraestructuras ferroviarias prescribirá a los cinco años desde la prestación del servicio.

6. El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá suspender la prestación del servicio en el supuesto de impago de las tarifas correspondientes, previa comunicación expresa dirigida al obligado al pago. La suspensión del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda.

7. El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá solicitar depósitos, avales, pagos a cuenta o cualquier otra garantía suficiente para el cobro del importe de las tarifas por los servicios que preste.

8. Corresponde a la jurisdicción ordinaria la resolución de cuantas controversias se susciten en relación con la determinación o pago de las tarifas a que se refiere el presente Capítulo.

## TÍTULO VI

## La administración ferroviaria

## Artículo 80. Competencias de la Administración General del Estado.

La Administración General del Estado ejercerá sus competencias en materia ferroviaria con arreglo a lo previsto en esta Ley y en sus Reglamentos de desarrollo.

## Artículo 81. Competencias del Ministerio de Fomento.

1. El Ministerio de Fomento ejercerá las siguientes competencias:

a) La planificación estratégica del sector ferroviario estatal y el desarrollo de la misma, comprendiendo la aprobación de estudios informativos y de proyectos básicos y de construcción, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5, y, en general, el apoyo a la toma de decisiones para el desarrollo, a medio y largo plazo, de las infraestructuras y los servicios ferroviarios de competencia estatal.

b) La ordenación general y regulación del sistema, que incluye la elaboración de la normativa que sea necesaria para su correcto desenvolvimiento.

c) La definición de las funciones a desempeñar por las empresas públicas de titularidad estatal con arreglo a esta Ley.

d) El establecimiento del régimen de aportaciones del Estado para la financiación del administrador de infraestructuras ferroviarias.

e) El otorgamiento de licencias a las empresas ferroviarias, previo informe del administrador de infraestructuras ferroviarias, en la forma establecida en la presente Ley y en su normativa reglamentaria de desarrollo.

f) El otorgamiento de las autorizaciones para la prestación de servicios ferroviarios declarados de interés público, y el establecimiento del régimen de ayudas a las empresas ferroviarias adjudicatarias.

g) El otorgamiento de los certificados de seguridad, salvo que se la atribuye al administrador de infraestructuras ferroviarias o a otro ente distinto.

h) El otorgamiento de los certificados de apertura de líneas, tramos y terminales de la infraestructura ferroviaria al tránsito público, con carácter previo al inicio de la explotación de la misma. Respecto de la apertura al tránsito ferroviario del resto de los elementos que integran la infraestructura, se cumplirán por el administrador de infraestructuras ferroviarias las reglas que determine el Ministerio de Fomento.

i) La definición del régimen tarifario y la supervisión de los regímenes de cánones por el uso de la infraestructura y de adjudicación de la capacidad aplicados por el administrador de infraestructuras ferroviarias a las empresas prestadoras de los servicios.

j) La propuesta para la determinación de la cuantía de los cánones por el uso de la infraestructura ferroviaria de su titularidad.

k) La defensa del dominio público ferroviario, sin perjuicio de las competencias que corresponden al administrador de infraestructuras ferroviarias.

l) La aplicación del régimen sancionador.

m) La homologación de centros habilitados para certificar la idoneidad del material rodante y la formación del personal, sin perjuicio de la posibilidad de delegarla en el administrador de infraestructuras ferroviarias.

n) La investigación de accidentes en los que hubiera víctimas mortales.

o) Las demás que se le confieran en esta Ley o en las normas que la desarrollen.

2. En particular, corresponde al Ministerio de Fomento establecer las condiciones técnicas sobre proyección, construcción y administración de las infraestructuras y respecto del material rodante que circule sobre ellas.

3. No obstante lo dispuesto en la letra n) del apartado 1 y en la medida en que así lo establezca la normativa comunitaria, se podrá prever, reglamentariamente, que la investigación de los accidentes ferroviarios se lleve a cabo por un ente u órgano administrativo habilitado al efecto.

4. El Ministerio de Fomento, en coordinación con el Ministerio de Asuntos Exteriores, propondrá al Gobierno, para su aprobación, las directrices aplicables a la participación del Estado español en las organizaciones internacionales ferroviarias y la política que se deba seguir en las relaciones con las mismas y con los organismos y entidades nacionales en materia ferroviaria internacional.

## Artículo 82. El Comité de Regulación Ferroviaria.

1. Se crea el Comité de Regulación Ferroviaria como órgano regulador independiente, adscrito al Ministerio de Fomento, que se regirá por los preceptos contenidos en los artículos 22 a 27 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

2. El Comité de Regulación Ferroviaria está compuesto por representantes de las Administraciones Públicas y expertos en materia ferroviaria de reconocido prestigio. El Presidente y los Vocales, en número máximo de siete, serán designados por el Ministro de Fomento.

El Secretario habrá de ser licenciado en Derecho y será designado, en cada momento, por el Comité de Regulación Ferroviaria.

## Artículo 83. Funciones del Comité de Regulación Ferroviaria y eficacia de sus actos.

1. Son funciones del Comité de Regulación Ferroviaria las siguientes:

a) Salvaguardar la pluralidad de la oferta en la prestación de los servicios de competencia estatal sobre la Red Ferroviaria del Estado y velar por que éstos sean prestados en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias.

b) Garantizar la igualdad entre empresas públicas y privadas en las condiciones de acceso al mercado de los referidos servicios.

c) Velar por que los cánones ferroviarios cumplan lo dispuesto en la presente Ley y no sean discriminatorios.

d) Resolver los conflictos que puedan plantearse entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias en relación con:

— El otorgamiento y uso del certificado de seguridad y el cumplimiento de las obligaciones que éste comporte.

— La aplicación de los criterios contenidos en las declaraciones sobre la red.

— Los procedimientos de adjudicación de capacidades.

— La cuantía, la estructura o la aplicación de las tarifas que se les exijan o puedan exigírseles.

e) Informar a la Administración del Estado y a las Comunidades Autónomas que lo requieran en materia ferroviaria y, en particular, respecto del contenido de cualquier proyecto de norma o resolución que afecte a aquella.

f) Cualesquiera otras que se le atribuyen por la Ley o por reglamento.

2. El Comité de Regulación Ferroviaria podrá solicitar la intervención del Ministerio de Fomento para la inspección técnica de los servicios, instalaciones y actuaciones de las empresas del sector ferroviario sujetas a la competencia del Estado.

Asimismo, podrá requerir a las entidades que actúen en el sector ferroviario cualquier información que resulte precisa para el ejercicio de su actividad.

3. Las entidades que se consideren perjudicadas por cualquier actuación que consideren contraria a Derecho, podrán acudir al Comité de Regulación Ferroviaria en el plazo máximo de un mes desde que se produzca la decisión o resolución correspondientes.

4. El Comité de Regulación Ferroviaria actuará de oficio o a instancia de parte interesada. Una vez iniciado el procedimiento podrá, en cualquier momento y actuando de oficio o a instancia de parte interesada, adoptar las medidas provisionales que estime oportunas para asegurar la eficacia de la resolución que se pudiera dictar, si existen elementos de juicio suficientes para ello.

5. En el ejercicio de sus funciones, el Comité de Regulación Ferroviaria dictará resoluciones que serán vinculantes para las entidades que actúen en el ámbito ferroviario de competencia estatal. Las referidas resoluciones tendrán eficacia ejecutiva y serán recurribles, en alzada, ante el Ministro de Fomento.

6. El incumplimiento de las resoluciones dictadas por el Comité de Regulación Ferroviaria será sancionado con arreglo a lo determinado en el Título VII.

Artículo 84. Adscripción del Comité de Regulación Ferroviaria.

El Comité de Regulación Ferroviaria podrá contar, para el ejercicio de sus funciones, con los servicios de los demás órganos del Ministerio de Fomento y estará integrado en éste, a efectos presupuestarios y organizativos.

## TÍTULO VII

### Régimen sancionador y de inspección

Artículo 85. Alcance del régimen sancionador en materia ferroviaria.

1. Constituyen infracciones administrativas en el ámbito del sector ferroviario de competencia estatal, las acciones y omisiones tipificadas y sancionadas en esta Ley. La responsabilidad administrativa derivada de las infracciones tipificadas en el presente Título se exigirá a las personas físicas o jurídicas que realicen las actividades ferroviarias contempladas en esta Ley o resulten afectadas por su contenido y, en su caso, a los usuarios de los servicios de transporte ferroviario o a quienes con su conducta perturbaren su normal prestación o la integridad de los bienes afectos a ella.

2. La responsabilidad administrativa establecida en esta Ley se entenderá sin perjuicio de la civil, penal o de otro orden, en que puedan incurrir las personas físicas o jurídicas a las que se imputen los comportamientos infractores. El Ministerio de Fomento y el administrador de infraestructuras ferroviarias prestarán la colaboración que les sea requerida por la Autoridad Judicial o por el Ministerio Fiscal en orden al esclarecimiento de los hechos relacionados con el transporte ferroviario que puedan revestir carácter delictivo.

3. Cuando se esté tramitando un proceso penal por los mismos hechos que constituyen infracción administrativa de acuerdo con lo previsto en esta Ley o por otros cuya separación de los sancionables, con arreglo a esta Ley, sea imposible, el procedimiento quedará suspendido respecto de los mismos hasta que recaiga pronunciamiento firme de la Autoridad Judicial. Reanudado el expediente, en su caso, la resolución que se dicte deberá respetar la apreciación de los hechos que contenga dicho pronunciamiento judicial.

4. Si un mismo comportamiento infractor fuera susceptible de ser calificado con arreglo a dos o más tipos infractores, se impondrá la sanción que corresponda al más grave de ellos.

Artículo 86. Inspección de las actividades ferroviarias y defensa de las infraestructuras.

1. Será competencia del Ministerio de Fomento la inspección de las empresas ferroviarias, la del transporte ferroviario y la de la forma de prestación de los servicios adicionales, auxiliares y complementarios en el ámbito del sector ferroviario de competencia del Estado.

2. Las empresas habilitadas para la prestación de los servicios de transporte ferroviario o para realizar las actividades a las que se refiere la presente Ley, vendrán obligadas a facilitar el acceso a sus instalaciones al personal de la inspección en el ejercicio de sus fun-

ciones. También deberán permitir a dicho personal llevar a cabo el control de los elementos afectos a la prestación de servicio ferroviario.

3. El Ministerio de Fomento podrá recabar de las personas físicas y jurídicas a que se refiere el apartado 1 del artículo 85 cuantas informaciones estimen necesarias sobre las materias objeto de esta Ley.

4. Corresponde al administrador de infraestructuras ferroviarias el ejercicio de la potestad de policía en relación con la circulación ferroviaria, el uso y la defensa de la infraestructura, con la finalidad de garantizar la seguridad en el tráfico, la conservación de la infraestructura y las instalaciones de cualquier clase, necesarias para su explotación. Además, controlará el cumplimiento de las obligaciones que tiendan a evitar toda clase de daño, deterioro de las vías, riesgo o peligro para las personas, y el de las limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril a que se refiere el Capítulo III del Título II de esta Ley.

5. Los funcionarios del Ministerio de Fomento y el personal expresamente facultado por el administrador de infraestructuras ferroviarias para asegurar el cumplimiento de la normativa sobre seguridad tendrán, en sus actos de servicio o con motivo de los mismos, la consideración de autoridad, a efectos de la exigencia, en su caso, de la responsabilidad correspondiente a quienes ofrezcan resistencia o cometan atentado o desacato contra ellos, de obra o de palabra.

6. El administrador de infraestructuras ferroviarias, en el ejercicio de la potestad señalada en el apartado anterior, podrá requerir a las personas a la que se refiere el apartado 1 del artículo 85 cuantas informaciones considere necesarias en el ejercicio de su potestad de policía en relación con las materias reguladas en esta Ley y, en su caso, denunciará ante la Inspección de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento o ante las Delegaciones de Gobierno en las Comunidades Autónomas, las conductas y actuaciones que contravengan las disposiciones establecidas en la misma y en sus normas de desarrollo. En los procedimientos sancionadores que se inicien como resultado de las denuncias formuladas por el administrador de infraestructuras ferroviarias, el Ministerio de Fomento, con carácter previo a la resolución del expediente sancionador, someterá el mismo a informe de aquella Entidad.

7. Los funcionarios del Ministerio de Fomento y el personal del administrador de infraestructuras ferroviarias, en el ejercicio de las funciones a que se refiere el presente artículo, podrán solicitar, a través de la autoridad gubernativa correspondiente, el apoyo necesario de los cuerpos y fuerzas de seguridad.

8. Las actas que levanten los referidos funcionario y personal documentarán los resultados de sus actuaciones y deberán consignar:

a) El nombre y apellidos de la persona a la que se extiende y el carácter o representación con que comparece.

b) La descripción de los hechos a los que afecte.  
c) La conformidad o disconformidad del sujeto inspeccionado con los hechos que se le imputen.

Las actas y diligencias extendidas tienen naturaleza de documentos públicos y hacen prueba, salvo que se acredite lo contrario, de los hechos que motiven su formalización.

Los hechos consignados en las diligencias o actas y manifestados o aceptados por los interesados se presumen ciertos y sólo podrán rectificarse por éstos mediante prueba de que incurrieron en error de hecho.

9. En el ejercicio de su función, el personal del Ministerio de Fomento o el del administrador de infraestructuras ferroviarias está autorizado para:

a) Realizar materialmente las actuaciones inspectoras precisas en cualquier lugar en que se desarrollen actividades afectadas por la legislación estatal del transporte ferroviario. No obstante, cuando se precise el acceso al domicilio de personas físicas y jurídicas, será precisa la previa obtención del oportuno mandamiento judicial.

b) Realizar las pruebas, investigaciones o exámenes que resulten necesarios para cerciorarse de la observancia de las disposiciones legales vigentes en materia de transporte ferroviario.

c) Si los órganos responsables de la inspección, a la vista de las graves circunstancias existentes que comprometan la seguridad de los transportes, decidieren la paralización de servicios o actividades ferroviarias lo comunicarán, inmediatamente, al Delegado de Gobierno en la Comunidad Autónoma correspondiente, a efectos de que se instruya el correspondiente procedimiento.

#### Artículo 87. Clasificación de las infracciones.

Las infracciones de las normas reguladoras del sector ferroviario se clasifican en muy graves, graves y leves.

#### Artículo 88. Infracciones muy graves.

Se consideran infracciones muy graves:

a) La realización de actividades o la prestación de servicios regulados en esta Ley sin contar con la necesaria licencia administrativa o con cualquier otro título habilitante que faculte para ello o sin estar expresamente amparado por los mismos.

b) El incumplimiento de las condiciones impuestas a los titulares de las licencias administrativas u otros títulos habilitantes o el de las resoluciones dictadas por el Comité de Regulación Ferroviaria, cuando se ponga en peligro la seguridad de las personas, de los bienes o del tráfico ferroviario.

c) La prestación de los servicios sin contar con el preceptivo certificado de seguridad o en condiciones tales que pueda afectar a la seguridad de las personas o los bienes, con grave incumplimiento de las normas o prescripciones técnicas.

d) La prestación de servicios de transporte ferroviario sin contar con la preceptiva adjudicación de capacidad de infraestructura.

e) La obtención de la licencia de empresa ferroviaria y el acceso a la capacidad de infraestructura mediante declaraciones falsas o por cualquier otro procedimiento irregular.

f) La realización de actividades que afecten a mercancías peligrosas o percederas, objeto de transporte, en condiciones distintas a las fijadas reglamentariamente, cuando se ponga en peligro la seguridad de las personas, de los bienes, del tráfico ferroviario o se pueda afectar a la salud pública.

g) El incumplimiento, por las empresas ferroviarias y demás obligados, de las medidas establecidas por el administrador de infraestructuras ferroviarias, de manera tal que produzcan perturbaciones en el tráfico ferroviario.

h) La negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de inspección de los transportes, que impida el ejercicio por éstos de las funciones que, legal o reglamentariamente, tengan atribuidas.

i) La cesión del derecho de uso de capacidad de infraestructura o la celebración de cualquier otro negocio jurídico sobre la capacidad de infraestructura adjudicada.

j) La realización de obras o actividades no permitidas en la zona de dominio público o en las zonas de protección de las infraestructuras ferroviarias, sin contar con la preceptiva autorización, cuando afecten a la seguridad del tráfico ferroviario.

k) El deterioro o la destrucción de cualquier obra o instalación, la sustracción de cualquier elemento de la infraestructura ferroviaria que afecte a la vía férrea o esté directamente relacionado con la seguridad del tráfico ferroviario o la modificación intencionada de sus características.

l) La falta de vigencia o la inexistencia de los contratos de seguro obligatorios conforme a lo establecido en esta Ley, o su insuficiente cobertura para garantizar las responsabilidades derivadas de actividades que realice la empresa ferroviaria.

m) La comisión, en el plazo de un año, de dos o más infracciones graves sancionadas mediante resolución administrativa firme.

#### Artículo 89. Infracciones graves.

Se consideran infracciones graves:

a) El incumplimiento de las condiciones impuestas a los titulares de las licencias o de otros títulos habilitantes o de las resoluciones dictadas por el Comité de Regulación Ferroviaria, cuando no constituyan infracción muy grave.

b) La interrupción injustificada del servicio para cuya prestación esté habilitado el titular de la licencia.

c) La no utilización de capacidad adjudicada sobre infraestructura congestionada por el administrador de infraestructuras ferroviarias, por causas imputables a la empresa ferroviaria.

d) El incumplimiento de las condiciones de calidad y regularidad en que deben prestarse los servicios o actividades permitidas por la licencia u otro título habilitante, el de los requisitos establecidos al adjudicarse la capacidad o el de las instrucciones operativas y de prestación del servicio emanadas del administrador de infraestructuras ferroviarias, cuando dicho incumplimiento no constituye infracción muy grave.

e) La negativa a facilitar al órgano administrativo competente la información que reclame con arreglo a esta Ley.

f) La negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de inspección cuando no se den las circunstancias que determinan la consideración de tal comportamiento como infracción muy grave.

g) La utilización de máquinas, material rodante y demás elementos de transporte sin cumplir las normas y los requisitos técnicos que por razones de seguridad deban reunir, cuando tal comportamiento no sea constitutivo de infracción muy grave.

h) El incumplimiento de cuantas obligaciones formales se impongan a quienes realicen las actividades reguladas en esta Ley en garantía de los derechos de los consumidores y usuarios.

i) La realización de actividades que afecten a mercancías peligrosas o percederas, objeto de transporte, sin respetar la normativa específica reguladora de aquél y el incumplimiento de las normas reglamentarias que garanticen la sanidad de las personas o la incompatibilidad de productos transportables con la salvaguarda de la seguridad del transporte, salvo que deba ser considerada como infracción muy grave.

j) La carencia o inhabilidad de los instrumentos o medios de control de obligada instalación en las máquinas y demás material rodante.

k) La realización de obras o actividades no permitidas en las zonas de protección o de seguridad de las infraestructuras ferroviarias, sin contar con la preceptiva autorización cuando tales comportamientos no constituyan infracción muy grave.

l) El deterioro de cualquier elemento de la infraestructura ferroviaria directamente relacionada con la ordenación, la orientación y la seguridad de la circulación o la modificación intencionada de sus características o situación, cuando tales comportamientos no constituyan infracción muy grave.

m) La destrucción, el deterioro, la alteración o la modificación de cualquier obra o instalación de la vía férrea o de los elementos funcionales de la misma, cuando tales comportamientos no constituyan infracción muy grave.

n) El lanzamiento o depósito de objetos en cualquier punto de la vía y sus aledaños e instalaciones anejas o al paso de los trenes y, en general, cualquier acto que pueda representar un peligro grave para la seguridad del ferrocarril, sus usuarios, los medios o las instalaciones de todo tipo.

o) La comisión, en el plazo de un año, de dos o más infracciones leves.

p) Las conductas recogidas en el artículo anterior cuando las circunstancias que concurran en su comisión no perturben la seguridad de las personas, de los bienes o del tráfico ferroviario.

#### Artículo 90. Infracciones leves.

1. Constituyen infracciones leves cualesquiera violaciones de las normas contenidas en la presente Ley que, no estando tipificadas como infracciones muy graves o graves, afecten al régimen de obligaciones de las entidades que realicen actividades ferroviarias o de los usuarios, en la forma que se determine reglamentariamente.

2. En todo caso, se consideran constitutivas de infracción leve las siguientes conductas de los usuarios del transporte ferroviario de competencia del Estado:

a) El abandono del tren o el acceso a éste fuera de las paradas establecidas, salvo por causa justificada.

b) El acceso o abandono del tren, estando éste en movimiento.

c) Obstaculizar o forzar los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de acceso a los coches del tren o los de las puertas de acceso que sean de uso exclusivo del personal de la empresa ferroviaria.

d) El uso, sin causa justificada, de cualquiera de los mecanismos de parada de los trenes, de seguridad o de socorro.

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

f) Viajar en lugares distintos de los habilitados a tal fin, en los coches y locales.

h) La realización de acciones por los usuarios de los transportes de viajeros que impliquen peligro para la integridad física de los demás usuarios o que puedan considerarse molestas u ofensivas para éstos o para los empleados de la empresa ferroviaria o que impliquen el deterioro del material de los vehículos o de las estaciones.

i) La realización de acciones por los usuarios de los transportes que, en general, perjudiquen los intereses del ferrocarril o de las empresas ferroviarias.

j) Las conductas recogidas en las letras a) a o) en el artículo anterior, cuando las circunstancias que con-

curran en su comisión no perturben la seguridad de las personas, de los bienes o del tráfico ferroviario.

#### Artículo 91. Sanciones.

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

a) Las muy graves con multa de 30.001 hasta 300.000 euros.

b) Las graves con multa de 6.001 hasta 30.000 euros.

c) Las leves con multa de hasta 6.000 euros.

2. Cuando, como consecuencia de la infracción, se obtenga un beneficio cuantificable, la multa podrá incrementarse hasta el triple del beneficio obtenido.

3. La comisión de una infracción muy grave podrá llevar aparejada la revocación o suspensión de la licencia administrativa y la consecuente inhabilitación temporal para el ejercicio de la actividad por un período máximo de un año, así como, en su caso, el precintado de la maquinaria y del material rodante con el que se haya realizado la actividad infractora. La imposición, por resolución definitiva, de una nueva sanción por la comisión de una infracción muy grave en los doce meses siguientes a la de la inicial, llevará aneja la revocación de la licencia de empresa ferroviaria. En el cómputo del referido plazo no se tendrán en cuenta los períodos en que no haya sido posible realizar la actividad por haber sido temporalmente retirada la correspondiente licencia.

4. La imposición de sanciones se hará constar en el correspondiente Registro Especial de Empresas Ferroviarias a cargo del Ministerio de Fomento. Una vez transcurridos cinco años desde el cumplimiento de la sanción, se cancelará, de oficio, la referida inscripción.

5. El Ministerio de Fomento pondrá en conocimiento de las autoridades competentes de los demás Estados miembros de la Unión Europea que hayan concedido licencia u otro título habilitante a una empresa que opere en España, cualquier sanción que se le haya impuesto que implique una restricción de su actividad.

#### Artículo 92. Infracciones y sanciones específicas en materia de circulación y conducción.

1. El incumplimiento, por el personal de circulación o de conducción, de la normativa reglamentaria sobre cualificación profesional y seguridad en el tráfico, tendrá el carácter de infracción administrativa.

2. Tendrán la consideración de muy graves las infracciones a que se refiere el párrafo siguiente, cuando concurran circunstancias de peligro para la seguridad del tráfico ferroviario o pongan en riesgo las personas o las mercancías. Además, será infracción muy

grave la conducción de máquinas sin contar con la titulación reglamentariamente exigible al efecto.

3. Se consideran infracciones graves la conducción de máquinas de forma negligente o temeraria, la ingestión de bebidas alcohólicas, con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan o de estupefacientes, psicotrópicos o cualquier otra sustancia de efectos análogos, que perturben o disminuyan las facultades psicofísicas del personal de circulación o conducción, la omisión de socorro en caso de necesidad o accidente y la conducción y circulación de máquinas que incumplan las condiciones técnicas y de seguridad establecidas en la presente Ley y en las normas de desarrollo o excediendo los tiempos máximos de conducción que se fijen reglamentariamente.

4. Tendrán la consideración de infracciones leves aquellas que no se califiquen expresamente como muy graves o como graves.

5. Las infracciones muy graves serán sancionadas con multas de hasta 15.000 euros. Las graves, con multas de hasta 6.000 euros y las leves, con multas de hasta 3.000 euros. En el caso de infracciones muy graves o graves, podrá imponerse, además, como sanción la revocación de la licencia o del permiso para la conducción de vehículos de transporte ferroviario.

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

#### Artículo 93. Graduación de las sanciones.

La cuantía de las sanciones que se impongan se graduará de acuerdo con los siguientes factores:

- a) La repercusión social de la infracción y el peligro para la vida y salud de las personas, la seguridad de las cosas y el medio ambiente.
- b) La importancia del daño o deterioro causado, en su caso.
- c) La intencionalidad en la comisión de la infracción.
- d) El grado de participación del sancionado y el beneficio por él obtenido.
- e) La comisión, en el período de los doce meses anteriores al hecho infractor, de otra infracción de la misma naturaleza, cuando así haya sido declarado por resolución firme en vía administrativa.
- f) La circunstancia de haber procedido el infractor, por propia iniciativa, a remediar los efectos perniciosos de la infracción.

#### Artículo 94. Multas coercitivas.

Con independencia de las sanciones que correspondan, la autoridad competente podrá imponer multas coercitivas cuando prosiga la conducta infractora y no se atienda el requerimiento de cese de la misma, reite-

rándolo cada lapso de tiempo que sea suficiente para cumplir lo ordenado. Las multas coercitivas no excederán, cada una de ellas, del 10% de la sanción fijada para la infracción cometida.

#### Artículo 95. Competencia para la imposición de sanciones.

1. Corresponderá la imposición de las sanciones por infracciones leves a los Delegados del Gobierno en las Comunidades Autónomas y por infracciones graves al Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento. Las sanciones por infracciones muy graves serán impuestas por el Ministro de Fomento.

2. La competencia para la imposición de las correspondientes sanciones vendrá determinada por la que corresponda para la autorización de la actividad de que se trate o, en su caso, para el ejercicio de las facultades de policía respecto de ella.

#### Artículo 96. Procedimiento sancionador y medidas provisionales.

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y en su normativa de desarrollo, el procedimiento sancionador se iniciará siempre de oficio por las Delegaciones de Gobierno en las Comunidades Autónomas, bien por propia iniciativa o como consecuencia de orden superior, petición razonada de otros órganos o denuncia.

La denuncia deberá expresar la identidad de la persona o personas que las presenten, el relato de los hechos que pudieran constituir infracción y la fecha de su comisión y, cuando sea posible, la identificación de los presuntos infractores.

2. Con anterioridad a la iniciación del procedimiento sancionador, se podrán realizar actuaciones previas con objeto de determinar si concurren circunstancias que justifiquen tal iniciación. En especial, estas actuaciones se orientarán a fijar, con la mayor precisión posible, los hechos susceptibles de motivar la incoación del procedimiento, la persona o personas que pudieran resultar responsables y las circunstancias relevantes que concurren en unos y otros.

3. Una vez acordada la iniciación del procedimiento sancionador se notificará al presunto o presuntos infractores, que dispondrán de un plazo de quince días, desde la fecha de la notificación, para aportar cuantas alegaciones, documentos o informaciones estimen convenientes y, en su caso, proponer prueba concretando los medios de que pretendan valerse. Recibidas las alegaciones o transcurrido el plazo para ello, la Delegación de Gobierno en la Comunidad Autónoma podrá acordar la apertura de un período de prueba.

Los hechos constatados por los funcionarios del Ministerio de Fomento o por el personal del adminis-

trador de infraestructuras ferroviarias y que se formalicen en documento público con observancia de todos los demás requisitos legales, tendrán valor probatorio, sin perjuicio de las pruebas que, en defensa de los respectivos derechos o intereses, puedan aportar los propios interesados.

4. Concluida, en su caso, la prueba, la Delegación de Gobierno en la Comunidad Autónoma formulará propuesta de resolución en la que fijará, de forma motivada, los hechos que se consideren probados y su exacta calificación jurídica, la infracción que, en su caso, constituyan y la persona o personas que resulten responsables, especificándose la sanción que propone que se imponga y las medidas provisionales que se hubieran adoptado, o bien se propondrá la declaración de no existencia de infracción o responsabilidad.

La propuesta de resolución se notificará a los interesados, concediéndoseles un plazo de quince días, desde la notificación, para formular alegaciones y presentar los documentos e informaciones que estimen pertinentes ante el Delegado de Gobierno en la Comunidad Autónoma quien, a la vista de ellos, resolverá o, en su caso, remitirá lo actuado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 95.2, al órgano competente para la imposición de la sanción que corresponda, junto con todos los documentos, alegaciones e informaciones que obren en autos.

5. Antes de dictar resolución, el órgano competente para resolver podrá decidir, mediante acuerdo motivado, la realización de las actuaciones complementarias indispensables para resolver el procedimiento que, en todo caso, deberán tener lugar en un plazo no superior a quince días. El plazo para resolver el procedimiento quedará suspendido hasta la terminación de las mismas.

6. En el plazo de diez días desde la recepción de la propuesta de resolución y los documentos, alegaciones e informaciones obrantes en el procedimiento, el órgano competente para resolver dictará resolución motivada, que deberá ser notificada a los interesados.

Si transcurridos seis meses desde la iniciación del procedimiento sancionador no se hubiere notificado a los interesados la resolución que le ponga fin, se producirá su caducidad. En tal caso, el órgano competente para resolver emitirá, a solicitud del interesado, certificación en la que conste que ha caducado el procedimiento y que se ha procedido al archivo de las actuaciones.

Las resoluciones que pongan fin a la vía administrativa serán inmediatamente ejecutivas.

7. Antes de la iniciación del procedimiento sancionador, el órgano competente podrá, de oficio o a instancia de parte, adoptar las medidas que correspondan, en los casos de urgencia y para la protección provisional de los intereses implicados. Éstas deberán ser confirmadas, modificadas o dejadas sin efecto mediante el acuerdo de iniciación del referido procedimiento, que

deberá efectuarse dentro de los quince días siguientes a su adopción y que podrá ser objeto del recurso que proceda.

8. Asimismo, iniciando el procedimiento sancionados, el órgano competente para imponer la sanción correspondiente podrá adoptar, de oficio o a instancia de parte, las medidas provisionales que estime oportunas para asegurar la eficacia de la resolución que pudiere recaer y el buen fin del procedimiento, evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción y garantizar las exigencias de los intereses generales.

No obstante, cuando así venga exigido por razones de urgencias inaplazable, la competencia para la adopción de las medidas provisionales que resulten necesarias corresponderá a los Delegados de Gobierno en las Comunidades Autónomas.

9. En todo caso, las medidas provisionales quedarán sin efecto si no se inicia el procedimiento en el plazo señalado o cuando el acuerdo de iniciación no contenga un pronunciamiento expreso acerca de las mismas.

10. Las medidas de carácter provisional, que deberán ser proporcionales en cuanto a su intensidad y condiciones a los objetivos que se pretenden garantizar, podrán consistir en la suspensión temporal de actividades y la prestación de fianzas, en la clausura temporal de las infraestructuras afectadas, en la retirada de material rodante o en la suspensión temporal de servicios por razones de sanidad, higiene o seguridad.

En ningún caso, se podrán adoptar medidas provisionales que puedan causar perjuicio de difícil o imposible reparación a los interesados o que impliquen violación de derechos amparados por esta Ley.

11. Las medidas provisionales podrán ser dejadas sin efecto o modificadas durante la tramitación del procedimiento sancionador, de oficio o a instancia de parte, en virtud de circunstancias sobrevenidas o que no pudieron ser tenidas en cuenta en el momento de su adopción.

En todo caso, se extinguirán con la eficacia de la resolución que ponga fin al procedimiento sancionador.

#### Artículo 97. Prescripción.

1. Las infracciones reguladas en esta Ley prescribirán, las muy graves a los tres años, las graves, a los dos años, y las leves a los seis meses.

El plazo de prescripción de las infracciones comenzará a computarse desde el día en que se hubieran cometido. Interrumpirá la prescripción la iniciación, con conocimiento del interesado, del procedimiento sancionador. El plazo de prescripción volverá a correr si el expediente sancionador estuviera paralizado durante más de un mes, por causa no imputable al presunto responsable.

2. Las sanciones impuestas por faltas muy graves prescribirán a los tres años, las impuestas por faltas graves, a los dos años y las impuestas por faltas leves, al año.

El plazo de prescripción de las sanciones comenzará a computarse desde el día siguiente a aquel en que adquiriera firmeza la resolución por la que se impone la sanción. Interrumpirá la prescripción la iniciación, con conocimiento del interesado, del procedimiento de ejecución, volviendo a correr el plazo si aquél está paralizado durante más de un mes por causa no imputable al infractor.

Disposición adicional primera. Asunción de la función de administración de las infraestructuras ferroviarias.

1. La entidad pública empresarial RENFE pasa a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y asume las funciones asignadas al administrador de infraestructuras ferroviarias en la presente Ley.

2. El personal que, en el momento de entrada en vigor de esta Ley, preste sus servicios en la entidad pública empresarial RENFE se mantendrá en la plantilla de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, salvo el que esté vinculado a la prestación del servicio de transporte ferroviario y el que resulte preciso para la puesta en marcha y funcionamiento de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora a la que se refiere la disposición adicional cuarta, que se integrará en ésta con arreglo a lo que se determine, mediante Orden del Ministro de Fomento y previa audiencia de los representantes de los trabajadores de la primera.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 44 del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, se entenderá que existe sucesión de empresas entre la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias y la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. A tal efecto, los trabajadores de la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias se integrarán en la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

3. El Ministerio de Fomento velará, especialmente, por el adecuado cumplimiento de lo previsto en el apartado anterior, promoviendo la interlocución entre las entidades y colectivos afectados por su aplicación.

4. Mediante Orden del Ministro de Fomento, se determinará qué bienes muebles e inmuebles de los que hasta la fecha de entrada en vigor de esta Ley han pertenecido o estado adscritos a la entidad pública empresarial RENFE son necesarios para la prestación del servicio de transporte ferroviario. Dichos bienes pertenecerán a la entidad pública empresarial RENFE-Operadora. Los restantes se mantendrán en el patrimonio

de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Se consideran, en todo caso, de titularidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias:

a) Los bienes y derechos que, en la fecha de entrada en vigor de esta Ley, sean de la titularidad de la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias o que estén adscritos a la misma.

b) Los bienes y derechos que, en la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, sean patrimoniales de RENFE salvo aquellos que el Ministerio de Fomento, mediante Orden, determine como necesarios para la prestación del servicio de transporte ferroviario.

c) Los bienes y derechos patrimoniales de titularidad estatal que, en la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, estén adscritos a RENFE salvo aquellos que el Ministerio de Fomento determine, mediante Orden, como necesarios para la prestación del servicio de transporte ferroviario.

d) Todos los bienes de dominio público o patrimoniales que configuran la denominada línea de alta velocidad Madrid-Sevilla.

e) Todas las estaciones, terminales y otros bienes inmuebles que resulten permanentemente necesarios para la prestación de los servicios que constituyen su actividad.

No obstante lo anterior, los bienes de dominio público vinculados a las líneas que, hasta la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, estén siendo administradas por la entidad pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, dejarán de pertenecer o estar adscritos a ésta y se integrarán en el patrimonio del Estado, con la excepción de aquellos que forman parte de la denominada línea de alta velocidad Madrid-Sevilla que pasará a ser de titularidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Disposición adicional segunda. Extinción de la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias.

1. Queda extinguida la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias. La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se subrogará en todos los derechos y obligaciones de aquélla y será titular de todos los bienes de dominio público o patrimoniales que en la fecha de entrada en vigor de la presente Ley tenga adscritos o pertenezcan a la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias.

2. Los funcionarios adscritos a la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias que resulten afectados por la extinción de esta entidad podrán optar, durante el plazo que reglamentariamente se determine, por integrarse en la plantilla del personal laboral de la entidad pública empresarial Administra-

dor de Infraestructuras Ferroviarias, con reconocimiento de la antigüedad que les corresponda y quedando en sus cuerpos o escalas de origen en la situación de excedencia voluntaria prevista en el artículo 29.3.a) de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública, o por acceder a los puestos que puedan corresponderles, conforme a la normativa regulatoria de la Función Pública.

Disposición adicional tercera. Creación de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora.

1. Se crea la entidad pública empresarial RENFE-Operadora, como organismo público de los previstos en el artículo 43.1.b) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. RENFE-Operadora tiene personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar y patrimonio propio, y está adscrita al Ministerio de Fomento. El Gobierno, mediante Real Decreto y a propuesta conjunta de los Ministerios de Administraciones Públicas y de Hacienda, aprobará el Estatuto de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora.

2. El objeto de la entidad RENFE-Operadora es la prestación de servicios de transporte ferroviario tanto de mercancías como de viajeros. RENFE-Operadora podrá desarrollar, además, cuantas actuaciones mercantiles resulten necesarias o convenientes para la mejor realización de sus funciones, pudiendo llevar a cabo toda clase de actos de administración o disposición que sean precisos para el cumplimiento de las mismas, incluso mediante la participación en negocios, sociedades o empresas, nacionales o extranjeros, con sujeción, en todo caso, a lo dispuesto en la legislación vigente.

3. La entidad pública empresarial RENFE-Operadora estará habilitada para la prestación del servicio de transporte ferroviario de mercancías, sin perjuicio de lo previsto en el apartado siguiente.

RENFE-Operadora, desde la entrada en vigor de la Ley, tendrá asignada toda la capacidad de infraestructura necesaria para la prestación de los servicios de transporte de mercancías que estuviere prestando en ese momento. Además, podrá obtener directamente la asignación de la capacidad necesaria para la prestación de nuevos servicios.

Lo dispuesto en el párrafo anterior será de aplicación hasta el momento en que, debidamente aprobada la declaración sobre la red, con arreglo al artículo 29, RENFE-Operadora pueda solicitar la capacidad necesaria para la prestación de sus servicios.

Asimismo, gestionará el servicio de transporte ferroviario de viajeros en los términos que se señalan en la disposición transitoria cuarta.

4. En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente Ley, la entidad pública empresarial RENFE-Operadora deberá cumplir las exigencias establecidas en el artículo 45 de la misma, salvo lo estable-

cido en el punto 1.a) de dicho artículo en cuanto a revestir la forma de sociedad anónima, y solicitar la correspondiente licencia.

5. RENFE-Operadora tendrá, 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 sea titular.

6. Se incorporan al patrimonio de RENFE-Operadora todos los bienes muebles e inmuebles de RENFE que sean necesarios para la prestación del servicio de transporte ferroviario o que se estimen convenientes para garantizar su equilibrio financiero.

7. Los recursos de RENFE-Operadora estarán integrados por:

a) Los ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos con el ejercicio de su actividad.

b) Los recursos financieros procedentes de operaciones de endeudamiento, cuyo límite anual será fijado en las respectivas leyes de Presupuestos Generales del Estado.

c) Las subvenciones que, en su caso, pudieran incluirse en los Presupuestos Generales del Estado.

d) Las subvenciones, aportaciones y donaciones que se concedan a su favor, procedentes de fondos específicos de la Unión Europea, de otras Administraciones Públicas, de Entes Públicos y de particulares.

e) Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio.

f) Los productos y rentas derivados de su participación en otras entidades.

g) Cualquier otro recurso que pueda corresponderle por Ley o le sea atribuido por convenio o por cualquier otro procedimiento legalmente establecido.

8. El régimen de contratación, de adquisición y de enajenación de la entidad se acomodará a las normas establecidas en Derecho privado, sin perjuicio de lo determinado en la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones.

9. La estructura organizativa básica de RENFE-Operadora, sus órganos superiores de dirección y las funciones de los mismos, serán objeto de regulación en el correspondiente Estatuto. El personal de RENFE-Operadora se regirá por las normas de Derecho laboral que le sean de aplicación.

10. La entidad RENFE-Operadora podrá crear, en su seno, sociedades anónimas cuyo objeto social coincida, total o parcialmente, con las funciones propias de sus unidades de negocio o áreas corporativas. En tal caso, desaparecerá o se modificará, en consonancia, la unidad de negocio o el área operativa correspondiente.

11. El régimen sobre personal de RENFE-Operadora se ajustará al régimen propio de las sociedades mercantiles estatales.

12. La entidad pública empresarial RENFE-Operadora asumirá la deuda que la entidad pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles hubiera contraído con ocasión de la adquisición, el mantenimiento y el funcionamiento del material rodante y de cualesquiera otros servicios relacionados con éste.

El importe y detalle de la deuda a la que se refiere el párrafo anterior se cuantificará por el Ministerio de Fomento y se someterá a informe de control financiero de la Intervención General de la Administración del Estado, previamente a su determinación mediante Orden del referido Ministerio.

13. El régimen presupuestario, el económico financiero, el de contabilidad, el de intervención y el de control financiero de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora, serán determinados en su Estatuto conforme a lo establecido en el texto refundido de la Ley General Presupuestaria, aprobado por Real Decreto-Legislativo 1091/1988, de 23 de septiembre.

14. A efectos de lo previsto en el artículo 44 del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, se entenderá que existe sucesión de empresas ente la entidad pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles y la entidad pública empresarial RENFE-Operadora. Los trabajadores de la entidad pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles se integrarán en la entidad pública empresarial RENFE-Operadora en función de las actividades y los servicios que presenten en aquella correspondientes a la entidad pública empresarial RENFE-Operadora, de acuerdo con lo establecido en la presente Ley.

15. El Ministerio de Fomento velará, especialmente, por el adecuado cumplimiento de lo previsto en el apartado anterior, promoviendo la interlocución entre las entidades y colectivos afectados por su aplicación.

#### Disposición adicional cuarta. Exenciones fiscales.

De conformidad con lo dispuesto en la disposición adicional primera de la Ley 43/1995, de 27 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades, a los actos de mutación patrimonial, afectación, adscripción y atribución de administración, así como a los relativos al saneamiento financiero de RENFE, objeto de la presente Ley, le será de aplicación el régimen fiscal previsto en los artículos 98 a 109, ambos inclusive, del capítulo VIII del Título VIII de la Ley.

Se reducen en un 95% los aranceles que los Notarios y Registradores deban percibir con ocasión de su intervención en cuantas operaciones de reordenación patrimonial sea necesario acometer para dar ejecución a lo previsto en la presente Ley.

Gozarán de las mismas exenciones y reducciones establecidas en los párrafos anteriores los actos de muta-

ción patrimonial, afectación, adscripción y atribución de administración que con relación a las infraestructuras y ferrocarriles de competencia autonómica tuviesen el mismo objeto que el que persigue la presente Ley.

#### Disposición adicional quinta. Exclusiones.

No son objeto de regulación por la presente Ley los modos de transporte que utilicen cable o cables, tractores y portadores y que no tengan camino de rodadura fijo. Estos modos de transporte se registrarán por su normativa específica.

#### Disposición adicional sexta. Habilitación del personal y homologación del material rodante de RENFE-Operadora.

RENFE-Operadora se entenderá que cuenta con el personal habilitado y con el material rodante homologado desde la fecha de entrada en vigor de la presente Ley. No obstante, en el plazo de dos años computado desde la misma fecha, RENFE-Operadora deberá proceder a la habilitación de dicho personal y a la homologación del material rodante, en la forma establecida en la Orden que se dicte por el Ministerio de Fomento, con arreglo a lo previsto en los artículos 58 y 60 de la presente Ley.

#### Disposición adicional séptima. Destino de los bienes inmuebles de titularidad estatal correspondientes a las líneas de ferrocarril de construcción abandonada.

1. Quedan adscritos a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias todos los bienes inmuebles de titularidad estatal correspondientes a las líneas de ferrocarril que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma de construcción abandonada. La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se subroga en todos los derechos y obligaciones que correspondan al Ministerio de Fomento, con arreglo a lo establecido en el artículo 24 de la presente Ley.

2. Se transfieren a la Comunidad Autónoma afectada todos los bienes inmuebles de titularidad estatal correspondientes a las líneas de ferrocarril de construcción abandonada situadas en su ámbito territorial, mediante un acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias.

#### Disposición adicional octava. Interconexión e interoperabilidad de las redes e intermodalidad de los servicios.

Se deberán cumplir por los órganos competentes de la Administración del Estado y por las empresas ferroviarias los requisitos necesarios para que en la proyección, la construcción, la puesta en servicio, la rehabili-

tación, la renovación, la explotación y el mantenimiento de los elementos que integren el sistema ferroviario transeuropeo, vinculados a la Red Ferroviaria del Estado y al material rodante que circule sobre ella, se garantice su interoperabilidad e intermodalidad. Mediante Real Decreto se determinarán dichos requisitos técnicos y se establecerán los medios para hacer posible la interconexión e interoperabilidad de las redes y la intermodalidad de los servicios ferroviarios.

**Disposición transitoria primera.** Calendario de apertura del mercado para los servicios ferroviarios de transporte internacional de mercancías.

El libre acceso a la Red Ferroviaria del Estado por cualquier empresa ferroviaria que preste servicios ferroviarios de transporte internacional de mercancías, mediante la aplicación de las normas recogidas en el articulado de esta Ley, se producirá conforme al siguiente calendario:

A) Desde la entrada en vigor de esta Ley, el transporte internacional de mercancías prestado en la denominada Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías, en los términos definidos reglamentariamente. Por Orden del Ministerio de Fomento, se determinará la composición de la Red Ferroviaria del Estado que forme parte de la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario.

B) Antes de 15 de marzo de 2008, el transporte internacional de mercancías sobre la Red Ferroviaria del Estado habilitada para ello. La determinación concreta de la fecha de apertura del mercado para este tipo de transporte la establecerá, mediante Real Decreto, el Gobierno.

**Disposición transitoria segunda.** Aplicación de los preceptos establecidos en esta Ley a las entidades de otros Estados de la Unión Europea.

Podrán obtener, con arreglo a esta Ley, asignación de capacidad de infraestructura, los candidatos nacionales de otros países de la Unión Europea que deseen prestar servicios de transporte ferroviario en España, tan pronto como aquellos liberalicen su prestación.

En todo caso, las previsiones de esta Ley resultarán de aplicación a los referidos candidatos en la fecha en la que expire el plazo para que los Estados miembros de la Unión Europea liberalicen, con arreglo a las Directivas comunitarias, cada tipo de servicio.

**Disposición transitoria tercera.** Líneas que forman parte de la Red Ferroviaria del Estado.

1. La determinación de las líneas que forman parte de la Red Ferroviaria del Estado tendrá lugar en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor la presen-

te Ley. La determinación corresponderá al Ministerio de Fomento previo acuerdo con las Comunidades Autónomas, a tenor de lo dispuesto en el artículo 4 de la presente Ley.

2. Una vez determinada la composición de la Red Ferroviaria del Estado, las infraestructuras que actualmente forman parte de la Red Nacional Integrada de Transporte ferroviario prevista en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres que no hayan de incorporarse a la misma serán objeto de transferencia a la Comunidad Autónoma correspondiente, previo acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias y traspaso de los medios personales, materiales y financieros correspondientes.

3. En tanto no se produzca tal determinación, la Red Ferroviaria del Estado se compondrá de todas las infraestructuras ferroviarias que en esa fecha estén siendo administradas por RENFE o cuya administración haya sido encomendada al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias o ejerza la Autoridad Portuaria correspondiente en los Puertos de Interés General. Igualmente y con arreglo a lo previsto en la disposición transitoria sexta, la Red de ancho métrico de titularidad del Estado y administrada por FEVE, integrará la Red Ferroviaria del Estado.

4. Las líneas cerradas al tráfico por el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 1984 no forman parte de la Red Ferroviaria del Estado y las Comunidades Autónomas afectadas por el mismo, podrán reclamar su transferencia que se aprobará, previo acuerdo de la correspondiente Comisión Mixta, con el traspaso de los medios personales, materiales y financieros necesarios para su adecuado funcionamiento.

**Disposición transitoria cuarta.** Gestión del transporte ferroviario de viajeros.

Los Capítulos II y III del Título IV de esta Ley no serán de aplicación al transporte ferroviario de viajeros hasta tanto la Unión Europea no establezca un régimen de apertura del mercado para este tipo de transporte. Hasta entonces, RENFE-Operadora tendrá derecho a explotar los servicios de transporte de viajeros que se presten, en el momento de la entrada en vigor de esta Ley, sobre la Red Ferroviaria del Estado.

**Disposición transitoria quinta.** Contratos-programa entre el Estado y RENFE-Operadora.

1. Las directrices básicas de actuación de RENFE-Operadora, sus niveles de inversión y los compromisos necesarios para alcanzar sus fines y objetivos, se concretarán en un contrato-programa a celebrar entre aquella y la Administración General del Estado. En el momento en que, con arreglo a la disposición transitoria anterior, se aplique el Capítulo II del Título IV de la misma, no podrán celebrarse nuevos contrato-programa.

2. Las subvenciones y compensaciones que RENFE-Operadora haya de percibir del Estado por la prestación de servicios de transporte ferroviario deficitarios se ajustarán a lo dispuesto en el contrato-programa que, entre ambos, se celebre.

3. La Intervención General de la Administración del Estado emitirá un informe de control financiero sobre el grado de ejecución de las previsiones económicas del Contrato-Programa, en el que se recoja su opinión técnica sobre la liquidación de las aportaciones a efectuar por el Estado.

Disposición transitoria sexta. Régimen aplicable a Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE).

De acuerdo con la disposición transitoria tercera, la Red de ancho métrico de titularidad del Estado y explotada por FEVE integrada la Red Ferroviaria del Estado. No obstante, la será de aplicación el contenido de los Capítulos I y II, salvo su Sección 2.<sup>a</sup>, del Título VI de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en tanto no se dicte, en desarrollo de esta Ley, un reglamento específico que establezca su régimen jurídico. En la medida en que los referidos preceptos de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres se remitan a otros de la propia Ley, la remisión deberá entenderse realizada a las normas que regulan la misma materia en la presente.

Sin perjuicio de lo anterior, se aplicará, inmediatamente, a la citada Red y a FEVE el régimen previsto en esta Ley respecto de las limitaciones a la propiedad y el régimen sancionador.

Disposición transitoria séptima.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 42.5 de la presente Ley, la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas con competencias en materia de ordenación del transporte de mercancías y viajeros por ferrocarril aprobarán, mediante acuerdo de la correspondiente Comisión Mixta de Transferencias, el traspaso de los servicios de transporte de competencia de la Comunidad Autónoma y de los medios personales, financieros y materiales inherentes a los mismos. En tanto no se produce el referido traspaso RENFE seguirá explotando, al amparo del correspondiente contrato-programa con el Estado los referidos servicios.

Disposición derogatoria.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango a esta Ley se opongan a lo dispuesto en ella y, en concreto, la Sección 2.<sup>a</sup> del Capítulo II y los Capítulos III, IV y V del Título VI de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, el artículo 74 de la Ley 42/1994, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de

Orden Social, los artículos 160 y 161 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, el artículo 104 de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social.

Disposición final primera. Habilitación reglamentaria.

1. Sin perjuicio de las facultades atribuidas por esta Ley al Ministerio de Fomento, se habilita al Gobierno para dictar cuantas disposiciones sean precisas para el desarrollo y cumplimiento de lo dispuesto en esta Ley.

2. En la elaboración de cualesquiera normas de desarrollo de esta Ley serán oídas las entidades representativas del sector y los usuarios, integrados en el Consejo Nacional de Transportes Terrestres, así como serán sometidos a dictamen del Consejo Económico y Social aquellos desarrollos normativos de especial relevancia en su ámbito consultivo, sustituyendo los referidos trámites al de audiencia, al que se refiere el artículo 24.1.c) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

Disposición final segunda. Títulos competenciales que amparan la Ley.

La presente Ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.1.<sup>a</sup>, 13.<sup>a</sup>, 14.<sup>a</sup>, 21.<sup>a</sup> y 24.<sup>a</sup> de la Constitución.

Disposición final tercera. Entrada en vigor de la Ley.

La presente Ley entrará en vigor a los seis meses desde su publicación en el Boletín Oficial del Estado. No obstante, las previsiones de la Ley que contienen habilitaciones al Gobierno o al Ministerio de Fomento para dictar reglamentos o disposiciones de desarrollo, tendrán plena eficacia desde el día siguiente a la publicación de la misma. Dentro de dicho plazo, el Gobierno aprobará los Estatutos de las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y RENFE-Operadora.

## ANEXO

— Adjudicación: Otorgamiento, por el administrador de infraestructuras ferroviarias, del derecho a servirse de capacidad de infraestructura ferroviaria.

— Agrupación empresarial internacional: Cualquier asociación de, al menos, dos empresas ferroviarias establecidas en Estados miembros de la Unión Europea distintos, con el fin de prestar servicios de transportes internacionales entre Estados miembros.

— Apartadero: Infraestructura ferroviaria de titularidad pública o privada, consistente en una instalación de vías para la carga, descarga y estacionamiento de vagones con enlace a una línea mediante una o más agujas de plena vía, que sirve para complementar la Red Ferroviaria del Estado.

— Candidato: La empresa ferroviaria con licencia o una agrupación internacional de empresas ferroviarias. Asimismo, pueden ser candidatos otras personas jurídicas, que sin tener la condición de empresas ferroviarias, estén interesadas en la explotación del servicio, tales como las agencias de transporte, los cargadores y las operadoras de transporte combinado.

— Capacidad de infraestructura: La capacidad para programar las franjas ferroviarias solicitadas para un segmento de la infraestructura durante un período determinado.

— Coordinación: El procedimiento mediante el cual el organismo adjudicador y los candidatos intentan resolver situaciones de conflicto de solicitudes de capacidad de infraestructura.

— Declaración sobre la red: La declaración que detalla las normas generales, plazos, procedimientos y criterios relativos a los sistemas de cánones y adjudicación de capacidad. Contiene, asimismo, cualquier otra información que pueda ser necesaria para cursar una solicitud de capacidad de infraestructura.

— Empresa ferroviaria: Aquella entidad cuya actividad principal consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa, en todo caso, la que aporte la tracción. Se incluyen, asimismo, en el concepto, las empresas que aportan, exclusivamente, la tracción.

— Explanación: La franja de terreno en la que se ha modificado la topografía natural del suelo y sobre la que se construye la línea férrea, se disponen sus elementos funcionales y se ubican sus instalaciones.

— Franja horaria: La capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos, en un momento dado.

— Infraestructura cogestionada: El tramo de infraestructura para el cual no puede atenderse plenamente la demanda de capacidad de infraestructura durante determinados períodos, ni siquiera tras coordinación de las distintas solicitudes de capacidad.

— Licencia: Una autorización concedida por un Estado a una empresa a la que se reconoce su condición de empresa ferroviaria, condición que puede estar limitada a la prestación de determinados tipos de servicios de transporte.

— Línea: Parte de la infraestructura ferroviaria que une dos puntos determinados y que está integrada por los siguientes elementos: plataformas de la vía, superestructuras, como carriles y contrarraíles, traviesas y material de sujeción, obras civiles, como puentes, pasos superiores y túneles, e instalaciones de seguridad,

de señalización y de telecomunicación de la vía y elementos que permiten el alumbrado. No se consideran incluidos en el concepto de línea, las estaciones y terminales u otros edificios o instalaciones de atención al viajero.

— Plan de aumento de capacidad: La medida o conjunto de medidas, acompañadas de un calendario de aplicación, propuestas para mitigar las limitaciones de capacidad que hayan motivado la calificación de un tramo como infraestructura congestionada.

— Plan de contingencias: Es el elaborado por el administrador de infraestructuras ferroviarias que contiene la relación de las Administraciones, los organismos y los órganos públicos que deben ser informados en caso de incidente importante o de perturbación grave del tráfico ferroviario.

— Servicio internacional de transporte de mercancías: Cualquier servicio de transporte en que el tren cruce, al menos, una frontera de un Estado miembro. El tren puede componerse o dividirse, o ambas cosas, y las distintas secciones tener diferentes orígenes y destinos, siempre que todos los vagones crucen, al menos, una frontera.

— Servicios adicionales: Son servicios adicionales los de acceso desde la vía a las instalaciones de mantenimiento, reparación y suministro. El administrador de infraestructuras ferroviarias, únicamente, podrá rechazar las demandas de empresas ferroviarias si existen alternativas viables en condiciones de mercado. Concretamente, estos servicios comprenden la utilización de las siguientes instalaciones:

- a) Las de aprovisionamiento de combustible.
- b) Las de electrificación para la tracción, cuando esté disponible.
- c) Las de formación de trenes.
- d) Las de mantenimiento y otras instalaciones técnicas.
- e) Las vías de apartado.

— Servicios complementarios: Son servicios complementarios aquellos que el administrador de infraestructuras ferroviarias pueda ofrecer a las empresas ferroviarias, estando aquél obligado a prestarlos a las que lo soliciten. Tales servicios pueden comprender:

- a) La corriente de tracción.
- b) El precalentamiento de trenes de viajeros.
- c) El suministro de combustible, servicio de maniobras y cualquier otro suministrado en las instalaciones de los servicios de acceso.
- d) Los específicos para control del transporte de mercancías peligrosas y para la asistencia a la circulación de convoyes especiales.

— Servicios auxiliares: Son servicios auxiliares los que las empresas ferroviarias pueden solicitar al admi-

nistrador de infraestructuras ferroviarias u otros prestadores. No obstante en este caso, el administrador de infraestructuras ferroviarias no estará obligado a prestarlos. Entre estos servicios se incluyen:

- e) El acceso a la red de telecomunicación.
- f) El suministro de información complementaria.
- g) La inspección técnica del material rodante.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara se presentan las siguientes enmiendas parciales al Proyecto de Ley del sector ferroviario. N° de expediente A135.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2003.—**Presentación Urán González**, Diputada.—**Felipe Alcaraz Masats**, Portavoz del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

#### ENMIENDA NÚM. 7

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 1

De modificación.

Se propone sustituir «... de servicios de transporte ferroviario...» por «... del servicio público de transporte ferroviario...»

#### MOTIVACIÓN

Por la influencia del ferrocarril: en el equilibrio territorial, a través de sus redes y servicios; en la equidad social mediante sus redes, servicios y tarifas; en el consumo de energía, en la ocupación de territorio y en la seguridad del transporte, por su cuota de participación en las necesidades de transporte de personas y mercancías, se valora necesario que el transporte ferroviario tenga la consideración de servicio público de titularidad de la Administración para el pleno desarrollo de sus potencialidades económicas, territoriales, sociales y ambientales.

#### ENMIENDA NÚM. 8

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 2

De modificación.

Se propone suprimir el apartado f)

#### MOTIVACIÓN

No es necesaria la separación de la gestión de la infraestructura de la prestación de los servicios para el desarrollo del servicio público de transporte ferroviario.

Por otra parte las Directivas de la Unión Europea únicamente exigen la existencia de organismos en cada estado que no presten servicios de transporte ferroviario para la concesión de licencias de transporte ferroviario, adjudicación de capacidades a las empresas ferroviarias y certificación de seguridad de las mismas, y creación de un organismo regulador, que supervise que el acceso a la red es equitativo, tareas que pueden ser realizadas por la organización ferroviaria de la Administración Ferroviaria del Estado.

#### ENMIENDA NÚM. 9

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 2

De modificación.

Se propone suprimir el apartado g)

#### MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas.

#### ENMIENDA NÚM. 10

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 2

De modificación.

Se propone suprimir el apartado i)

## MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas.

## ENMIENDA NÚM. 11

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 2

De modificación.

Se propone una nueva relación de la letra m).

«m) Proteger los intereses de los usuarios, especialmente en el caso de personas con discapacidad y mayores, garantizando sus derechos al acceso a los servicios de transporte ferroviario en adecuadas condiciones de calidad.»

## MOTIVACIÓN

Garantizar los intereses de los usuarios y en especial de las personas mayores o discapacitadas.

Por otro lado, la calidad y los intereses de los usuarios no están relacionados con la elección de empresa, como lo demuestran las elevadas calidades de servicio que ofrecen varios servicios ferroviarios en Europa.

Además, es incoherente con otros artículos de la propia ley que prevé que varios servicios de viajeros sean prestados en exclusiva por un único operador.

## ENMIENDA NÚM. 12

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 3, tras «estaciones»

De adición.

Se propone añadir el siguiente texto: «(tanto de viajeros como de clasificación)»..

## MOTIVACIÓN

Dejar claros en la Ley la infraestructura que se considera como ferroviaria en lo que se refiere a estaciones.

## ENMIENDA NÚM. 13

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 3

De modificación.

Se propone suprimir el siguiente texto: «...y cualesquiera otros que reglamentariamente se determinen.»

## MOTIVACIÓN

Deben quedar claros en la Ley la infraestructura que se considera como ferroviaria y no dejar a posibles caralogaciones reglamentarias la definición de las mismas.

## ENMIENDA NÚM. 14

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 4.1

De modificación.

Se propone añadir al final del número 1 el siguiente texto: «...La totalidad de la Red Ferroviaria de Interés General es de titularidad estatal.»

## MOTIVACIÓN

Por la importancia en el transporte terrestre de la Red Ferroviaria de Interés General expuesta en el párrafo anterior (art. 4.1 «La RFIG está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales...») se hace indispensable la permanencia de la misma y su gestión unitaria, que sólo puede garantizarse mediante la titularidad estatal.

En el resto del articulado de la Ley se posibilita que las líneas puedan ser bien patrimonial del ADIF (Línea Madrid-Sevilla de gran velocidad y restantes nuevas

líneas) lo que provocaría una red pobre y otra rica («El Estado Español a dos velocidades»).

### ENMIENDA NÚM. 15

#### PRIMER FIRMANTE Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida

Al artículo 4.2

De modificación.

Se propone sustituir la totalidad del apartado 2 por el siguiente texto:

«2. Uno. La Red Ferroviaria de Interés General al entrar en vigor la presente Ley estará compuesta, al menos, por:

a) La totalidad de la Red Nacional Integrada, la línea Madrid-Sevilla de gran velocidad y todas las infraestructuras ferroviarias gestionadas por Renfe.

b) Las líneas administradas por FEVE.

c) Las infraestructuras ferroviarias en construcción o proyecto, cuyos estudios informativos estén aprobados al entrar en vigor esta Ley.»

Dos. Corresponde a las Cortes Generales, mediante Ley, la aprobación del Plan Ferroviario del Estado, en el que se determinen las infraestructuras ferroviarias que la componen, en los términos previstos en el número 1, y se efectúen las previsiones sobre su desarrollo y evolución durante los próximos diez años.

Tres. Es correspondiente proyecto de Ley del Plan Ferroviario del Estado habrá de ser informado por Consejo Nacional del Sector Ferroviario, órgano de participación institucional en el ámbito del Sector Ferroviario, que se regirá por su reglamento aprobado por Real Decreto, y en el que participarán, además de la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas, las Administraciones Locales a través de sus órganos de representación, las organizaciones sindicales y empresariales más representativas y las organizaciones representativas de los usuarios.

#### MOTIVACIÓN

La expuesta en la anterior enmienda y la necesidad de que en el inicio de la vigencia de esta Ley esté garantizado el mantenimiento de la titularidad estatal sobre la red.

El artículo 4 del Proyecto recoge el concepto de la que denomina «Red Ferroviaria de Interés General», con la que se delimita el ámbito de la competencia del Estado en materia ferroviaria, de tal forma que las

infraestructuras ferroviarias que se engloban dentro de la denominada Red Ferroviaria de Interés General se califican, en última instancia, como de competencia Estatal en todo lo relativo a la regulación, ordenación, gestión y explotación de las mismas.

En el Proyecto de Ley se encomienda al Ministerio de Fomento la inclusión de las infraestructuras ferroviarias en la Red Ferroviaria de Interés General. Sin embargo, entendemos que para la determinación de la Red Ferroviaria de Interés General, esta opción legislativa es totalmente insuficiente por las razones siguientes:

a) La relevancia que presenta la delimitación de la Red Ferroviaria de Interés General, y el nivel de afectación a los intereses sociales, económicos, territoriales, justifica que su concreción se llevara a cabo, en primer lugar, asegurando una participación efectiva de los diversos sujetos implicados en dicha actividad planificadora, más allá del mero informe solicitado a las Comunidades Autónomas, que es lo que prevé el Proyecto.

Además, se hecha de menos la completa ausencia de cualquier instrumento de participación institucionalizada en el ámbito del Sector Ferroviario, más allá de la limitada participación a través del Consejo Nacional de Transportes Terrestres efectuada en la disposición final tercera del Proyecto, respecto de la elaboración de las normas de desarrollo de la Ley, y que ni siquiera comprende a los actos de planificación.

Dicho instrumento debería asegurar la participación efectiva en la actividad planificadora del sistema ferroviario, tanto de las Administraciones Territoriales –Comunidades Autónomas y Entidades Locales–, como sectores representativos de la sociedad, como las organizaciones Sindicales y empresariales, y de los usuarios.

b) Y en este mismo orden, el resultado de dicha Planificación debería concretarse, no en una mera Orden Ministerial que asuma la totalidad de las atribuciones del Estado en el ámbito ferroviario, sino en virtud de norma con rango legal, para dotar del suficiente grado de debate político y social, de transparencia a su elaboración, y que se correspondiera con la trascendencia que dichas decisiones tienen en el ámbito de la cohesión territorial, social y económica, y respecto de la cual el ferrocarril se configura como un instrumento no ya capital en la actualidad, sino de importancia creciente.

Ello se entiende sin perjuicio de que dicho Plan pueda encomendar, a fin de dotar de suficiente flexibilidad a dicha actividad, bajo ciertos criterios, las posibilidades de ampliación o modificación al Gobierno.

Recuérdese que, desde la perspectiva de técnica jurídica, en las Directivas Comunitarias, la delimitación de la denominada Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías, se lleva a cabo directamente por la Directiva 91/440, modificada por la Directiva 2001/12/CE.

c) Y en todo caso, existe un riesgo de inseguridad jurídica si dicha determinación se lleva a cabo el Proyecto, definiendo a la Red de Interés General como la inte-

grada por el conjunto de infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema general de transporte. A partir de este concepto general, expone cuatro supuestos que ejemplifican dichos criterios: los itinerarios de tráfico internacional, los que vinculen distintas Comunidades Autónomas, las conexiones y accesos a los principales núcleos de población y transporte, y las instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional. Entre tales criterios se encuentran elementos claramente de interés supra-autonómico, que legitiman la competencia estatal, como los itinerarios de tráfico internacional, los que vinculen a distintas Comunidades Autónomas, y los que son necesarios para la defensa nacional, y que, en su concreción práctica, no resultan difíciles de precisar. Pero no sucede lo mismo con los otros dos criterios empleados por la norma, como son las conexiones y accesos con los principales núcleos de población, y las instalaciones esenciales para la economía nacional, que encierran una dosis de indeterminación realmente elevada sobre su concreto alcance, y por tanto no excluyen la confrontación con las Comunidades Autónomas que pretendan ejercer sus competencias en materia de transporte ferroviario, sobre todo a la vista de las nuevas condiciones de explotación de las infraestructuras ferroviarias en régimen de libre competencia. Esta técnica conduce a un riesgo de inseguridad jurídica, en la medida que la decisión para la inclusión o no de una concreta infraestructura ferroviaria corresponde, en exclusiva, a Ministerio de Fomento, – en la LOTT se atribuía al Gobierno– que será el que aprecie las citadas razones de interés general para acordar tanto la inclusión de una infraestructura en la Red General, como para excluirla de la misma.

---

#### ENMIENDA NÚM. 16

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 4.3

De modificación.

Se propone suprimir este número.

#### MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas y porque deberían ser las Cortes Generales las que se pronunciaran sobre este tema en concreto.

#### ENMIENDA NÚM. 17

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 4.3

De modificación.

Se propone sustituir el apartado 3 por el siguiente texto:

«3. Corresponde a las Cortes Generales acordar la inclusión, exclusión o cierre de infraestructuras ferroviarias, en o de la Red Ferroviaria de Interés General. Se exceptúa de lo anteriormente preceptuado el cierre de ramales ferroviarios con una longitud inferior a 20 kilómetros y la inclusión de infraestructuras ferroviarias en las que ocurra alguna de las siguientes condiciones:

- a) Ubicarse en al menos un 80% de su longitud en los terrenos ocupados por una infraestructura ferroviaria ya existente.
- b) Tener una longitud inferior a 40 kilómetros en cuyo caso en cierre o la inclusión en la Red Ferroviaria de Interés General será acordada por el Consejo de Ministros.»

#### MOTIVACIÓN

Hacer posible el debate social y la participación de la ciudadanía y sus representantes en la planificación estratégica del servicio público ferroviario, para lo cual se propone que las modificaciones sustanciales del mapa ferroviario hayan de ser aprobadas por las Cortes Generales. Se trata de una forma de actuación ya contemplada en la Ley de Aguas respecto de la planificación hidrológica.

La acción ejecutiva del Gobierno se centrará en la elaboración del Plan Ferroviario del Estado y en su ejecución.

---

#### ENMIENDA NÚM. 18

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 5

De modificación.

Se propone sustituir la totalidad del artículo por el siguiente texto:

«1. La planificación del transporte ferroviario tendrá por objetivo la satisfacción de los objetivos de

transporte asignados a este medio, dentro del conjunto de las actividades del transporte.

2. La planificación se realizará mediante el Plan Ferroviario del Estado. Este plan, que podrá formar parte de uno más general referido al transporte terrestre o al transporte en general, deberá definir los objetivos y las necesidades a satisfacer por el transporte ferroviario, para ello incluirá:

- a) Inventario de la red ferroviaria existente en el Estado y definición general de la Red Ferroviaria de Interés General al concluir el mismo, conteniendo las nuevas líneas y tramos a construir o adecuar, sus características funcionales, estimación de costo e incidencia en el territorio y el entorno, así como las líneas y tramos en que cesará la explotación o serán cerrados;
- b) Programas de actuación que articulan el Plan;
- c) Pautas generales de funcionamiento del servicio público de transporte ferroviario;
- d) Balance económico, energético y ambiental sectorial de este modo de transporte al inicio del Plan, y previsión del mismo a su finalización.

3. Corresponde al Ministerio de Fomento la elaboración del Plan Ferroviario del Estado, y será aprobado por Ley. El proyecto de Ley deberá ser informado por las Comunidades Autónomas afectadas y la Conferencia Sectorial de Transportes. Estos informes no serán vinculantes, pero la no aceptación de sus conclusiones y propuestas deberá ser motivado.

El mismo procedimiento será seguido para la revisión del Plan Ferroviario del Estado, y para la inclusión, exclusión o cierre de infraestructuras ferroviarias no incluidos en el Plan Ferroviario del Estado, con la excepción contempladas en el apartado 3 del artículo 4º.

4. Corresponde al Ministerio de Fomento, con arreglo a lo previsto en esta Ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle, la aprobación de los estudios informativos para el establecimiento o la modificación de una línea o tramo integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.

El estudio informativo comprende el análisis y la definición, en líneas generales, tanto geográficas como funcionales, de las opciones de trazado de una actuación determinada y, en su caso, de la selección de la alternativa más recomendable. Los estudios informativos servirán de base al expediente de información pública que se incoe en su caso. Asimismo, comportarán el estudio de impacto medioambiental de las opciones planteadas y constituirán el documento básico para la tramitación requerida por la legislación medioambiental.

Los proyectos básicos y de construcción de las líneas ferroviarias, se aprobarán y ejecutarán conforme disponga la correspondiente resolución del Ministerio de Fomento que determine su establecimiento o, en su caso, modificación. La referida resolución determinará si el ejercicio de las citadas facultades corresponde al

propio Ministerio de Fomento o al administrador de infraestructuras ferroviarias.

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, 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.

La aprobación del correspondiente proyecto básico o de construcción de líneas ferroviarias, tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura ferroviaria o de modificación de las preexistentes que requieran la utilización de nuevos terrenos, supondrá la declaración de utilidad pública o interés social, la necesidad de la ocupación y la declaración de urgencia de la misma, a efectos de la expropiación forzosa de aquéllos en los que deba construirse la línea, el tramo el elemento de la infraestructura ferroviaria o que sean necesarios para modificar las preexistentes, según lo previsto en la legislación expropiatoria.

La aprobación de estudios informativos, proyectos y sus modificaciones será realizada por el Ministerio de Fomento, previo informe de la Oficina de Supervisión de Proyectos.

5. Cuando corresponda al administrador de infraestructuras ferroviarias la construcción de las infraestructuras ferroviarias, la potestad expropiatoria será ejercida por la Administración General del Estado y el beneficiario de la expropiación será el propio administrador de infraestructuras ferroviarias que abonará el justiprecio de las expropiaciones.

#### MOTIVACIÓN

La expuesta para la enmienda al apartado 3 del artículo 4.

#### ENMIENDA NÚM. 19

#### PRIMER FIRMANTE

**Grupo Parlamentario  
Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 6

De modificación.

Se propone suprimir este artículo.

#### MOTIVACIÓN

En coherencia con enmiendas anteriores, en concreto con las correspondientes al artículo 4.3.

**ENMIENDA NÚM. 20****PRIMER FIRMANTE  
Grupo Parlamentario  
Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 6, párrafo 1 (Cláusura de líneas o tramos de la infraestructura ferroviaria.)

De modificación.

Se propone modificar el artículo sexto, que quedará redactado de la siguiente forma:

«1. Dentro de los términos previstos por el Plan Ferroviario del Estado, el Gobierno y previo informe favorable del Consejo Nacional del Sector Ferroviario, podrá acordar la clausura de una línea o tramo ferroviario cuando su supresión no afecte al cumplimiento de los fines que justifiquen su pertenencia a la Red Ferroviaria de Interés General, resulte altamente deficitaria su explotación que pudiera comprometer la estabilidad económica de la Red en su conjunto, sin que sea posible cambiar las condiciones de explotación de la línea o tramo afectado para evitar o reducir dicho déficit.»

**MOTIVACIÓN**

El artículo 6 del Proyecto encomienda al Consejo de Ministros —obsérvese que en esta materia se eleva al Consejo, mientras que la global planificación es competencia del propio Ministro de Fomento— la posibilidad de clausurar una línea o tramo cuando no se preste ningún servicio ferroviario durante tres meses, o cuando el resultado económico de su explotación sea altamente deficitario.

Dicho procedimiento aparece completamente desregulado a pesar de la relevancia que puede representar en determinados ámbitos territoriales, en caso de imponerse una política de desmantelamiento del ferrocarril deficitario. Por otra parte, si bien hay una atribución de la decisión al Gobierno, no se fija ningún criterio más allá de la ausencia de servicios durante tres meses —hay necesidades estacionales que pueden justificar la ausencia de tránsito durante ese período, pero no por ello resulte innecesario su establecimiento— o el simple déficit de explotación, lo que del mismo modo es totalmente cuestionable por las siguientes razones:

1) En primer lugar, en la previsión del Proyecto no se ponderan otros intereses, distintos al mero déficit para acordar la clausura, como es la vinculación de la línea a los factores que justifican su pertenencia a la Red de Interés General, en particular, por su papel vinculado a la cohesión territorial y económica,

2) El Proyecto, a la hora de tomar dicha decisión, no pondera la repercusión de la supresión del servicio en la actividad económica y en el desarrollo de los territorios afectados, la existencia de otros medios de comunicación alternativos, la posibilidad real de implantar servicios de ferrocarril de interés regional, y muchos otros parámetros que, parece evidente, tienen que tomarse en consideración en una decisión de este calibre, por lo que la clausura de líneas se convierte en una decisión discrecional del Gobierno, con ausencia por otra parte de cauces para asegurar su oportunidad y conveniencia, y

3) Responde a la concepción de que no existe, realmente, una verdadera Red de Interés General debidamente integrada, en la medida que los déficits de explotación de cada línea se hacen soportar sobre la misma, en lugar de ponderarse un modelo global de la gestión de toda la Red, que permita compensar déficits de determinados trayectos con los beneficios de explotación de otros distintos.

Es por ello necesario asegurar que la clausura de líneas y tramos, con carácter general y sin perjuicio de lo que sean meras correcciones de la infraestructura de nula relevancia en la configuración de la Red, se lleve a cabo en el seno de los mismos instrumentos por los que se lleva a cabo la planificación de las infraestructuras ferroviarias, asegurando cauces para la intervención efectiva de las Comunidades y Entidades Locales afectadas, no sólo para asumir la financiación, sino también para proponer cambios en la forma de explotación del servicio, ponderando la repercusión de dicha decisión en la actividad económica y en la vertebración del territorio, y las posibilidades de financiación del conjunto de la Red.

**ENMIENDA NÚM. 21****PRIMER FIRMANTE  
Grupo Parlamentario  
Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 6.2.

De modificación.

El apartado 2 del artículo 6 se modifica, quedando redactado en los siguientes términos.

«2. Con carácter previo a la adopción del acuerdo de clausura de la línea o tramo afectado, el Ministerio de Fomento lo pondrán en conocimiento de las Comunidades Autónomas o Entidades Locales que pudieran resultar afectadas. Si las Comunidades Autónomas o Entidades Locales no asumieran la financiación para la administración de la línea ferro-

viaria o tramo de la misma en el plazo de un año, propusieran condiciones de explotación que aseguren el equilibrio de explotación de la misma, el Consejo de Ministros acordará su clausura. Del mismo modo, a instancia de las Comunidades Autónomas, se podrá acordar su traspaso total o parcial a las Comunidades Autónomas, en los términos previstos en el artículo 4.2 de esta Ley».

#### MOTIVACIÓN

Para la clausura de las líneas, el único condicionante que contempla el Proyecto es dar traslado a las Comunidad o Comunidades afectadas y Entidades Locales para que asuman la financiación de la administración de ese tramo, en cuyo defecto, el Consejo de Ministros acordará su clausura.

No se contempla la complejidad que puede representar el que se pongan de acuerdo las distintas administraciones afectadas, que pueden comprender una variedad de Comunidades Autónomas, y en todo caso, diversos Municipios, y ello, a pesar de que la decisión sobre la financiación que pueda corresponderles precisa de un espacio de tiempo y de cauces para formalizarse en la medida que se compromete los recursos económicos de muy diversas administraciones. Así mismo, tampoco toma en consideración la posibilidad de que dichas Administraciones territoriales, asuman una posición que no se limite a la exclusiva financiación, sino que puedan proponer alternativas en las condiciones de la explotación de la línea.

#### ENMIENDA NÚM. 22

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 7.1

Se propone suprimir el 2º párrafo.

De modificación.

#### MOTIVACIÓN

Eliminar la posibilidad de que dentro de la zona de servicio ferroviario se puedan acometer otras actividades no relacionadas con éste.

#### ENMIENDA NÚM. 23

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 8, números 1 y 2.

De modificación.

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor literal:

«1. El Ministerio de Fomento, o en su caso el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, comunicarán a las Administraciones Urbanísticas de los Municipios afectados, su decisión de establecer en su Término, una o varias Zonas de Servicios Ferroviarios.

2. El Ministerio de Fomento o el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, conocerán de oficio, las determinaciones del Planeamiento Urbanístico de los términos Municipales en los que se propongan actuar, comunicando a las dichas Administraciones Urbanísticas, los Proyectos de las Zonas de Servicios Ferroviarios a establecer, abriendo con ellas un proceso de negociación sobre las características y localización de los mencionados espacios para su integración en el conjunto del Planeamiento existente.

En aquellos casos en que surjan discrepancias, se promoverá una Comisión Tripartita integrada por representantes del Ministerio de Fomento o el Administrador de Infraestructuras ferroviarias, del Municipio afectado y de la Autoridad competente en materia de Urbanismo e Infraestructuras del transporte de la respectiva Comunidad Autónoma. Si transcurridos seis meses no se hubiera alcanzado un acuerdo, se remitirán todas las actuaciones a alguna de las Salas de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo que habrá de resolver definitivamente en el plazo de un año transcurrido a partir de la remisión de las actuaciones.»

#### MOTIVACIÓN

Dar la importancia necesaria a las competencias municipales en materia de planeamiento urbanístico y su imbricación en la planificación ferroviaria.

#### ENMIENDA NÚM. 24

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 9.1.

De modificación.

Se propone suprimir el siguiente texto: «...y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el

ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias.»

#### MOTIVACIÓN

Por innecesario.

#### ENMIENDA NÚM. 25

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 9.2.2º, párrafo

De modificación.

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor:

«...En aquellos casos en que surjan discrepancias se promoverá una Comisión Tripartita integrada por representantes del Ministerio de Fomento o del Administrador de Infraestructuras ferroviarias, del Municipio afectado y de la autoridad competente en materia de Urbanismo e Infraestructuras del transporte de la respectiva Comunidad Autónoma.

Si transcurridos seis meses no se hubiera alcanzado un acuerdo, se remitirán las actuaciones a algunas de las Salas de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo que resolverá definitivamente en el plazo de un año contado a partir de la remisión de actuaciones.»

#### MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas.

#### ENMIENDA NÚM. 26

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 19.2.

De modificación.

Se propone sustituir la expresión: «...servicio de interés general y esencial...», por el siguiente:

«...servicio público especial...»

#### MOTIVACIÓN

Al ser la Administración de Infraestructuras una parte indivisible del transporte ferroviario ha de tener

la consideración de servicio público tal como se argumenta en la enmienda al artículo 1º.

#### ENMIENDA NÚM. 27

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 21.1.

De modificación.

Se propone suprimir los apartados a), f), g) i) de este número.

#### MOTIVACIÓN

Respecto de la letra a). Se considera que de acuerdo con lo planteado en el artículo 4 la competencia para la aprobación de estudios y proyectos recae en la Administración General del Estado a través del Ministerio de Fomento.

Respecto de las letras f), g), e i). La conveniencia de que la misma entidad que administra la infraestructura pudiera prestar servicios de transporte ferroviario obliga, para cumplir las Directivas de la U.E., que la elaboración y publicación de la declaración sobre la red, la adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias y el otorgamiento de los certificados de seguridad sean realizados por organismos que no presten servicios de transporte ferroviario, proponiéndose que lo sean por el Ministerio de Fomento.

#### ENMIENDA NÚM. 28

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 21, párrafo 1º, letra a)

De modificación

El apartado a) del párrafo 1 del artículo 21 quedará redactado en los siguientes términos.

«Artículo 21. a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deben formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General y su construcción, siempre se lleve a cabo con sus propios recursos y con arreglo a lo que determine el Plan de la Red Ferroviaria de Interés

General, y el Comité Coordinador de Infraestructuras y Servicios Ferroviarios.»

**MOTIVACIÓN**

Se trata de introducir en el marco de actuación del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias dos componentes que no aparecen recogidos en el Proyecto de Ley:

a) Por una parte, la planificación en el diseño y configuración de las políticas ferroviarias a través del instrumento fijado por las Cortes, con participación de las demás Administraciones y sectores implicados, y que se plasma en el Plan Ferroviario del Estado.

b) De otro lado, la opción por la separación orgánica entre la administración de las infraestructuras ferroviarias y la explotación del transporte ferroviaria, no puede hacer olvidar que dos entidades públicas empresariales van a tener un protagonismo, exclusivo en la infraestructura, y en principio casi exclusivo y en todo caso cualificado en la explotación. La adscripción al Ministerio de Fomento de ambos organismos asegura una idea de coordinación en su actuación, pero sería necesario dotar dicha coordinación de un instrumento al efecto que canalice la acción pública en materia de ferrocarril y resuelva tanto los problemas que plantea la implantación del nuevo modelo como, en el desarrollo del mismo, la articulación de las políticas ferroviarias como servicio público.

**ENMIENDA NÚM. 29**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 21, número 2.

De modificación

Se modifica el número 2 del artículo 21, quedará redactado en los siguientes términos.

«2. En los términos que acuerde el Consejo de Ministros, a prestar servicios de transporte ferroviario, sin perjuicio de las previsiones transitorias contenidas en esta Ley.»

**MOTIVACIÓN**

El artículo 21.2 del Proyecto determina que «El administrador de infraestructuras ferroviarias no podrá

prestar servicios de transporte ferroviario». Con ello se consagra una separación, no meramente contable, en los términos exigidos por la normativa comunitaria, sino además orgánica entre le Administrador de Infraestructuras y el operador público.

Al margen de las consideraciones que se puedan tener sobre la convivencia y oportunidad de esta separación, es necesario articular la medida con la necesaria flexibilidad a fin de evitar los problemas que se pueden producir desde el paso de una unidad empresarial como hoy es Renfe a una diversidad de entidades, que presupone una reorganización y distribución de recursos económicos, personales y patrimoniales.

En todo caso, la separación orgánica no es un fin en si mismo, sino un mero instrumento para asegurar un régimen de competencia en la explotación de los servicios de transporte ferroviario, por lo que no debe crearse un obstáculo legal que introduzca innecesarias rigideces en la implantación del nuevo modelo

Es por ello que la decisión última sobre la asunción o no por el Administrador de Infraestructuras de la explotación es una medida puramente autoorganizativa, que habría de corresponder al Consejo de Ministros su concreción en cada momento.

**ENMIENDA NÚM. 30**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 21.2

De modificación

Se presupone suprimir este número.

**MOTIVACIÓN**

No se considera imprescindible que el administrador de infraestructuras ferroviarias no preste servicio de transporte ferroviario, o sea una entidad distinta del operador público de ferrocarriles. En cualquier caso debe poder tener capacidad de efectuar transporte por cuenta ajena, tal como ocurre ahora por parte de los materiales necesarios para la construcción y reparación de la infraestructura ferroviaria.

**ENMIENDA NÚM. 31****PRIMER FIRMANTE  
Grupo Parlamentario  
Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 21.3

De modificación

Se propone añadir un nuevo párrafo del siguiente tenor:

«...La realización de estos actos estará sujeta a las limitaciones derivadas al régimen jurídico, patrimonial, de contratación y presupuesto, definido por la Ley 6/1997, de 14 de abril, del Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.»

**MOTIVACIÓN**

Las funciones del administrador de infraestructuras ferroviarias debería estar sujeto a lo dispuesto en la LOFAGE.

**ENMIENDA NÚM. 32****PRIMER FIRMANTE  
Grupo Parlamentario  
Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 22

De modificación

Se propone sustituir el texto por el siguiente:

«1. Corresponde al administrador de infraestructuras ferroviarias la administración de la Red Ferroviaria de Interés General y de las infraestructuras ferroviarias cuyo titular se lo encomiende.

2. El Plan Ferroviario del Estado y sus revisiones establecerán las directrices básicas que hayan de presidir dicha administración, señalando los objetivos y fines que se deban alcanzar, determinando los niveles de inversión y proponiendo la cuantía de las aportaciones económicas del Estado, a efectos de su inclusión en la correspondiente Ley de Presupuestos Generales del Estado. Los referidos extremos se plasmarán en el oportuno convenio que garantizará la coherencia y continuidad de la gestión de la Red Ferroviaria de Interés General, contemplará los resultados de la misma, comprometerá el correspondiente apoyo financiero y podrá

atribuir al administrador de infraestructuras ferroviarias el ejercicio de las facultades a las que se refiere el apartado 4 del artículo 24, respecto de los bienes de dominio público de titularidad estatal vinculados a la actividad ferroviaria.

La Intervención General de la Administración del Estado emitirá un informe de control financiero sobre el grado de ejecución de las previsiones económicas del Contrato-Programa, en el que se recoja su opinión técnica sobre la liquidación de las aportaciones a efectuar por el Estado.

3. La construcción y administración de la infraestructura ferroviaria por el administrador de infraestructuras ferroviarias se efectuará de acuerdo con las reglas siguientes:

a) El administrador de infraestructuras ferroviarias tramitará los expedientes que le sean encomendados de contratación relativos a la construcción, modificación o reposición de activos de infraestructuras ferroviarias, así como la consultoría relacionados con aquellos, y será competente para seleccionar al contratista al que se encomiende la ejecución del contrato, ajustando su actividad al Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio

b) El mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y la gestión del sistema de control, circulación y seguridad del tráfico, se llevará a cabo por el administrador de infraestructuras ferroviarias con sujeción a la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre los procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, por la que se incorporan al ordenamiento jurídico español las Directivas 93/38/CEE y 92/13/CEE. En los supuestos en los que no sea de aplicación esta Ley, el administrador de infraestructuras ferroviarias acomodará su actuación al ordenamiento jurídico privado, con observancia de los principios de publicidad y concurrencia, en los términos que precise su Estatuto.

4. No obstante, las funciones inherentes a la gestión del sistema de control, de circulación y de seguridad no podrán encomendarse a terceros.»

**MOTIVACIÓN**

Coherencia con la redacción dada al artículo 4 que integra la totalidad de la red ferroviaria del Estado en la Red Ferroviaria de Interés General, permitiendo que líneas con otro titular (ferrocarriles privados, ramales de mercancías, líneas de otras administraciones) sean administradas por la entidad pública si se lo encomiendan.

Coherencia con la redacción dada el artículo 5 que dota el Ministerio de Fomento de la competencia para la aprobación de proyectos y sus modificaciones.

El objetivo de una máxima transparencia en la contratación pública hace que se proponga que todos los contratos, incluidos los de consultoría 9 en la redacción inicial se excluyen de la Ley de Contratos de la AA.PP. (los de electrificación, señalización y consultoría), a excepción de los de mantenimiento, sean regulados por la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. Resulta paradójico que cada vez se busque una mayor transparencia en la legislación de contratos públicos, al tiempo que se excluyen de ella cada vez más contratos públicos.

Por otra parte, se considera que dotar al Administrador de la infraestructura ferroviaria de capacidad para la realización de contratos de construcción o administración en concesión, permite la privatización encubierta de actividades reservadas al Administrador, sin ni siquiera autorización de la Administración. Por estas razones se propone la eliminación del apartado 5 del artículo.

### ENMIENDA NÚM. 33

#### PRIMER FIRMANTE Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida

Al artículo 22.1

De modificación

Se propone dar una nueva redacción:

«1. Corresponde al administrador de infraestructura ferroviaria la construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias de las que es titular.»

#### MOTIVACIÓN

Según la versión de dicho párrafo del Proyecto, el ADIF sólo asume la administración de las infraestructuras, y no alude a la construcción, y la única referencia a la construcción se lleva a cabo mediante el contrato de concesión de obras públicas, que es una modalidad de construcción, pero no debe ser la única, admitiendo la ejecución directa por la propia administración, a cuyo fin también se propone la enmienda de dicho párrafo.

### ENMIENDA NÚM. 34

#### PRIMER FIRMANTE Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida

Al artículo 22.3

De modificación

Se modifica la redacción de este número, que quedará redactado de la siguiente forma:

3. La construcción y administración de la infraestructura ferroviaria por el administrador de infraestructuras ferroviarias se efectuará de acuerdo con las reglas siguientes, en caso de que no lleven a cabo directamente por el propio Administrador:

a) Cuando constate la insuficiencia de sus propios recursos personales, materiales u organizativos, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá tramitar expedientes de contratación relativos a la construcción o modificación de las infraestructuras ferroviarias y será competente para seleccionar al contratista al que se encomiende la ejecución del contrato, ajustando su actividad al Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio.

b) Del mismo modo, podrá aplicar fórmulas de participación en dicha actuación por las Comunidades Autónomas o Entidades Locales mediante la suscripción del correspondiente convenio, en el que se fije la participación de dichas entidades en la financiación, elaboración y ejecución del proyecto, así como en la selección, en su caso, del contratista.

c) La señalización, la gestión del sistema de control, circulación y seguridad y las demás actividades directamente relacionadas con la seguridad del tráfico no podrán ser objeto de contratación, siendo asumidas en exclusiva por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por medio de personal debidamente cualificado, y dentro de las determinaciones de los Planes de Seguridad del Tráfico ferroviario que se determinen.

#### MOTIVACIÓN

En la redacción del Proyecto, no se alude, extrañamente, a la posibilidad de ejecutar directamente las obras por el propio Administrador, por lo que es preciso reconocer que la contratación con terceros sólo tiene sentido en defecto de la construcción directa por el administrador.

Tampoco se contemplan actuaciones de coordinación con las Comunidades Autónomas y Entidades

Locales, en los casos en que dichas administraciones tengan interés en participar en la financiación o ejecución de los proyectos, cuyo papel no puede desconocerse, como hace el proyecto, en favor exclusivamente de los sujetos privados.

Observamos que la labor de los sujetos privados, según el Proyecto no se limita a la labor de realización de las obras, sino también lo que es, de manera incondicionada, la labor de administración de las mismas, según la norma, pueden ser objeto de gestión mediante el oportuno contrato. De esta forma nos encontramos que no se ha reservado una garantía pública en la Administración de las infraestructuras ferroviarias, sino que se considera que se trata de una materia susceptible de gestión privada, mediante el abono del correspondiente precio al Administrador de las infraestructuras ferroviarias, sino que se considera que se trata de una materia susceptible de gestión privada, mediante el abono del correspondiente precio al Administrador, o incluso mediante la percepción de un precio abonado por los usuarios por la utilización de la infraestructura, entre otras posibilidades de financiación.

En definitiva, estamos ante una opción legal que da cobertura expresa a la privación, no ya de la explotación del ferrocarril, sino de las propias infraestructuras ferroviarias, mediante su adjudicación a concesionarios privados que asuman las funciones propias del Administrador. Entendemos que ello sólo ha de ser posible, de conformidad con lo que por otra parte se prevé en la contratación de las Administraciones Públicas, cuando su realización con los propios medios del ADIF resulte imposible o se constate su dificultad financiera, material u organizativa, toda vez que lo contrario sería una aplicación antieconómica de los recursos del propio Administrador. La relevancia de esta opción legislativa sobre el modelo ferroviario, y sobre el marco de relaciones laborales del personal que presta servicios para el Administrador no puede ser mayor, en la medida que se enfrentan no ya a un mero cambio de titular, sino a un redimensionamiento de la plantilla del ADIF como consecuencia de la sustitución de su actividad por la gestión privada, y la implantación de un nuevo marco de condiciones de trabajo, en función del resultado de la negociación colectiva sectorial o de empresa que rija en dicho nuevo ámbito.

Finalmente, es necesario preservar de forma clara el ámbito de lo que constituyen actuaciones que necesariamente se tienen que prestar por el Administrador con su propio personal, como son las relacionadas con la seguridad del tráfico ferroviario para personas y bienes. En este punto el Proyecto incurre en un cierto confusiónismo, al permitir su contratación con terceros, y por otra parte, excluir dicha colaboración.

## ENMIENDA NÚM. 35

### PRIMER FIRMANTE Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida

Al artículo 22, números 4 y 5.

De supresión.

#### MOTIVACIÓN

El contenido del párrafo 4 queda integrado en el párrafo 3, cuya modificación se ha llevado a cabo por la enmienda anterior.

El párrafo 5 alude a la modalidad del contrato de concesión de obras públicas, que no es sino un concreción innecesaria de las modalidades de contratación que ya contempla el párrafo tercero, al remitirse a la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, por lo que es un régimen legal redundante, sin que aparezca justificado romper el sistema unitario de contratación administrativa mediante disposiciones específicas.

## ENMIENDA NÚM. 36

### PRIMER FIRMANTE Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida

Al artículo 24.

De modificación.

Se añade un nuevo párrafo al número 4 del artículo 24, con el siguiente contenido.

«El aprovechamiento urbanístico del terreno así desafectado que tenga la clasificación de suelo urbano o urbanizable, deberá de ser destinado, materialmente o en su equivalente económico, a la relación de viviendas de protección oficial o la dotación de servicios generales a la comunidad, a cuyo fin del Administrador de infraestructuras ferroviarias suscribirá los correspondientes convenios con las Comunidades Autónomas y Entidades Locales.»

#### MOTIVACIÓN

El artículo 24 del Proyecto, contempla que los bienes de dominio público de titularidad del ADIF, podrán ser desafectados por el propio Administrador, lo que

determina su plena capacidad de disposición sobre los mismos.

Con esta medida, en primer lugar, no se tiene en cuenta la posibilidad de que tales bienes provenga, a su vez, del ejercicio de la potestad expropiatoria, con los derechos que ello puede suponer para los anteriores titulares de los terrenos.

Y sobre todo, se omite cualquier referencia a las políticas sociales en materia de vivienda que es posible llevar a cabo mediante la desafectación de tales terrenos, que permiten liberar suelo apto para fines residenciales o sistemas generales, dotándose por esa vía de medios a las políticas urbanísticas destinadas a procurar el acceso a la vivencia en régimen de protección pública, en lugar de convertirse en un recurso económico objeto de especulación, obtenido por otra parte al margen del propio mercado, y sin que comunidad hubiera participado en las plusvalías generadas por la actividad urbanística.

---

#### ENMIENDA NÚM. 37

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 25.1

De modificación

El número 1 del artículo 25 se modifica, quedando con la siguiente redacción.

«1. El régimen jurídico del personal laboral y funcionario del administrador de infraestructuras ferroviarias y su contratación se ajustará a lo dispuesto en el 55 de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.»

#### MOTIVACIÓN

El artículo 25 del Proyecto es particularmente escueto al efecto, limitándose a constatar que el personal laboral se regirá por el derecho laboral. Con ello excluye la aplicación de lo que regula el artículo 55 de la LOFAGE, que a tales previsiones añade que dicho personal, con carácter general, será seleccionado mediante convocatoria pública basada en los principios de igualdad, mérito y capacidad.

Por otra parte, no se contempla la cobertura de determinados puestos por personal funcionario, y ello a pesar de que el artículo 55.5 de la LOFAGE establece que respecto de las entidades públicas empresariales, la

Ley de creación de cada entidad pública empresarial deberá determinar las condiciones conforme a las cuales, los funcionarios de la Administración General del Estado y, en su caso, de otras Administraciones públicas, podrán cubrir destinos en la referida entidad.

---

#### ENMIENDA NÚM. 38

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 31.2

De modificación

Se propone sustituir: «...los agentes de transportes...», por:

«las autoridades públicas, los consignatarios...»

#### MOTIVACIÓN

El proyecto va más lejos que las directivas, porque el artículo 2 de la Directiva 2001/14, define quien puede solicitar capacidad en infraestructuras y en el término Autoridades públicas están incluidas las autoridades portuarias, aeropuertos, etc.

---

#### ENMIENDA NÚM. 39

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 36.1

De modificación

Se propone sustituir: «...Orden del Ministerio de Fomento...», por:

«la ley que defina el Plan de la Red Ferroviaria de Interés General.»

#### MOTIVACIÓN

Entender que el Plan de la Red ferroviaria debe ser una Ley, con debate plural en las Cortes Generales y no solo una orden del Ministerio.

**ENMIENDA NÚM. 40**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 37.3

De supresión

**MOTIVACIÓN**

La separación entre la gestión de la infraestructura de la explotación del transporte es uno de los objetivos fundamentales de la Directiva 2001/12/CE, por lo que es una contradicción que se pretenda permitir la explotación del transporte ferroviario al titular de la infraestructura privada.

**ENMIENDA NÚM. 41**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 40.1, tras «Administrador de infraestructura ferroviaria»

De adición

Se modifica el número 2 del artículo 21, quedará redactado en los siguientes términos.

«Se propone añadir: «...salvo que no pueda realizarse con su propio personal, en cuyo caso podrán ser realizadas...»,

**MOTIVACIÓN**

Estas actividades están realizadas en la actualidad por la empresa RENFE con personal propio, por lo que este personal, que actualmente realizan estas tareas, deben ir junto con RENFE al nuevo ADIF.

**ENMIENDA NÚM. 42**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 42.2

De modificación

Se propone a sustituir: «...servicio de interés general y esencial...», por:

«...servicio público y esencial...»

**MOTIVACIÓN**

En coherencia con otras enmiendas.

**ENMIENDA NÚM. 43**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 44.1, tras «licencia de empresa ferroviaria»

De modificación

Se propone añadir: «...por el plazo de diez años renovables, por cinco años si se cumple las condiciones de conservación de eficacia, establecido en el artículo 49 de la presente Ley...»

**MOTIVACIÓN**

Definir un plazo para la duración y validez de la licencia que otorgue el Ministerio.

**ENMIENDA NÚM. 44**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al Título IV, capítulo II.

De modificación

Se propone suprimir este capítulo.

**MOTIVACIÓN**

Frenar el proceso de liberación que con esta Ley sufre el sector ferroviario en su conjunto.

**ENMIENDA NÚM. 45**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 50.4

De adición

Se propone añadir un nuevo párrafo:

«Cuando el Ministro de Fomento suspenda los efectos de la licencia, asumirá los servicios que el operador esté prestando, directamente o a través de los Organismos, entidades públicas empresariales o empresas públicas que de él dependan o de quien determine el Decreto de suspensión»

**MOTIVACIÓN**

Especificar quién asume los servicios que presta el operador que ha sido suspendido en la licencia.

\_\_\_\_\_

**ENMIENDA NÚM. 46**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 51.4

De adición

Se propone añadir un nuevo párrafo:

«Cuando el Ministro de Fomento revoque los efectos de la licencia y mientras que se produzca la nueva adjudicación de la licencia, asumirá los servicios que el operador esté prestando, bien directamente o a través de los Organismos, entidades públicas empresariales o empresas públicas que de él dependan o de quien determine el Decreto de suspensión.»

**MOTIVACIÓN**

Especificar quién asume los servicios que presta el operador que ha sido revocado en la licencia.

\_\_\_\_\_

**ENMIENDA NÚM. 47**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 53

De modificación

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor:

«Artículo 53. Servicios de transporte ferroviario de interés público.»

1. El Consejo de Ministros podrá, de oficio o a instancia de las Comunidades Autónomas o de las Corporaciones Locales interesadas.

a) declarar de interés público la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario sobre las líneas o los tramos que integran la Red Ferroviaria de Interés General cuando aquella resulte deficitaria o no se produzca en las adecuadas condiciones de frecuencia y calidad, y sea necesaria para garantizar la comunicación entre distintas localidades del territorio español.

b) Los servicios que, con arreglo a él, se subvencionan.

c) Las características de su prestación.

d) La Administración o Administraciones Públicas que entreguen el importe de las subvenciones.

2. Las autorizaciones se otorgarán con carácter exclusivo y deberán prever el régimen de derechos y obligaciones aplicable y, las ayudas públicas que se establezcan, para compensar el déficit en la explotación de los servicios.

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

4. Mediante Orden del Ministerio de Fomento, se establecerá el régimen de las autorizaciones para prestar servicios de transporte ferroviario de interés público.

**MOTIVACIÓN**

Mejorar el proceso de financiación del coste del servicio ferroviario.

\_\_\_\_\_

**ENMIENDA NÚM. 48**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 54

De modificación

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor:

«El Gobierno podrá acordar la asunción, por la Administración General del Estado, de la gestión de determinados servicios de transporte por ferrocarril o la explotación de ciertas infraestructuras ferroviarias para garantizar la seguridad pública y la defensa nacional.»

**MOTIVACIÓN**

En coherencia con otras enmiendas.

**ENMIENDA NÚM. 49**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al Título IV, capítulo IV.

De modificación

Se propone la supresión de este capítulo.

**MOTIVACIÓN**

En coherencia con otras enmiendas.

**ENMIENDA NÚM. 50**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 57.2 al final del primer párrafo

De adición

Se propone añadir el texto siguiente:

«cuyos estándares o parámetros no podrán ser inferiores a los establecidos actualmente»

**MOTIVACIÓN**

La seguridad es una seña de identidad del transporte ferroviario, que ha hecho posible que el ferrocarril sea nuevamente entendido como un modo de transporte o medio prioritario. Por tanto no deben mantener los mayores índices de seguridad en la circulación, por lo que se debe dar un cumplimiento estricto de las actuales de seguridad en la circulación como recoge la Directiva 2001/14/CE, del Parlamento europeo y del Consejo de 26 de Febrero en su artículo 32.

**ENMIENDA NÚM. 51**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 57.2

De modificación

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor literal:

«2. El certificado de seguridad establecerá las condiciones que deben cumplirse para la prestación un servicio de transporte ferroviario, en materia de gestión de la seguridad, de personal de conducción y acompañamiento y de material rodante, así como en cualesquiera otras materias que se determinen reglamentariamente.

Deberán respetarse, en todo momento, las condiciones establecidas. El incumplimiento de las condiciones previstas en el certificado de seguridad, determinará las correspondientes sanciones.»

**MOTIVACIÓN**

En coherencia con otras enmiendas.

**ENMIENDA NÚM. 52**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 58 en el Título

De modificación

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor literal:

«Homologación del material rodante y del personal del mismo.»

#### MOTIVACIÓN

Añadir la homologación del personal.

#### ENMIENDA NÚM. 53

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 58, tras «Interés General»

De adición

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor literal:

«y del personal que realice actividades en relación al mismo»

#### MOTIVACIÓN

El material rodante ha logrado en los últimos años una gran transformación, fruto de la investigación y el desarrollo de las nuevas tecnologías (en el AVE o trenes de cercanías de última generación) por lo que es muy necesario la homologación del personal responsable del mantenimiento, tanto en materia de seguridad como en calidad de las tareas a realizar.

#### ENMIENDA NÚM. 54

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 59.1

De modificación

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor literal:

«1. Los usuarios de los servicios de transporte ferroviario tendrán derecho al uso de los mismos en los

términos que se establezcan en la normativa vigente y, en su caso, en los contratos que celebren con las entidades encargadas del servicio tanto del transporte de viajeros como del de mercancías.»

#### MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas..

#### ENMIENDA NÚM. 55

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 59.2. e)

De modificación

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor:

«e) Ser indemnizados, en caso de incumplimiento de las obligaciones que le impongan la presente Ley y las disposiciones que la desarrollen o de las asumidas en el contrato celebrado.»

#### MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas.

#### ENMIENDA NÚM. 56

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 59, números 3 y 4.

De modificación

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor:

«3. Los usuarios, sin perjuicio de poder instar la defensa de sus pretensiones, en los términos previstos en la vigente legislación, ante las Juntas Arbitrales de Transporte y, en todo caso, ante la jurisdicción ordinaria, están facultados para dirigir las reclamaciones relacionadas con la prestación del servicio a quien lo lleve a cabo.

4. Deberá existir, a disposición de los usuarios de los servicios, un libro de reclamaciones, editado con arreglo al modelo que se determine reglamentariamente.»

#### MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas.

#### ENMIENDA NÚM. 57

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 60.1, tras «cualificación suficiente,»

De adición

Se propone añadir el siguiente texto:

«establecida mediante los convenios colectivos respectivos que incluirán una nueva clasificación profesional de los trabajadores que operan actualmente y que puedan hacerlo en el futuro en el sistema ferroviario, ...». (Sigue como el texto)

#### MOTIVACIÓN

Trasladar el ámbito laboral las condiciones para la modernización del sistema ferroviario, estableciendo para ello una previsión legal sobre la cualificación del personal ferroviario y obligarse de forma integral en una nueva clasificación profesional a través de la negociación con los agentes sociales.

#### ENMIENDA NÚM. 58

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 60.2, tras «Ministero de Fomento,»

De adición

Se propone añadir el siguiente texto:

«previa audiencia y negociación con los sindicatos más representativos,...». (sigue como el texto)

#### MOTIVACIÓN

Recoger la necesidad de la participación de los sindicatos más representativos a la hora de establecer las condiciones y los requisitos para la obtención de los títulos y los permisos necesarios, así como los planes y los itinerarios formativos.

#### ENMIENDA NÚM. 59

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 69. De un nuevo párrafo tras los apartados a) y b)

De adición

Se propone añadir el siguiente texto:

«Quedarán exentas de las mismas aquellas empresas ferroviarias que gestionen Centros de Formación propios y los trabajadores que a la entrada en vigor de la ley tengan reconocido el título correspondiente»

#### MOTIVACIÓN

Eximir de las tasas a las empresas que gestionen centros homologados y los trabajadores que a la entrada en vigor de la ley tengan reconocidos los títulos correspondientes o los permisos necesarios.

#### ENMIENDA NÚM. 60

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 81.1.a)

De modificación

Se modifica la letra a) del número 1 del artículo 81, con la siguiente redacción.

«a) El desarrollo y ejecución de la planificación estratégica del sector ferroviario, en los términos previstos por el Plan Ferroviario del Estado, comprendiendo la aprobación de los estudios informativos y de proyectos básicos y de construcción, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5, y en general, el apoyo a la

toma de decisiones para el desarrollo, a medio y largo plazo, de las infraestructuras y los servicios ferroviarios de competencia estatal.»

#### MOTIVACIÓN

Se trata de asegurar que la competencia en materia de planificación ferroviaria se integre en el Plan de la Red de Interés General, en lugar de que quede reservada exclusivamente a las determinaciones del Ministerio de Fomento, a fin de posibilitar los objetivos de coordinación y participación en las políticas de planificación ferroviaria.

entre juaristas, economistas y otros profesionales de reconocido prestigio, y actuaran con estricta independencia tanto de la Administración que los designó como de cualesquiera entidades u organizaciones económicas con intereses en el sector ferroviario. Su mandato será de cuatro años, renovables por una sola vez.

El Presidente y los Vocales ejercerán su función con dedicación absoluta y tendrán las incompatibilidades establecidas con carácter general para los Altos cargos de la Administración del Estado.

Reglamentariamente se fijarán las reglas de funcionamiento y el estatuto de sus miembros.

El Secretario habrá de ser licenciado en Derecho y será designado, en cada momento, por el Comité de Regulación Ferroviaria.»

#### ENMIENDA NÚM. 61

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 81.1.e)

De modificación

Se propone la supresión de esta letra.

#### MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas.

#### MOTIVACIÓN

Es manifiesto el incumplimiento de los requisitos exigidos por la normativa Comunitaria, en orden a la adecuada separación del órgano regulador de la Administración. Es por ello que se hace preciso dotar a su personal de la necesaria independencia, y de un estatuto que garantice su función reguladora. Los criterios expuestos siguen los fijados para la composición del Tribunal de Defensa de la Competencia. En toda caso, se sigue el criterio de mantener la adscripción orgánica al Ministerio de Fomento, pero preservando la independencia de su actuación mediante garantías en cuanto al estatuto de sus miembros y a los criterios de actuación.

#### ENMIENDA NÚM. 62

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 82.2

De modificación

Se modifica el número 2 del artículo 82, que pasa a tener la siguiente redacción:

«2. El Comité de Regulación Ferroviaria está compuesto por un Presidente, seis vocales y un Secretario, que serán designados por el Consejo de Ministros. El Presidente y un Vocal serán nombrados a propuesta del Ministerio de Fomento, y los restantes vocales, respectivamente, por los Ministerios de Economía, de Hacienda, Consumo, por las Comunidades Autónomas y por la Federación Española de Municipios y Provincias, de

#### ENMIENDA NÚM. 63

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 83.1

De modificación

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor literal:

«1. Son funciones del Comité de Regulación Ferroviaria las siguientes:

a) Velar por que los servicios ferroviarios sean prestados en condiciones adecuadas de seguridad y regularidad.

— El otorgamiento y uso del certificado de seguridad y el cumplimiento de las obligaciones que éste comporte.

— La aplicación de los criterios contenidos en las declaraciones sobre la red.

— Los procedimientos de adjudicación de capacidades.

— La cuantía, la estructura o la aplicación de las tarifas que se les exijan o puedan exigírseles.

b) Informar a la Administración del Estado y a las Comunidades Autónomas que lo requieran en materia ferroviaria y, en particular, respecto del contenido de cualquier proyecto de norma o resolución que afecte a aquélla.

c) Cualesquiera otras que se le atribuyan por la Ley o por reglamento.

#### MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas.

#### ENMIENDA NÚM. 64

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 86. 1 y 2.

De modificación

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor literal:

«1. Será competencia del Ministerio de Fomento la inspección del transporte ferroviario y la de la forma de prestación de los servicios adicionales, auxiliares y complementarios.

2. Las entidades habilitadas para la prestación de los servicios de transporte ferroviario o para realizar las actividades a las que se refiere la presente Ley, vendrán obligadas a facilitar el acceso a sus instalaciones al personal de la inspección en el ejercicio de sus funciones. También deberán permitir a dicho personal llevar a cabo el control de los elementos afectos a la prestación de servicio ferroviario.»

#### MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas.

#### ENMIENDA NÚM. 65

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 92. 1, al final

De adición

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor literal:

«...Se tendrá en cuenta como atenuante o agravante, según el caso, cuando la responsabilidad sea propia del personal o esté inducida o agravada por las condiciones del servicio o las decisiones de la dirección de la empresa.»

#### MOTIVACIÓN

Poner la sanción en relación con la infracción y la responsabilidad del personal o de las condiciones, material y organización indicada por la empresa o la dirección del servicio.

#### ENMIENDA NÚM. 66

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

Al artículo 92. 5. Al final

De adición

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor literal:

«...Se tendrá en cuenta como atenuante o agravante, según el caso, cuando la responsabilidad sea propia del personal o esté inducida o agravada por las condiciones del servicio o las decisiones de la dirección de la empresa.»

#### MOTIVACIÓN

Poner la sanción en relación con la infracción y la responsabilidad del personal o de las condiciones, material y organización indicada por la empresa o la dirección del servicio.

**ENMIENDA NÚM. 67****PRIMER FIRMANTE  
Grupo Parlamentario  
Federal de Izquierda Unida**

Disposición adicional primera. 1 y 2

De modificación.

Se modifican los números 1 y 2 de la disposición adicional primera, que pasarán a tener la siguiente redacción:

«1. La entidad pública empresarial RENFE pasará a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, y asumirá las funciones asignadas al administrador de infraestructuras ferroviarias en la presente Ley, una vez que se lleve a cabo la determinación de los medios materiales, organizativos y humanos con los que se dotará la nueva entidad pública empresarial RENFE-operadora.

2. El personal que preste sus servicios en la entidad pública empresarial RENFE se mantendrá en la plantilla de la entidad pública empresarial Administrador de infraestructuras ferroviarias, sin que dicha adscripción pueda justificar ninguna medida de regulación de empleo o cambio en las condiciones de trabajo.

Ello se entiende sin perjuicio de que, en el momento de constitución y entrada en funcionamiento de la entidad pública empresarial RENFE-operadora, la misma se subroga en los derechos y obligaciones laborales del personal adscrito a la prestación del servicio de transporte ferroviario. Dicha integración se llevará a cabo por Orden del Ministerio de Fomento, y previo cumplimiento de los derechos de información y consulta con los representantes de los trabajadores que establece el artículo 44 del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo.

Dicho personal continuará rigiéndose por el convenio colectivo y demás condiciones de trabajo que rijan en el ámbito de la entidad RENFE-Operadora.

**MOTIVACIÓN**

La disposición adicional primera, se establece que RENFE pasará a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Según el Proyecto, el personal de RENFE se integra en el ADIF salvo que el esté vinculado a la prestación del servicio de transporte ferroviario y el que resulte preciso para la puesta en marcha y funcionamiento de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora, en cuyo caso se integrará ésta «previa audiencia de los representantes de los trabajadores de la primera». Es por ello que se configura como un cambio simultáneo desde la actual RENFE a las

nuevas entidades ADIF y RENFE-operadora, cuando ello puede ocasionar problemas de articulación en la medida que las operaciones de delimitación de los recursos organizativos y humanos objeto de transferencia pueden demorarse o concretarse no necesariamente antes de la entrada en vigor de la Ley. De hecho, antes de esa entrada en vigor, resulta poco menos que imposible llevar a cabo actuaciones de adscripción de medios materiales y humanos que, en teoría, la ley no permite. Por ello lo lógico es que el cambio de denominación en favor del ADIF solo tenga lugar una vez perfeccionada la dotación de medios materiales, organizativos y humanos que se integran en Renfe-Operadora.

Por otra parte, el Proyecto no asegura el cumplimiento del artículo 44 del ET en materia de subrogación empresarial, pues la mera audiencia de los representantes de los trabajadores, en primer lugar, no agota las obligaciones legales impuestas en dicho precepto, que pasan por la información a los representantes sobre los concretos extremos a que alude el artículo 44.6, y sobre todo, por la existencia de un período de consultas cuando se prevea adoptar, como consecuencia de la transmisión, medidas laborales en relación con los trabajadores, medidas que no tienen que identificarse ni con los despidos colectivos ni con los traslados ni con la modificación sustancial de condiciones de trabajo, las cuales tienen su propio mecanismo de adopción y participación sindical.

También es preciso establecer el respeto a las condiciones de trabajo que tenían con anterioridad, y la sujeción a lo dispuesto en el artículo 44 del ET en materia de sucesión de empresa. Además, para evitar vacíos de regulación en las condiciones de trabajo, en tanto se suscribe un nuevo convenio de aplicación a RENFE-operadora, parece lógico que sigan rigiendo las determinaciones que en cada momento se aplique en la entidad en la que pasa a denominarse la antigua RENFE.

Parece lógico, además, excluir de dicha disposición la regulación del personal del actual Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, sobre todo cuando tiene una disposición específica.

**ENMIENDA NÚM. 68****PRIMER FIRMANTE  
Grupo Parlamentario  
Federal de Izquierda Unida**

A la disposición adicional segunda

De modificación.

Se incluye un nuevo párrafo con el número 2, pasando el número 2 al número 3, cuyo contenido también se modifica.

«2. De acuerdo con lo previsto en el artículo 44 del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se subrogará en los contratos laborales del personal de la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, cuando así lo determine el Ministerio de Fomento. Con carácter previo a dicha integración, se darán cumplimiento a los derechos de información y consulta previsto en el citado artículo 44 de Estatuto de los Trabajadores.

Dicho personal continuará rigiéndose por el convenio colectivo que viniera aplicándose con anterioridad a la subrogación, hasta la extinción de su plazo de vigencia o hasta la entrada en vigor de un nuevo convenio que les resulte aplicable, salvo que el convenio que viniera rigiendo en la entidad Administrador de Infraestructuras Ferroviarias resulte más beneficioso, en cuyo caso, por acuerdo de los órganos de representación del personal de la entidad Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, se aplicará éste a partir de la efectividad de su integración.

3. Los funcionarios adscritos a la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias cuyos puestos de trabajo se prevea, en la correspondiente relación de puestos de trabajo, que tengan que ser desempeñados por personal laboral, podrán optar durante el plazo que reglamentariamente se determine:

— por pasar a ocupar dichos puestos en régimen de derecho laboral, con reconocimiento de la antigüedad que les corresponda y manteniendo sus retribuciones de origen, en caso de que de fueran inferiores, en cómputo global, a las señaladas para el nuevo puesto, y quedando en sus cuerpos y escalas de origen en la situación de excedencia voluntaria prevista en el artículo 29.3.a) de la ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública,

— o por acceder a los puestos que puedan corresponderles, conforme a la normativa reguladora de la Función Pública.

#### MOTIVACIÓN

Se hace preciso garantizar las condiciones laborales que venían rigiendo con anterioridad al traspaso al ADIF sigan aplicándose con posterioridad a dicho traspaso, si bien a fin de evitar cualquier diferencia de regulaciones entre los colectivos de personal de la misma empresa, se admite la posibilidad de que directamente, por acuerdo de los representantes de los trabajadores del GIF, se aplique el convenio del personal de Renfe-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Y respecto del personal funcionario, la existencia o no de plazas funcionariales, en lugar de ser una imposi-

ción legal, se deja a la determinación, en cada momento, a la relación de puestos de trabajo de dicho organismo. Por otra parte, se reconoce la posibilidad de integrarse en las plazas laborales manteniendo no sólo su antigüedad, sino sus retribuciones en caso de que fueran superiores, a fin de no perjudicar la carrera profesional de dichos funcionarios.

#### ENMIENDA NÚM. 69

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

A la disposición adicional tercera

De adición

Se añade un nuevo párrafo tras los cuatro existentes en el apartado 3 de la disposición adicional tercera, con la siguiente redacción.

«...Dentro de la prestación del servicio ferroviario de la RENFE-operadora tanto de mercancías como de viajeros, queda incluido el mantenimiento del material rodante dedicado al mismo, así como, el personal que a la entrada en vigor de la ley no venga realizando.»

#### MOTIVACIÓN

El mantenimiento del material rodante es un valor añadido a la operación del transporte ferroviario, como lo demuestran otros procesos como el desarrollado en la liberalización del transporte aéreo, por lo que es importante que el operador de transporte ferroviario participe en el mantenimiento de su material y tener acceso también a los conocimientos tecnológicos del nuevo material (Renfe cuenta con una Unidad de Negocio de Mantenimiento Integral de trenes con una plantilla de casi cuatro mil trescientos trabajadores en la actualidad).

#### ENMIENDA NÚM. 70

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

En la disposición adicional tercera

De supresión

Se propone suprimir el apartado 10.

**MOTIVACIÓN**

El texto del proyecto del Gobierno abre la puerta para la posible privatización de las actuales Unidades de Negocio, utilizando diversos procedimientos, por ejemplo (se puede crear una Sociedad Anónima que sustituya la UN de Alta Velocidad que obtiene beneficios, desgajándose de las demás unidades, secciones, servicios, dejando en manos de la entidad pública empresarial los servicios más deficitarios, condenándole así al fracaso de antemano).

**ENMIENDA NÚM. 71**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

A la disposición adicional tercera

De adición

Se añade un nuevo número 16 a la disposición adicional tercera, con la siguiente redacción.

«16. A fin de evitar los vacíos de regulación que pueda haber en el ámbito de las demás empresas operadoras del servicio de transporte de mercancías y de viajeros por ferrocarril, hasta tanto entren en vigor los correspondientes convenios colectivos de empresa o de sector que regule las relaciones laborales en dicho ámbito, se declara la extensión del convenio colectivo que en cada momento esté en vigor en la entidad Renfe-Operadora a dicho ámbito sectorial.»

**MOTIVACIÓN**

La transición a un nuevo modelo de gestión de las explotaciones del transporte por ferrocarril no puede hacerse a costa de una desregulación de las relaciones laborales en dicho sector, por lo que aparece justificado prever, expresamente, la medida de la extensión de los convenios colectivos, de conformidad con el artículo 92.4 del ET ante la ausencia de representación empresarial para asumir la negociación en un ámbito de actividad, en realidad, es nuevo y lo crea la propia Ley.

Por otra parte, la solución contraria introduciría, inicialmente, una alteración grave de las reglas de la competencia en contra del Operador Público, al tener que competir en el mercado con empresas que no tiene que respetar más derechos laborales que los de derecho necesario, y en particular, el salario mínimo

interprofesional, con el riesgo de dumping social que ello supone. En todo caso, esta medida es respetuosa con la negociación colectiva en dicho ámbito, en la medida que la extensión del convenio colectivo deja de aplicarse a partir del momento en que comience a regir los respectivos convenios, de sector o de empresa.

**ENMIENDA NÚM. 72**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

A la disposición adicional tercera

De adición

Se añade un nuevo 17 a la disposición adicional tercera, con la siguiente redacción.

«17. A fin de llevar a cabo la adecuada racionalización de la estructura de personal en el ámbito del sector ferroviario, y efectuar un seguimiento y evaluación de las repercusiones que el nuevo modelo ferroviario tiene en la evolución y crecimiento del empleo en dicho sector de actividad, y de las medidas que se pueden adoptar para contribuir a su consolidación y crecimiento, el Ministerio de Fomento constituirá, en el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de esta Ley, un Observatorio del Empleo del Sector Ferroviario, como órgano consultivo y de participación de las empresas afectadas y representaciones sindicales con implantación en el sector, y que contará con representación de los Ministerios de Fomento y de Trabajo. Su Orden de creación regulará su estructura, competencias y funcionamiento.»

**MOTIVACIÓN**

Se trata de que la Administración disponga de un cauce por el cual conozca la evolución del sector del empleo en el que participen los interlocutores sociales, las empresas afectadas, los organismos públicos y los Ministerios de Fomento y de Trabajo, a fin de que posibilitar el diálogo social, la participación de los sujetos afectados, y se disponga, en última instancia, de criterios para adoptar medidas que aseguren el mantenimiento y la creación de empleo en el nuevo entorno diseñado por la Ley.

**ENMIENDA NÚM. 73****PRIMER FIRMANTE  
Grupo Parlamentario  
Federal de Izquierda Unida**

De adición

Se incorpora una nueva disposición adicional, que sistemáticamente es la señalada como cuarta, pasando a numerarse correlativamente las que aparecen en el texto del proyecto. La nueva disposición adicional tiene la siguiente redacción.

«Disposición adicional cuarta (nueva). El Comité de Coordinación del Sector Ferroviario Público Estatal.

El Ministerio de Fomento procederá a la constitución, mediante Orden, y en el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de esta Ley, del Comité de Coordinación del Sector Ferroviario Público Estatal, el cual, bajo la presidencia del Ministro de Fomento o la persona en quien delegue, y con participación de los órganos de dirección de las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y RENFE-Operadora, asumirá la coordinación de las políticas públicas que lleven a cabo y ejecuten dichos organismos públicos, a fin de conseguir el adecuado grado de eficacia en el desempeño de sus competencias y la adecuada racionalización de los recursos públicos en dicho Sector. En particular, las determinaciones del Comité de Coordinación informarán las políticas que, en el ámbito de sus competencias, lleven a cabo los organismos públicos presentes en el mismo.»

**MOTIVACIÓN**

La diferenciación del régimen jurídico de la administración de infraestructuras ferroviarias y la explotación del transporte ferroviario no debe ignorar que los intereses públicos se encuentran presentes en los dos sectores de actividad, por lo que pasar de un modelo de integración a un modelo de diferenciación radical puede incurrir en riesgos de falta de coordinación de las políticas que desempeñen los organismos públicos respectivos. La adscripción al Ministerio de Fomento se debe concretar en un órgano que tenga capacidad para desempeñar funciones de coordinación de la política del sector ferroviario en las materias que repercuten, mutuamente, en el ámbito de la infraestructura y de la explotación, lo que asegura la adecuada racionalidad en el empleo de los recursos públicos. Ello se entiende como una medida necesaria, especialmente en los primeros años de funcionamiento del nuevo modelo, y en tanto que el mismo se consolida.

**ENMIENDA NÚM. 74****PRIMER FIRMANTE  
Grupo Parlamentario  
Federal de Izquierda Unida**

De adición

De una nueva disposición adicional del siguiente tenor literal:

«Disposición adicional nueva

Las infraestructuras ferroviarias y los servicios de transporte ferroviario objeto de regulación en esta Ley deberán ser accesibles para las personas con discapacidad y mayores en los términos de la legislación específica que les sea de aplicación. Las personas con discapacidad y mayores no podrán ser discriminadas por razón de estas circunstancias personales en el uso de los servicios ferroviarios, siendo obligación de la Administración Ferroviaria del Estado garantizar su acceso regular a las infraestructuras y servicios ferroviarios.

**MOTIVACIÓN**

Garantizar los derechos de las personas mayores o discapacitadas.

**ENMIENDA NÚM. 75****PRIMER FIRMANTE  
Grupo Parlamentario  
Federal de Izquierda Unida**

A la disposición adicional tercera

De adición

Se añade al final del apartado 2, el texto con la siguiente redacción.

«Salvo aquellas que se mantienen abiertas en la actualidad por medio de convenio entre RENFE y las Comunidades Autónomas o aquellas que siguen utilizadas por necesidad del tráfico ferroviario.»

**MOTIVACIÓN**

En el Acuerdo de Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 1984, se diferencian en tres bloques los tramos de línea férrea, que se deciden cerrar por considerarlas líneas altamente deficitarias.

En el apartado C del artículo 1 de dicho acuerdo se incluyen los siguientes tramos:

Mérida-Zafra-Villanueva-Río Minas	196 Km
Granada-Bobadilla	123 Km
Utrera-La Roda	110 Km
Lorca-Almendricos-Aguilas	54 Km
Valladolid-Ariza	254 Km
Plasencia-Astorga	331 Km
Lérida-Puebla de Segur	90 Km
Játiva-Alcoy	64 Km
Gibraleón-Ayamonte	49 Km
Puerto de Santamaría-Sanlúcar de Barrameda	37 Km

En dicho apartado se establecía que por razones de interés regional o local se podrían establecer convenios entre RENFE y las CC.AA. para la prestación de servicios subvencionados por las mismas.

Después de casi 20 años, salvo los tramos Valladolid-Ariza, Plasencia-Astorga, Gibraleón-Ayamonte y Puerto de Santa María-Sanlúcar que están cerrados, los demás tramos han superado con creces el concepto de altamente deficitarios, unos han sido renovados en su totalidad, otros están incluidos en el Plan de Infraestructuras 2000-2007 para la construcción de líneas de Alta Velocidad. Por lo que deben de formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

#### ENMIENDA NÚM. 76

**PRIMER FIRMANTE**  
**Grupo Parlamentario**  
**Federal de Izquierda Unida**

A la disposición transitoria séptima (nueva).

De adición

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

«Disposición transitoria séptima. Regulación del régimen de sanciones

En el plazo de tres meses de la entrada en vigor de la presente Ley el Gobierno regulará reglamentariamente con total precisión, previa negociación con los sindicatos más representativos, las conductas que se sancionarán como faltas leves, graves y muy graves, los criterios o factores que graduarán cada clase de sanción; así como el procedimiento de instrucción y órgano instructor; así como el procedimiento de pago y reclamación a la empresa ferroviaria de las multas.»

#### MOTIVACIÓN

La Ley deja muy abiertos los tipos de sanciones y el procedimiento sancionador, que quizás es motivo del desarrollo reglamentario posterior a la Ley, negociándolo con la representación sindical más representativo.

A la Mesa de la Comisión de Infraestructuras

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia de Francisco Rodríguez Sánchez, Diputado del Bloque Nacionalista Galego (BNG), al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes Enmiendas al Proyecto de Ley de Sector Ferroviario. (núm. expte. 121/000135).

Palacio del Congreso de los Diputados, 12 de mayo de 2003.—**Francisco Rodríguez Sánchez**, Diputado y Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

#### ENMIENDA NÚM. 77

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Francisco Rodríguez**  
**Sánchez**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 4.1

De modificación.

Se propone la substitución de la redacción dada por el Proyecto de Ley al apartado 1 del artículo 4, por el siguiente texto:

«1. La Red Ferroviaria de Interés General está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado.»

#### ENMIENDA NÚM. 78

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Francisco Rodríguez**  
**Sánchez**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 4.2

De modificación.

Se propone la substitución de la redacción dada por el Proyecto de Ley al apartado 2 del artículo 4, por el siguiente texto:

«2. El Ministerio de Fomento y las Comunidades Autónomas afectadas definirán de común acuerdo, en cada momento, las infraestructuras ferroviarias que formarán parte de la Red Ferroviaria de Interés General.»

---

#### ENMIENDA NÚM. 79

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Francisco Rodríguez**  
**Sánchez**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 4.3

De modificación.

Se propone la substitución de la redacción dada por el Proyecto de Ley al apartado 3 del artículo 4, por el siguiente texto:

«3. El Ministerio de Fomento, de acuerdo con las Comunidades Autónomas afectadas, podrá incluir o excluir una determinada infraestructura ferroviaria de la Red Ferroviaria de Interés General siempre que concurran, o en su caso hayan desaparecido, los motivos de interés general que justifiquen su inclusión o su exclusión, respectivamente, de dicha Red.

En cualquier caso, la exclusión de una determinada infraestructura ferroviaria de la Red Ferroviaria de Interés General deberá contar con el informe favorable previo de las Comunidades Autónomas afectadas. Dicha infraestructura ferroviaria podrá ser traspasada a las Comunidades Autónomas correspondientes. Los expedientes de traspaso se promoverán a instancia de las Comunidades Autónomas o del Ministerio de Fomento, y serán resueltos por el Consejo de Ministros.»

---

#### ENMIENDA NÚM. 80

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Francisco Rodríguez**  
**Sánchez**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 4.4 (nuevo)

De adición.

Se propone la inclusión de un nuevo apartado 4, al artículo 4, con el siguiente texto:

«4. Mediante Real Decreto se establecerán los servicios ferroviarios mínimos y las condiciones de frecuencia y velocidad media que se deberán garantizar en toda la Red Ferroviaria de Interés General.»

---

#### ENMIENDA NÚM. 81

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Francisco Rodríguez**  
**Sánchez**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al Artículo 5.1

De adición.

Se propone añadir al apartado 1 del artículo 5, a continuación de «Corresponde al Ministerio de Fomento», la expresión: «y a las Comunidades Autónomas en el ámbito de sus competencias».

---

#### ENMIENDA NÚM. 82

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Francisco Rodríguez**  
**Sánchez**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 6.1

De modificación.

Se propone la substitución del apartado 1 del artículo 6 por el siguiente texto:

«1. Cuando en una línea ferroviaria de interés general sobre la que no se presten servicios ferroviarios declarados de interés público no se preste, durante tres meses, ningún servicio ferroviario o cuando el resultado económico de su explotación sea altamente deficitario, el Consejo de Ministros, a instancias del Ministerio de Fomento, podrá acordar su clausura. En la propuesta que formule el Ministerio de Fomento al Consejo de Ministros se acreditará el cumplimiento previo de lo previsto en el artículo 4.3.»

**ENMIENDA NÚM. 83**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Francisco Rodríguez**  
**Sánchez**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 6.2

De modificación.

Se propone la substitución del apartado 2 del artículo 6 por el siguiente texto:

«2. Con carácter previo a la adopción del acuerdo de clausura de la línea o tramo afectado, el Ministerio de Fomento lo pondrá en conocimiento de las Comunidades Autónomas o Entidades Locales que pudieran resultar afectadas e iniciará las negociaciones para el traspaso de la infraestructura a dichas Comunidades Autónomas. Si las Comunidades Autónomas rechazaran el traspaso de la línea ferroviaria o tramo de la misma, el Consejo de Ministros acordará su clausura. Las Comunidades Autónomas podrán ceder la explotación de las líneas o tramos traspasados a las Entidades Locales cuando se trate de infraestructuras que discurren principalmente por núcleos urbanos y se integren en los sistemas públicos de transporte urbano.»

**ENMIENDA NÚM. 84**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Francisco Rodríguez**  
**Sánchez**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 11.1

De adición

Se propone añadir, a continuación de la redacción dada por el Proyecto de Ley al apartado 1 del artículo 11, el siguiente texto:

«No se aprobarán proyectos de construcción de nuevas líneas ferroviarias o de modificación de trazados actuales que incluyan pasos a nivel.»

**ENMIENDA NÚM. 85**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Francisco Rodríguez**  
**Sánchez**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 22.5

De supresión

Se propone la supresión del apartado 5, del artículo 22.

**ENMIENDA NÚM. 86**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Francisco Rodríguez**  
**Sánchez**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 28

De adición.

Se propone añadir a continuación de la redacción dada por el Proyecto de Ley al artículo 28, antes del punto final, el siguiente texto:

«, y deberá contar con la participación de las Comunidades Autónomas.»

**ENMIENDA NÚM. 87**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Francisco Rodríguez**  
**Sánchez**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 53.1

De modificación.

Se propone la substitución del apartado 1 del artículo 53 por el siguiente texto:

«1. El Consejo de Ministros podrá, de oficio o a instancia de las Comunidades Autónomas interesadas, declarar de interés público la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario sobre las líneas o tramos que integran la Red Ferroviaria de Interés General cuando aquella resulte deficitaria o no se produzca en las adecuadas condiciones de frecuencia y calidad. Cuando la declaración de interés público se realice a instancia de las Comunidades Autónomas estas podrán optar por la transferencia de los servicios

ferroviarios objeto de dicha declaración y el traspaso de las infraestructuras o tramos de la Red Ferroviaria necesarios para la prestación de dichos servicios de interés público.»

**ENMIENDA NÚM. 91****PRIMER FIRMANTE**

**Don Francisco Rodríguez  
Sánchez  
(Grupo Parlamentario Mixto)**

**ENMIENDA NÚM. 88****PRIMER FIRMANTE**

**Don Francisco Rodríguez  
Sánchez  
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 53.2

De modificación.

Se propone la sustitución del apartado 2 del artículo 53 por el siguiente texto:

«2. Los servicios ferroviarios declarados de interés público se prestarán por la entidad pública empresarial RENFE-Operadora o, en su caso, por las empresas ferroviarias públicas de las Comunidades Autónomas.»

A la disposición transitoria tercera

De modificación.

Se propone la sustitución del apartado 1 de la disposición transitoria tercera por el siguiente texto:

«1. La Red Ferroviaria de Interés General se compondrá, en el momento de entrada en vigor de esta Ley, de todas las infraestructuras ferroviarias que en esa fecha estén siendo administradas por RENFE o por el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias para el transporte ferroviario de largo recorrido, así como por aquellas cuya administración ejerza la Autoridad Portuaria correspondiente en los Puertos de Interés General.

La Red de ancho métrico de titularidad del Estado y administrada por FEVE, y los servicios ferroviarios que se prestan sobre la misma, podrá ser transferidos a las Comunidades Autónomas, previo acuerdo entre el Ministerio de Fomento y los correspondientes órganos de las Comunidades Autónomas.»

**ENMIENDA NÚM. 89****PRIMER FIRMANTE**

**Don Francisco Rodríguez  
Sánchez  
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 53 (apartados 3, 4 y 5)

De supresión.

Se propone la supresión de los apartados 3, 4 y 5 del artículo 53.

**ENMIENDA NÚM. 92****PRIMER FIRMANTE**

**Don Francisco Rodríguez  
Sánchez  
(Grupo Parlamentario Mixto)**

A la disposición transitoria tercera.3

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado 3 a la disposición transitoria tercera, con el siguiente texto:

«3. Los actuales servicios regionales prestados por RENFE podrán ser transferidos a las Comunidades Autónomas respectivas, previo acuerdo entre el Ministerio de Fomento y las correspondientes órganos de las Comunidades Autónomas.»

**ENMIENDA NÚM. 90****PRIMER FIRMANTE**

**Don Francisco Rodríguez  
Sánchez  
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 80.1

De supresión.

Se propone la supresión de la letra f) del apartado 1 del artículo 80.

**ENMIENDA NÚM. 93**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Francisco Rodríguez**  
**Sánchez**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

A la disposición transitoria cuarta

De modificación.

Se propone la substitución de la redacción dada por el Proyecto de Ley a la disposición transitoria cuarta por el siguiente texto:

«Los Capítulos II y III del Título IV de esta Ley no serán de aplicación al transporte ferroviario de viajeros».

A la Mesa del Congreso de Diputados

Al amparo de lo establecido en el artículo 110 del Reglamento del Congreso de los Diputados, el Grupo Mixto presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Sector Ferroviario (núm. expte. 121/000135), a instancia del Diputado Joan Saura Laporta, de Iniciativa per Catalunya Verds.

Palacio del Congreso de los Diputados, 12 de mayo de 2003.—**Joan Saura Laporta**, Diputado.—**Francisco Rodríguez Sánchez**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

**ENMIENDA NÚM. 94**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Joan Saura Laporta**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 4.2

De modificación.

Sustituir «Ministro de Fomento» por «Consejo de Ministros».

**ENMIENDA NÚM. 95**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Joan Saura Laporta**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 4.3

De modificación.

Donde dice «Ministro de Fomento» debe decir «Consejo de Ministros».

**ENMIENDA NÚM. 96**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Joan Saura Laporta**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 6.1

De modificación.

Se modifica el artículo sexto, que quedará redactado de la siguiente forma:

1. Dentro de los términos previstos por el Plan de la Red Ferroviaria de Interés General, el Consejo de Ministros, y previo informe favorable del Consejo Nacional del Sector Ferroviario, podrá acordar la clausura de una línea o tramo ferroviario cuando su supresión no afecte al cumplimiento de los fines que justifiquen su pertenencia a la Red Ferroviaria de Interés General, resulte altamente deficitaria su explotación que pudiera comprometer la estabilidad económica de la Red en su conjunto, sin que sea posible cambiar las condiciones de explotación de la línea o tramo afectado para evitar o reducir dicho déficit.

**ENMIENDA NÚM. 97**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Joan Saura Laporta**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 6.2

De modificación.

El artículo 6.2 quedará redactado:

«...Entidades locales que pudieran resultar afectadas. En este caso, las comunidades autónomas podrán solicitar la transferencia de la línea o tramo afectado, en cuyo caso se procederá a transferir a la comunidad autónoma dicha línea o tramo afectado con sus correspondientes bienes y dotaciones presupuestarios para asegurar una correcta conservación. Si las comunidades autónomas o entidades locales no solicitaran la transferencia de la línea o tramo afectado o no asumieran la financiación para la administración de la línea ferroviaria o tramo de la misma, el Consejo de Ministros podrá acordar su clausura.

---

**ENMIENDA NÚM. 98**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Joan Saura Laporta**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 10.1

De supresión.

Artículo 10.1. Suprimir «y no estarán sometidas al control preventivo principal al que se refiere el artículo 84.1b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local».

---

**ENMIENDA NÚM. 99**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Joan Saura Laporta**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 10.2

De supresión.

Supresión de todo el texto.

---

**ENMIENDA NÚM. 100**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Joan Saura Laporta**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 10.4

De supresión.

Artículo 10.4. Supresión en el segundo párrafo, desde «las referidas obras...» hasta «instalaciones ferroviarias. No obstante,».

---

**ENMIENDA NÚM. 101**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Joan Saura Laporta**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 21.1.a)

De modificación.

El apartado a) del párrafo 1 del artículo 21 quedará redactado en los siguientes términos.

a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deben 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 Plan de la Red Ferroviaria de Interés General, y el Comité Coordinador de Infraestructuras y Servicios Ferroviarios.

---

**ENMIENDA NÚM. 102**

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Joan Saura Laporta**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 21.2

De modificación.

La modificación del párrafo número 2 del artículo 21, que quedará redactado en los siguientes términos.

2. En los términos que acuerde el Consejo de Ministros, a propuesta de los Ministerios de Fomento y de Economía, el administrador de infraestructuras ferroviarias no podrá prestar servicios de transporte ferroviario, sin perjuicio de las previsiones transitorias contenidas en esta Ley.

**ENMIENDA NÚM. 103****PRIMER FIRMANTE****Don Joan Saura Laporta  
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 22.1

De modificación.

El párrafo 1 del artículo 22 se modifica, quedando redactado así:

1. Corresponde al administrador de infraestructura ferroviaria la construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias de las que es titular.

**ENMIENDA NÚM. 104****PRIMER FIRMANTE****Don Joan Saura Laporta  
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 22.3

De modificación.

Se modifica la redacción del párrafo 3 del artículo 22, quedando como sigue:

3. La construcción y administración de la infraestructura ferroviaria por el administrador de infraestructuras ferroviarias se efectuará de acuerdo con las reglas siguientes, en caso de que no se lleven a cabo directamente por el propio Administrador:

a) Cuando se constate la insuficiencia de sus propios recursos personales, materiales u organizativos, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá tramitar expedientes de contratación relativos a la construcción o modificación de las infraestructuras ferroviarias y será competente para seleccionar al contratista al que se encomiende la ejecución del contrato, ajustando su actividad al Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio.

b) Del mismo modo, podrá aplicar fórmulas de participación en dicha actuación por las Comunidades Autónomas o Entidades Locales mediante la suscripción del correspondiente convenio, en el que se fije la participación de dichas entidades en la financiación,

elaboración y ejecución del proyecto, así como en la selección, en su caso, del contratista.

c) La señalización, la gestión del sistema de control, circulación y seguridad y las demás actividades directamente relacionadas con la seguridad del tráfico no podrán ser objeto de contratación, siendo asumidas en exclusiva por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por medio de personal debidamente cualificado, y dentro de las determinaciones de los Planes de Seguridad del Tráfico ferroviario que se determinen.

**ENMIENDA NÚM. 105****PRIMER FIRMANTE****Don Joan Saura Laporta  
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 22

De supresión.

Se suprimen los párrafos números 4 y 5 del artículo 22.

**ENMIENDA NÚM. 106****PRIMER FIRMANTE****Don Joan Saura Laporta  
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 24.4

De adición.

Se añade un nuevo párrafo al final del apartado 4 del artículo 24, con el siguiente contenido.

«El aprovechamiento urbanístico del terreno así desafectado que tenga la clasificación de suelo urbano o urbanizable, deberá de ser destinado, materialmente o en su equivalente económico, a la realización de viviendas de protección oficial o la dotación de servicios generales a la comunidad, a cuyo fin el Administrador de infraestructuras ferroviarias suscribirá los correspondientes convenios con las Comunidades Autónomas y Entidades Locales».

**ENMIENDA NÚM. 107****PRIMER FIRMANTE**

**Don Joan Saura Laporta**  
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 25.1

De adición.

Añadir, al final del artículo lo siguiente:

, «... y será seleccionado mediante convocatoria pública basada en los principios de igualdad, mérito y capacidad». El Ministerio de Fomento determinará el sistema por el que el personal funcionario de la administración general del Estado, y en su caso de otras administraciones públicas, pueda ocupar puestos de trabajo en el administrador de infraestructuras ferroviarias.»

**ENMIENDA NÚM. 108****PRIMER FIRMANTE**

**Don Joan Saura Laporta**  
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 59.2 b)

De adición.

Añadir al final del apartado «..., según se determine reglamentariamente».

**ENMIENDA NÚM. 109****PRIMER FIRMANTE**

**Don Joan Saura Laporta**  
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 59.2.d)

De adición.

Añadir al final del apartado «..., previa audiencia del Consejo de Consumidores y Usuarios».

**ENMIENDA NÚM. 110****PRIMER FIRMANTE**

**Don Joan Saura Laporta**  
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 59.3

De sustitución.

Art. 59.3. Sustituir «Juntas Arbitrales de Transporte» por «Juntas Arbitrales de Transporte o las de consumo».

**ENMIENDA NÚM. 111****PRIMER FIRMANTE**

**Don Joan Saura Laporta**  
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 59.4

De adición.

Añadir al final del párrafo: «Reglamentariamente se determinarán sus características y la forma en que acceden los usuarios».

**ENMIENDA NÚM. 112****PRIMER FIRMANTE**

**Don Joan Saura Laporta**  
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 81.1.a)

De modificación.

Se modifica la letra a) del párrafo número 1 del artículo 81, con la siguiente redacción.

a) El desarrollo y ejecución de la planificación estratégica del sector ferroviario, en los términos previstos por el Plan de la Red Ferroviaria de Interés General, comprendiendo la aprobación de los estudios informativos y de proyectos básicos y de construcción, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5, y en general, el apoyo a la toma de decisiones para el desarrollo,

a medio y largo plazo, de las infraestructuras y los servicios ferroviarios de competencia estatal.

---

**ENMIENDA NÚM. 113**

**PRIMER FIRMANTE**

**Don Joan Saura Laporta**  
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 82.2

De modificación.

Se modifica el párrafo 2 del artículo 82, que pasa a tener la siguiente redacción:

2. El Comité de Regulación Ferroviaria está compuesto por un Presidente, seis vocales y un Secretario, que serán designados por el Consejo de Ministros. El Presidente y un Vocal serán nombrados a propuesta del Ministerio de Fomento, y los restantes vocales, respectivamente, por los Ministerios de Economía, de Hacienda, Consumo, por las Comunidades Autónomas y por la Federación Española de Municipios y Provincias, de entre juristas, economistas y otros profesionales de reconocido prestigio, y actuarán con estricta independencia tanto de la Administración que los designó como de cualesquiera entidades u organizaciones económicas con intereses en el sector ferroviario. Su mandato será de cuatro años, renovables por una sola vez.

El Presidente y los Vocales ejercerán su función con dedicación absoluta y tendrán las incompatibilidades establecidas con carácter general para los Altos cargos de la Administración del Estado.

Reglamentariamente se fijarán las reglas de funcionamiento y el estatuto de sus miembros.

El Secretario habrá de ser licenciado en Derecho y será designado, en cada momento, por el Comité de Regulación Ferroviaria.

---

**ENMIENDA NÚM. 114**

**PRIMER FIRMANTE**

**Don Joan Saura Laporta**  
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la disposición adicional primera

De modificación.

Se modifica la disposición adicional primera del Proyecto de Ley del sector ferroviario, que pasa a tener la siguiente redacción:

1. La entidad pública empresarial RENFE pasará a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, y asumirá las funciones asignadas al administrador de infraestructuras ferroviarias en la presente Ley, una vez que se lleve a cabo la determinación de los medios materiales, organizativos y humanos con los que se dotará la nueva entidad pública empresarial RENFE-operadora.

2. El personal que preste sus servicios en la entidad pública empresarial RENFE se mantendrá en la plantilla de la entidad pública empresarial Administrador de infraestructuras ferroviarias, sin que dicha adscripción pueda justificar ninguna medida de regulación de empleo o cambio en las condiciones de trabajo.

Ello se entiende sin perjuicio de que, en el momento de constitución y entrada en funcionamiento de la entidad pública empresarial RENFE-operadora, la misma se subrogue en los derechos y obligaciones laborales del personal adscrito a la prestación del servicio de transporte ferroviario. Dicha integración se llevará a cabo por Orden del Ministerio de Fomento, y previo cumplimiento de los derechos de información y consulta con los representantes de los trabajadores que establece el artículo 44 del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo.

Dicho personal continuará rigiéndose por el convenio colectivo y demás condiciones de trabajo que rijan en el ámbito del personal del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, hasta la suscripción de un nuevo convenio colectivo que resulte de aplicación en el ámbito de la entidad RENFE-operadora.

---

**ENMIENDA NÚM. 115**

**PRIMER FIRMANTE**

**Don Joan Saura Laporta**  
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la disposición adicional segunda

De modificación.

Se incluye un nuevo párrafo, con el número 2, y con la siguiente redacción, pasando el número 2 al número 3, cuyo contenido también se modifica.

2. De acuerdo con lo previsto en el artículo 44 del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores,

aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se subrogará en los contratos laborales del personal de la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, cuando así lo determine el Ministerio de Fomento. Con carácter previo a dicha integración, se darán cumplimiento a los derechos de información y consulta previsto en el citado artículo 44 de Estatuto de los Trabajadores.

Dicho personal continuará rigiéndose por el convenio colectivo que viniera aplicándose con anterioridad a la subrogación, hasta la extinción de su plazo de vigencia o hasta la entrada en vigor de un nuevo convenio que les resulte aplicable, salvo que el convenio que viniera rigiendo en la entidad Administrador de Infraestructuras Ferroviarias resulte más beneficioso, en cuyo caso, por acuerdo de los órganos de representación del personal de la entidad Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, se aplicará éste a partir de la efectividad de su integración.

3. Los funcionarios adscritos a la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias cuyos puestos de trabajo se prevea, en la correspondiente relación de puestos de trabajo, que tengan que ser desempeñados por personal laboral, podrán optar, durante el plazo que reglamentariamente se determine, por pasar a ocupar dichos puestos en régimen de derecho laboral, con reconocimiento de la antigüedad que les corresponda y manteniendo sus retribuciones de origen, en caso de que fueran inferiores, en cómputo global, a las señaladas en la situación de excedencia voluntaria prevista en el artículo 29.3.a) de la ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública, o por acceder a los puestos que puedan corresponderles, conforme a la normativa reguladora de la Función Pública.

---

### ENMIENDA NÚM. 116

#### PRIMER FIRMANTE

**Don Joan Saura Laporta**  
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la disposición adicional tercera

De supresión.

Supresión de la totalidad del apartado 10.

---

### ENMIENDA NÚM. 117

#### PRIMER FIRMANTE

**Don Joan Saura Laporta**  
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la disposición adicional tercera

De adición.

Se añade unos nuevos párrafos con los números 16 y 17 a la disposición adicional tercera, con la siguiente redacción.

16. A fin de evitar los vacíos de regulación que pueda haber en el ámbito de las demás empresas operadoras del servicio de transporte de mercancías y de viajeros por ferrocarril, hasta tanto entren en vigor los correspondientes convenios colectivos de empresa o de sector que regule las relaciones laborales en dicho ámbito, se declara la extensión del convenio colectivo que en cada momento esté en vigor en la entidad Renfe-Operadora a dicho ámbito sectorial.

17. A fin de llevar a cabo la adecuada racionalización de la estructura de personal en el ámbito del sector ferroviario, y efectuar un seguimiento y evaluación de las repercusiones que el nuevo modelo ferroviario tiene en la evolución y crecimiento del empleo en dicho sector de actividad, y de las medidas que se pueden adoptar para contribuir a su consolidación y crecimiento, el Ministerio de Fomento constituirá, en el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de esta Ley, un Observatorio del Empleo del Sector Ferroviario, como órgano consultivo y de participación de las empresas afectadas y representaciones sindicales con implantación en el sector, y que contará con representación de los Ministerios de Fomento y de Trabajo. Su Orden de creación regulará su estructura, competencias y funcionamiento.

---

### ENMIENDA NÚM. 118

#### PRIMER FIRMANTE

**Don Joan Saura Laporta**  
(Grupo Parlamentario Mixto)

Nueva disposición adicional cuarta

De adición.

Se incorpora una nueva disposición adicional, que sistemáticamente es la señalada como cuarta, pasando

a numerarse correlativamente las que aparecen en el texto del proyecto. La nueva disposición adicional tiene la siguiente redacción.

Disposición adicional cuarta. El Comité de Coordinación del Sector Ferroviario Público Estatal.

El Ministerio de Fomento procederá a la constitución, mediante Orden, y en el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de esta Ley, del Comité de Coordinación del Sector Ferroviario Público Estatal, el cual, bajo la presidencia del Ministro de Fomento o la persona en quien delegue, y con participación de los órganos de dirección de las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y RENFE-Operadora, asumirá la coordinación de las políticas públicas que lleven a cabo y ejecuten dichos organismos públicos, a fin de conseguir el adecuado grado de eficacia en el desempeño de sus competencias y la adecuada racionalización de los recursos públicos en dicho Sector. En particular, las determinaciones del Comité de Coordinación informarán las políticas que, en el ámbito de sus competencias, lleven a cabo los organismos públicos presentes en el mismo.

#### ENMIENDA NÚM. 119

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Joan Saura Laporta**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

De creación de una nueva disposición adicional que con la nueva numeración tendrá la denominación de décima

De adición.

Disposición adicional décima. Transferencia de los servicios de cercanías de Renfe a las Comunidades Autónomas.

1. Las Comunidades Autónomas podrán solicitar la transferencia de aquellos servicios de cercanías del actual operador RENFE cuando el servicio se preste íntegramente en su territorio. Los servicios de cercanías de RENFE están constituidos por los servicios a las áreas de Asturias, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Madrid, Málaga, Murcia, San Sebastián, Santander, Sevilla y Valencia.

2. Tres meses después de recibida la petición de transferencia, el Ministerio de Fomento procederá a relacionar los bienes y recursos presupuestarios que serán objeto de la transferencia para que los servicios

ferroviarios de cercanías se puedan prestar en las actuales condiciones de servicio.

3. En el plazo de un año, a partir de la solicitud de la Comunidad Autónoma, se deberán haber transferido dichos servicios.

#### ENMIENDA NÚM. 120

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Joan Saura Laporta**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Creación de una nueva disposición adicional que con la nueva numeración pasará a ser la undécima

De adición.

Disposición adicional undécima. Transferencia de los servicios regionales de Renfe a las Comunidades Autónomas.

1. Las Comunidades Autónomas podrán solicitar la transferencia de aquellos servicios regionales del actual operador RENFE cuando el servicio se preste íntegramente en su territorio.

2. No obstante lo anterior, se autoriza a la entidad pública empresarial RENFE-operadora a que aquellos servicios ferroviarios regionales de viajeros que excedan el territorio de una comunidad autónoma puedan ser prestados directamente por la comunidad autónoma a cuyo territorio pertenezca la mayor parte del recorrido.

3. Tres meses después de recibida la petición de transferencia, el Ministerio de Fomento procederá a relacionar los bienes y recursos presupuestarios que serán objeto de la transferencia para que los servicios ferroviarios regionales se puedan prestar en las actuales condiciones de servicio.

4. En el plazo de un año, a partir de la solicitud de la comunidad autónoma, se deberán haber transferido dichos servicios.

#### ENMIENDA NÚM. 121

**PRIMER FIRMANTE**  
**Don Joan Saura Laporta**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Creación de una nueva disposición adicional que con la nueva numeración pasará a ser la duodécima

De adición.

Disposición adicional duodécima. Transferencia a las comunidades autónomas de las infraestructuras ferroviarias que no sean declaradas de interés general.

1. Las infraestructuras ferroviarias que no estén incluidas en la Red Ferroviaria de Interés General podrán ser objeto de transferencia a las Comunidades Autónomas.

2. Con tal fin, en el plazo de seis meses a partir de la aprobación de la ley, el Consejo de Ministros aprobará la relación de bienes adscritos a la Red Ferroviaria de Interés General.

3. Las comunidades autónomas podrán solicitar la transferencia de aquellas líneas que no hayan sido incluidas en la Red Ferroviaria de Interés General.

4. La transferencia deberá haberse producido a más tardar un año después que la Comunidad Autónoma haya presentado la solicitud de transferencia.

#### ENMIENDA NÚM. 122

##### PRIMER FIRMANTE

**Don Joan Saura Laporta**  
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la disposición transitoria tercera, apartado 2

De modificación

La disposición transitoria tercera, apartado 2, queda redactada de la forma siguiente:

«Las líneas cerradas al tráfico por el Acuerdo del Consejo de Ministros de 20 de septiembre de 1984 podrán formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General. El Ministerio de Fomento determinará reglamentariamente la inclusión en ella de cada una de estas líneas».

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo establecido en el artículo 109 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta las siguientes enmiendas al articulado al Proyecto de Ley sector ferroviario (núm. expte.: 121/135).

Palacio del Congreso de los Diputados, 12 de mayo de 2003.—**Iñaki Mirena Anasagasti Olabeaga**, Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

#### ENMIENDA NÚM. 123

##### PRIMER FIRMANTE:

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

Al artículo 4

De modificación.

Se propone modificar el texto del artículo 4 del Proyecto de Ley.

Texto que se propone: «1. La Red Ferroviaria de Interés General está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar los itinerarios de tráfico internacional, los enlaces entre las distintas Comunidades Autónomas y los accesos a instalaciones esenciales para la economía y la defensa nacional.»

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

#### MOTIVACIÓN

El texto que se propone en el Proyecto de Ley establece que la RFIG se configura sobre la base de un criterio finalista («garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado o cuya administración resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema general de transporte») que no se corresponde con la distribución de competencias entre Estado y CCAA diseñada en el bloque de constitucionalidad, dejando en manos del Gobierno del Estado su determinación, sin tener en cuenta aquella distribución competencial. La especificación que se hace a continuación («como...») es simplemente ejemplificativa e incluye supuestos que no necesariamente, *per se*, deben formar parte de la RFIG de acuerdo con la distribución competencial («accesos a los principales núcleos de población y de transporte»).

Por el contrario, el texto que se propone establece de forma clara los elementos que, de acuerdo con las exigencias de la PCI en materia ferroviaria y la distribución de competencias establecida en el bloque de constitucionalidad, deben integrar la RFIG.

El párrafo segundo del texto propuesto recoge la doctrina asentada por el Tribunal Constitucional en su sentencia 118/1996, de 27 de junio donde expresamente se señala que «resulta contrario al sistema de distribución de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas, en materia de ferrocarriles, imponer unilateralmente, sin contar con el acuerdo previo de la

Comunidad Autónoma afectada, la integración a la RENI de las líneas y servicios que transcurran íntegramente y exclusivamente por el territorio de la Comunidad Autónoma, ya que, de acuerdo con los artículos 148.1.5 CE y 9.15 del EAC, estos ferrocarriles son de competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma».

---

#### ENMIENDA NÚM. 124

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario Vasco**  
**(EAJ-PNV)**

Al artículo 4

De adición.

Se propone adicionar un nuevo número, final, al artículo 4.

Texto que se propone: «El Estado y las Comunidades Autónomas con infraestructuras ferroviarias de su titularidad cooperarán para facilitar la conexión entre estas infraestructuras ferroviarias y la Red Ferroviaria de Interés General, fomentando la interoperabilidad entre las diferentes redes».

#### MOTIVACIÓN

La consecución de los objetivos de la PCI obliga a fomentar la interoperabilidad entre las diferentes redes, así como la intermodalidad, a cuyos efectos resulta necesario fomentar la conexión entre la RFIG y las redes ferroviarias de titularidad de las CCAA, en los supuestos en que éstas existen. De la misma forma que el Proyecto de Ley opta por incluir la red ferroviaria de FEVE en la RFIG, resulta indispensable facilitar la conexión con las redes ferroviarias autonómicas.

---

#### ENMIENDA NÚM. 125

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario Vasco**  
**(EAJ-PNV)**

Al artículo 5.1

De modificación.

Se propone añadir un inciso en el número 1 del artículo 5, en relación con la planificación de las infra-

estructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.

Texto que se propone: «Corresponde al Ministerio de Fomento, previa consulta a las Comunidades Autónomas, la planificación de las infraestructuras...»

#### MOTIVACIÓN

Las Comunidades Autónomas disponen de competencias en materia de transporte, en general, y de transporte ferroviario, de forma específica, por lo que, dada la funcionalidad de la RFIG parece indispensable la cooperación entre Estado y CCAA en la planificación de las infraestructuras que integran aquella Red.

---

#### ENMIENDA NÚM. 126

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario Vasco**  
**(EAJ-PNV)**

Al artículo 5.2

De modificación.

Se propone añadir un inciso en el número 2 del artículo 5, en relación con la aprobación de los proyectos básicos y de construcción de las líneas ferroviarias que integran la RFIG.

Texto que se propone: «Los proyectos básicos y de construcción de las líneas ferroviarias, previa consulta a la Comunidad o Comunidades Autónomas afectadas se aprobarán y ejecutarán...»

#### MOTIVACIÓN

Si bien el número anterior del mismo artículo establece la consulta a las Comunidades Autónomas previa a la aprobación del estudio informativo para el establecimiento o la modificación de una línea o tramo integrante de la RFIG, parece necesaria la participación de las CCAA afectadas por un proyecto concreto en el procedimiento de aprobación de los proyectos básicos y de construcción, pues es en ellos en los que se concreta la repercusión que, en diferentes órdenes —ordenación del territorio, medioambiental, etc.— tiene, en concreto, un proyecto referente a una infraestructura ferroviaria.

La aprobación de esta enmienda debiera llevar aparejada la aprobación de la enmienda complementaria siguiente:

---

### ENMIENDA NÚM. 127

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario Vasco**  
**(EAJ-PNV)**

Al artículo 21.1.a)

De modificación.

Se propone añadir un inciso final a la letra a) del artículo 21.1.

Texto que se propone: «...y con arreglo a lo que determine el Ministerio de Fomento, en los términos previstos en esta Ley».

### MOTIVACIÓN

Debe explicitarse la remisión al procedimiento de aprobación de los proyectos básicos y de construcción que quedaría establecido en el artículo 5.2, de resultar aprobada la enmienda precedente.

---

### ENMIENDA NÚM. 128

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario Vasco**  
**(EAJ-PNV)**

Al artículo 28

De modificación.

Se propone añadir un inciso en el artículo 28.

Texto que se propone: «Corresponderá al Gobierno, mediante Real Decreto y a propuesta conjunta de los Ministerios de Administraciones Públicas y de Hacienda, previo informe de las Comunidades Autónomas...».

### MOTIVACIÓN

El procedimiento de aprobación del Estatuto del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias debe

reconocer a las CCAA la intervención que se corresponde con sus competencias en materia de transporte, en general, y de transporte ferroviario, en particular.

---

### ENMIENDA NÚM. 129

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario Vasco**  
**(EAJ-PNV)**

Al artículo 36

De adición de un nuevo número.

Se propone añadir un nuevo número (final) en el artículo 36.

Texto que se propone: «Cuando un Puerto o un Aeropuerto de Interés General esté ubicado en el territorio de una Comunidad Autónoma que disponga de red ferroviaria de su titularidad, se facilitará el acceso a las infraestructuras ferroviarias de aquellos Puertos o Aeropuertos desde la red ferroviaria autonómica, siempre que el gestor de ésta lo requiera. Si no existiese conexión entre la red ferroviaria de titularidad de la Comunidad Autónoma, directamente, o indirectamente a través de la Red Ferroviaria de Interés General, el establecimiento de esta conexión tendrá carácter prioritario en el desarrollo de la Red Ferroviaria de Interés General en el territorio de la Comunidad Autónoma correspondiente».

### MOTIVACIÓN

Uno de los objetivos básicos de la PCT es el de equilibrar la distribución entre los distintos modos de transporte y, especialmente, el desplazar hacia el ferrocarril parte del transporte que en la actualidad se realiza por carretera, especialmente en el ámbito de las mercancías. Asimismo, en ese objetivo de reordenación de la distribución entre modos de transporte, la PCT atribuye un papel fundamental en el futuro a las llamadas «autopistas del mar» para transporte de corta distancia, en una perspectiva de transporte intermodal. Facilitar la participación de los ferrocarriles de las CCAA en este proceso de transformación del sistema de transporte en la UE debe ser un objetivo de la Ley, para lo que resulta indispensable facilitar la conexión entre estas redes ferroviarias con las infraestructuras ferroviarias de Puertos y Aeropuertos de Interés General.

**ENMIENDA NÚM. 130**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario Vasco**  
**(EAJ-PNV)**

Al artículo 53.1

De modificación.

Se propone añadir un nuevo párrafo (tercero) en el número 1 del artículo 53.

Texto que se propone: «En los casos en que corresponda a la Comunidad Autónoma la competencia para la ordenación general del transporte ferroviario con origen y destino en el territorio de la misma, la declaración de interés público de los servicios que cumplan ese requisito corresponderá a aquella».

**MOTIVACIÓN**

La configuración de la RFIG no puede tener consecuencias contrarias a la distribución de competencias establecida en el bloque de constitucionalidad, de acuerdo con el que a las CCAA les corresponde la competencia de ejecución en la ordenación del transporte con origen y destino en el territorio de la CA «aunque discurran sobre las infraestructuras de titularidad estatal a que hace referencia el número 21 del apartado 1 del artículo 149 de la Constitución, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado» (por todos, artículo 12.9 EAPV).

**ENMIENDA NÚM. 131**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario Vasco**  
**(EAJ-PNV)**

Al artículo 53.2

De modificación.

En conexión con lo propuesto en la enmienda precedente, se propone añadir un inciso en el número 2 del artículo 53.

Texto que se propone: «Las autorizaciones..., se otorgarán, en lo que corresponda a las competencias del Estado, por el Ministerio de Fomento...».

**MOTIVACIÓN**

Es necesario, en correspondencia con lo señalado en la enmienda precedente, respetar la distribu-

ción de competencias en materia de transporte entre Estado y CCAA establecida en el bloque de constitucionalidad.

**ENMIENDA NÚM. 132**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario Vasco**  
**(EAJ-PNV)**

Al artículo 81.1.a)

De modificación.

En conexión con lo propuesto en diversas enmiendas precedentes, se propone adicionar un inciso en la letra a) del número 1 del artículo 81.

Texto que se propone: «La planificación estratégica del sector ferroviario y el desarrollo de la misma, en colaboración con las Comunidades Autónomas, comprendiendo la aprobación...».

**MOTIVACIÓN**

En coherencia con la enmienda propuesta al artículo 5.

**ENMIENDA NÚM. 133**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario Vasco**  
**(EAJ-PNV)**

Al artículo 82.2

De modificación.

Se propone adicionar un inciso en el número 2 del artículo 82, para dar entrada a las CCAA en el procedimiento de designación de los miembros del Comité de Regulación Ferroviaria.

Texto que se propone: «El Comité de Regulación Ferroviaria... El Presidente y los Vocales serán designados por el Ministerio de Fomento, previa audiencia de las Comunidades Autónomas, entre el personal al servicio de la administración ferroviaria del Estado o de las Comunidades Autónomas con competencia en la materia, o de sus entes públicos ferroviarios».

**MOTIVACIÓN**

La importancia de las competencias de las CCAA en materia de transporte ferroviario, incluso en el ámbi-

to de las infraestructuras de titularidad del Estado, hace conveniente la participación de las CCAA en el procedimiento de designación de los miembros del Comité de Regulación Ferroviaria.

#### ENMIENDA NÚM. 134

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario Vasco**  
**(EAJ-PNV)**

A la disposición transitoria primera

De modificación.

Se propone la supresión tanto en el título como en el texto de esta disposición (párrafo inicial y texto de las letras A) y B) de la disposición), de toda referencia al transporte «internacional» de mercancías.

Texto que se propone: En el título: «Calendario de apertura del mercado para los servicios de transporte de mercancías». En el párrafo inicial: «El libre acceso a la Red Ferroviaria de Interés General por cualquier empresa ferroviaria que preste servicios de transporte de mercancías mediante...». En la letra A): «Desde la entrada en vigor de esta Ley, el transporte de mercancías prestado en la denominada...». En la letra B): «Antes del 15 de marzo de 2008, el transporte de mercancías sobre la Red Ferroviaria de Interés General...».

#### MOTIVACIÓN

El Proyecto de Ley limita la apertura del mercado al transporte internacional de mercancías. Aunque las Directivas comunitarias sólo exigen, por el momento, la apertura de la Red Ferroviaria para este tipo de transporte, hay dos razones que exigen la apertura del transporte de cabotaje —transporte interno—, cuando menos para las empresas ferroviarias con residencia en España; es decir, además de RENFE-Operadora, las empresas ferroviarias autonómicas. La primera razón es que el cumplimiento de los objetivos de la PCT —especialmente, reequilibrio modal del transporte y fomento de la intermodalidad del transporte, especialmente de mercancías— requiere la apertura del mercado de cabotaje; y, por ello, la apertura del mercado de cabotaje es un objetivo inmediato de la Comisión Europea. En segundo lugar, porque las competencias autonómicas en materia de transporte impiden mantener cerrado el acceso de otras empresas —autonómicas, p. e.— a la RFIG, pues la separación entre administrador de la infraestructura y prestador de servicios de transporte ferroviario, impuesta por la normativa comunitaria, elimina el moti-

vo —explotación unitaria de la red y los servicios por parte de una empresa pública monopolista— por el que se había excluido el acceso de esas empresas a la red ferroviaria que era titularidad de RENFE. La libertad de empresa, finalmente, impide, en estas condiciones, limitar la prestación de servicios a RENFE-Operadora en la red ferroviaria de titularidad estatal, sobre la que, además, en el ámbito de las CCAA y para la ordenación de los servicios con origen y destino en la misma, es competente la propia CA y no el Estado.

Por lo demás, la disposición transitoria segunda ya establece el criterio de reciprocidad para las empresas con residencia en otros países comunitarios, con el límite de la fecha a partir de la que las exigencias de las Directivas comunitarias son directamente eficaces.

#### ENMIENDA NÚM. 135

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario Vasco**  
**(EAJ-PNV)**

A la disposición transitoria primera

De adición de un nuevo apartado 2.

Se propone adicionar un nuevo párrafo, que llevaría el número 2 (por lo que habría que numerar con el 1 el párrafo primero).

Texto que se propone: «Las empresas ferroviarias de las Comunidades Autónomas, cuando existan, podrán prestar servicios de transporte ferroviario de cabotaje, previa obtención de la correspondiente licencia».

#### MOTIVACIÓN

Complementaria de la enmienda anterior. Su motivación es, por tanto, idéntica.

#### ENMIENDA NÚM. 136

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario Vasco**  
**(EAJ-PNV)**

A la disposición transitoria tercera

De modificación.

Se propone adicionar un inciso en la disposición transitoria tercera, que vincule lo regulado en ella con

lo establecido en el artículo 4, tal y como resultaría de la enmienda presentada al mismo.

Texto que se propone: «La Red Ferroviaria de Interés General se compondrá, a la entrada en vigor de esta Ley, de las infraestructuras ferroviarias que, formando parte de la Red Nacional Integrada, sean subsumibles en los supuestos recogidos en el artículo 4 de esta Ley. Igualmente..., las líneas y tramos de la Red de ancho métrico de titularidad del Estado y administrada por FEVE, integrará la Red Ferroviaria de Interés General, cuando sean subsumibles en los supuestos recogidos en el artículo 4 de esta Ley.

#### MOTIVACIÓN

Necesidad de adecuar las líneas y tramos que integran la RFIG a la distribución de competencias entre Estado y CCAA en materia de ferrocarriles.

#### ENMIENDA NÚM. 137

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario Vasco**  
**(EAJ-PNV)**

A la disposición transitoria tercera

De adición de un nuevo número.

Se propone adicionar un nuevo número en la disposición transitoria tercera, que desarrolle las consecuencias de lo establecido en el artículo 4 y en el número 1 de la disposición transitoria tercera, tal y como resultaría de las enmiendas presentadas a uno y a otra.

Texto que se propone: «Las líneas y servicios que en la actualidad son gestionados por RENFE y que, de acuerdo con la aplicación de los criterios establecidos en el artículo 4 de esta Ley no pasen a integrar la Red Ferroviaria de Interés General serán objeto de transferencia a las correspondientes Comunidades Autónomas».

#### MOTIVACIÓN

Necesidad de adecuar la composición de la RFIG a la distribución de competencias entre Estado y CCAA en materia de ferrocarriles (de acuerdo a lo determinado por la Sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de junio) y, en consecuencia, a lo previsto en el artículo 4 y en el número 1 de la disposición transitoria tercera, de acuerdo con el contenido

que resultaría de las enmiendas presentadas a los mismos.

#### ENMIENDA NÚM. 138

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario Vasco**  
**(EAJ-PNV)**

A la disposición transitoria cuarta

De modificación.

Se propone modificar el texto de la disposición transitoria cuarta.

Texto que se propone: «1. En tanto no se produzca la apertura del mercado del transporte ferroviario de viajeros por parte de la Unión Europea, estos servicios se prestarán de acuerdo con lo que establezcan el Estado y las Comunidades Autónomas en sus respectivos ámbitos de competencia.

2. Corresponderá a las Comunidades Autónomas la regulación de la prestación de los servicios que tengan su origen y destino en el territorio de la Comunidad Autónoma, cualquiera que sea la infraestructura sobre la que se presten. Sin embargo, en lo que se refiere a los servicios prestados en la Red de ancho métrico gestionada por FEVE, se estará a lo previsto en la disposición transitoria sexta de esta Ley y en las normas que la desarrollen.

3. En tanto no se proceda por la Unión Europea a la apertura del mercado a que se refiere el número 1 de esta disposición, el Estado y las Comunidades Autónomas, en el ámbito de sus respectivas competencias, procederán a la ordenación de los servicios de transporte ferroviario de viajeros respetando los principios de libertad de empresa y de libre competencia, así como los de transparencia y libre concurrencia en la asignación de la prestación de los servicios de interés público, pudiendo concurrir a la prestación de los mismos todas las empresas ferroviarias con residencia en España y que dispongan de licencia».

Alternativamente, se propone, para el número 3 de esta disposición transitoria, un segundo texto:

3. En tanto no se produzca la apertura del mercado a que se refiere el primer párrafo de esta disposición transitoria, RENFE-Operadora tendrá derecho a prestar los servicios de transporte ferroviario de viajeros que, a la entrada en vigor de esta Ley, se presten en la Red Ferroviaria de Interés General y no correspondan a la competencia de las Comunidades Autónomas.»

## MOTIVACIÓN

## ENMIENDA NÚM. 140

Necesidad de adecuar las previsiones de la Ley a la distribución de competencias en materia de transporte ferroviario establecida en el bloque de constitucionalidad, en el que se atribuye a las CCAA la competencia ejecutiva de ordenación del transporte ferroviario con origen y destino en el territorio de la CA, incluso cuando se presten sobre infraestructuras de la titularidad del Estado.

**PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Popular en el Congreso**

A la exposición de motivos, párrafo 9

De modificación.

Texto que se propone:

«Desde la entrada en vigor de esta Ley, se permite el acceso de todas las empresas ferroviarias que lleven a cabo transporte internacional de mercancías a las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General que formen parte de la denominada Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías.»

A la Mesa de la Comisión de Infraestructuras

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y ss. del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de presentar las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Palacio del Congreso de los Diputados, 12 de mayo de 2003.—**Luis de Grandes Pascual**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

## JUSTIFICACIÓN

Se ha previsto que la liberalización opere desde la fecha de entrada en vigor de la Ley, que será, necesariamente, posterior a la de 15 de marzo de 2003.

## ENMIENDA NÚM. 139

**PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Popular en el Congreso**

A la exposición de motivos, párrafo 8

De modificación.

Texto que se propone:

«Finalmente, la eventual existencia de una multitud de actores en el mercado ferroviario hace necesaria, por otro lado, la creación de un Comité de Regulación Ferroviaria que resuelva los conflictos que se planteen entre ellos y que garantice un correcto funcionamiento del sistema.»

## JUSTIFICACIÓN

La supresión del término «operadores» obedece a que se trata de un concepto que no se halla recogido en el texto legal, en su lugar, es preferible hablar de «ellos», referido a «los actores en el mercado ferroviario» a que se refiere la primera frase del párrafo.

## ENMIENDA NÚM. 141

**PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Popular en el Congreso**

A la exposición de motivos, párrafo 14

De modificación.

Texto que se propone:

«Por otra parte, el referido Título diseña el régimen de administración de las infraestructuras ferroviarias. La nueva configuración del sector ferroviario estatal atribuye un papel esencial al administrador de infraestructuras ferroviarias. A éste le corresponden, entre otras funciones, la construcción y administración de líneas ferroviarias, de tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura ferroviaria, que formen parte de la red de la que, con arreglo a esta Ley, es titular y, previo el oportuno convenio, de la de titularidad del Estado, la elaboración de las declaraciones sobre la red y la adjudicación de la capacidad de red necesaria para la prestación de los servicios de transporte ferroviario de viajeros y de mercancías. Finalmente y dentro de este mismo Título, la nueva Ley regula el régimen aplicable a las infraestructuras ferroviarias en los Puer-

tos y Aeropuertos y a las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada.»

#### JUSTIFICACIÓN

La supresión del último inciso de este párrafo, que hacía referencia a la regulación de un régimen jurídico de las infraestructuras de titularidad privada, obedece a que éste no compadece con el cuerpo de la Ley.

---

#### ENMIENDA NÚM. 142

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

A la exposición de motivos, párrafo 21

De modificación.

Texto que se propone:

«El régimen sancionador es objeto de específico tratamiento en el Título VII, supera el régimen de determinación de tipos infractores en blanco y especifica los incumplimientos normativos sancionables. Además, se actualiza y adapta a la nueva realidad nacida de la Ley el régimen tradicional de infracciones y sanciones, y se regula detalladamente el procedimiento sancionador y la eventual adopción de medidas provisionales.»

#### JUSTIFICACIÓN

Dotar de mayor coherencia al texto con la sustitución de la conjunción «y» por una coma detrás de Título VII.

---

#### ENMIENDA NÚM. 143

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

Al artículo 2, letra m)

De modificación.

Texto que se propone:

«m) Proteger los intereses de los usuarios, con atención especial a las personas con discapacidad, garantizando sus derechos al acceso a los servicios de transporte ferroviario en adecuadas condiciones de calidad y a la elección de la empresa que las preste.»

#### JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI), se propone esta enmienda con el objeto de señalar de manera especial, en el Año Europeo de las Personas con Discapacidad, a las personas con discapacidad dentro del conjunto de usuarios, cuyos intereses son objeto de protección por esta Ley.

---

#### ENMIENDA NÚM. 144

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

Al artículo 4.1

De modificación.

Texto que se propone:

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

#### JUSTIFICACIÓN

Se trata, simplemente, de unificar criterios en cuanto a conceptos y de hablar de un «sistema común de transporte» como, asimismo, se hace en el artículo de la Ley referido a los fines de la misma.

**ENMIENDA NÚM. 145****PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Popular en el Congreso**

A los artículos 5 a 11

De modificación.

Texto que se propone:

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

1. La planificación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y el establecimiento o la modificación de las líneas ferroviarias o de tramos de las mismas, será competencia del Ministerio de Fomento. Asimismo, se estará a las reglas que éste determine respecto del establecimiento o modificación de otros elementos que deban formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

2. Para el establecimiento o la modificación de una línea o tramo integrante de la Red Ferroviaria de Interés General, será precisa la aprobación, por el Ministerio de Fomento, de un estudio informativo, con arreglo a la previsto en esta Ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle.

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

3. Para su tramitación, el Ministerio de Fomento deberá remitir el estudio informativo correspondiente a las Comunidades Autónomas y Entidades Locales afectadas, con objeto de que, durante el plazo de un mes, examinen si el trazado propuesto es el más adecuado 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 nuevas líneas ferroviarias, de tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura ferroviaria, no incluidos en el planeamiento urbanístico vigente de los núcleos de población a los que afecten, en que se manifestara disconformidad, necesariamente motivada, el expediente será elevado al Consejo de Ministros que decidirá si procede ejecutar el proyecto, y en este caso, acordará la modificación o revisión del planeamiento afectado, que deberá aco-

modarse a las determinaciones del proyecto en el plazo de un año desde su aprobación.

4. Con carácter simultáneo al trámite de informe a que se refiere el apartado anterior, el Estudio Informativo se someterá, en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, a un trámite de información pública durante un período de treinta días hábiles. Las observaciones realizadas en este trámite deberán versar sobre la concepción global del trazado. La tramitación del expediente de información pública corresponde al Ministerio de Fomento.

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

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

En los municipios que carecieran de planeamiento urbanístico aprobado, la aprobación de los estudios informativos que les afecten, comportará la inclusión de la nueva línea ferroviaria o del tramo de la misma en los instrumentos de planeamiento que se elaboren con posterioridad.

**Artículo 6. Proyección y Construcción de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.**

1. Los proyectos básicos y de construcción de las líneas ferroviarias, se aprobarán y ejecutarán conforme disponga la correspondiente resolución del Ministerio de Fomento que determine su establecimiento o, en su caso, modificación. La referida resolución determinará si el ejercicio de las citadas facultades corresponde al propio Ministerio de Fomento o al administrador de infraestructuras ferroviarias.

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, 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.

2. La aprobación del correspondiente proyecto básico o el de construcción de líneas ferroviarias, tramos de las mismas u otros elementos de la infraestruc-

tura ferroviaria o de modificación de las preexistentes que requiera la utilización de nuevos terrenos, supondrá la declaración de utilidad pública o interés social, la necesidad de la ocupación y la declaración de urgencia de la misma, a efectos de la expropiación forzosa de aquellos en los que deba construirse la línea, el tramo o el elemento de la infraestructura ferroviaria o que sean necesarias para modificar las preexistentes, según lo previsto en la legislación expropiatoria.

3. Cuando corresponda al administrador de infraestructuras ferroviarias la construcción de las infraestructuras ferroviarias, la potestad expropiatoria será ejercida por la Administración General del Estado y el beneficiario de la expropiación será el propio administrador de infraestructuras ferroviarias que abonará el justiprecio de las expropiaciones.

Artículo 7. Incidencia de las infraestructuras ferroviarias sobre el planeamiento urbanístico. El control municipal.

1. Los Planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos ocupados por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General como sistema general ferroviario o equivalente y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias.

2. Asimismo, en los casos en que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a líneas ferroviarias estatales, a tramos de las mismas o a las zonas de servicio previstas en el artículo 9, el órgano con facultades para acordar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a ésta, el contenido del proyecto al Ministerio de Fomento, para que emita, en el plazo de un mes computado desde la fecha de su recepción y con carácter vinculante en lo relativo a las materias de su competencia, 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.

3. Las obras de construcción, reparación o conservación de líneas ferroviarias, de tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura tendrán la consideración de obras de interés general y sus proyectos serán, previamente a su aprobación, comunicados a la administración urbanística competente, a efectos de que compruebe su adecuación al correspondiente estudio informativo y emita el oportuno informe, que se entenderá que es favorable si transcurre un mes desde la presentación de la oportuna documentación sin que se hubiere remitido.

Dichas obras no estarán sometidas al control preventivo municipal al que se refiere el artículo 84.1.b)

de la Ley 7/1985 de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local.

4. El administrador de infraestructuras ferroviarias no precisará las autorizaciones, permisos o licencias administrativas de primera instalación, funcionamiento o apertura previstas en la normativa vigente para el desarrollo de actividades vinculadas, directamente, al tráfico ferroviario.

5. Las autorizaciones y, en su caso, las concesiones otorgadas a particulares para la realización de obras o actividades en la zona de servicio, no eximirán a sus titulares de obtener los permisos, licencias y demás autorizaciones que, en cada caso, sean exigidas por otras disposiciones legales.

Artículo 8. Pasos a nivel.

(Se mantiene la redacción del actual artículo 11. Pasos a nivel).

Artículo 9. Zonas de servicio ferroviario.

(Se mantiene la redacción del actual artículo 7. Zonas de servicio ferroviario).

Artículo 10. Consideración urbanística de las zonas de servicio.

(Se mantiene la redacción del actual artículo 8. Consideración urbanística de las zonas de servicio).

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

(Se mantiene la redacción del actual artículo 6. Clausura de líneas o tramos de la infraestructura ferroviaria).

## JUSTIFICACIÓN

Se pretende exclusivamente con esta reestructuración de artículos, establecer de forma clara la definición, el contenido y el proceso de tramitación del estudio informativo, así como dotar al texto de un mayor rigor jurídico ordenándolo en función de los temas tratados. Con este objeto se procede, en primer lugar, a la escisión del actual artículo 5 en dos, un nuevo artículo 5, dedicado a la planificación de infraestructuras ferroviarias que agrupa la regulación establecida al efecto en el apartado 1 del actual artículo 5 y en los apartados 2, 3 y 5 del actual artículo 9, y un nuevo artículo 6 que recoge la regulación en materia de proyecto y construcción recogida en los apartados 2 y 3 del actual artículo 5. La modificación propuesta en el nuevo artículo 7 recoge, sin variación de lo ya establecido, la regulación contenida en los apartados 1 y 4 del actual artículo 9 y en el actual artículo 10.

Finalmente la reubicación de los actuales artículos 6, 7, 8 y 11 en los nuevos 11, 9, 10 y 8 responde a una intención de agrupar de una forma más razonable el contenido del articulado.

---

**ENMIENDA NÚM. 146**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

A los artículos 13.2 y 13.3

De modificación.

El texto que se propone:

«2. La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.

3. En los casos especiales de puentes, viaductos, estructuras u obras similares, se podrán fijar como aristas exteriores de la explanación las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno, siendo, en todo caso, de dominio público el terreno comprendido entre las referidas líneas.»

**JUSTIFICACIÓN**

El último inciso del apartado 2 se convierte en apartado 3 quedando su contenido enlazado con el actual 3, que desaparece, con el objeto de dotar de mayor claridad al texto.

---

**ENMIENDA NÚM. 147**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

Al artículo 14

De modificación.

Texto que se propone:

«La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de las mismas delimitada, interiormente, por la zona de dominio público definida en el artículo anterior y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a setenta metros de las aristas exteriores de la explanación.»

**JUSTIFICACIÓN**

Se propone la corrección de estilo para dar mayor claridad al contenido del artículo.

---

**ENMIENDA NÚM. 148**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

A los artículos 16.1 y 16.2

De modificación.

El texto que se propone:

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

2. La línea límite de edificación se sitúa a cincuenta metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista.»

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección de estilo y mejora técnica.

---

**ENMIENDA NÚM. 149**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

A los artículos 18.1 y 18.2

De modificación.

El texto que se propone:

«1. Los Delegados de Gobierno, a instancia del Ministerio de Fomento o del administrador de infraes-

estructuras ferroviarias, dispondrán la paralización de las obras o instalaciones y la suspensión de usos prohibidos, no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones. Asimismo, se podrá proceder al precinto de las obras o instalaciones afectadas.

2. El Delegado del Gobierno interesará del Ministerio de Fomento o del administrador de infraestructuras ferroviarias, que proceda a efectuar la adecuada comprobación de las obras paralizadas y los usos suspendidos, debiendo adoptar, en el plazo de dos meses desde que se produzca la instancia y previa audiencia de quienes puedan resultar directamente afectados, una de las resoluciones siguientes: (...)»

#### JUSTIFICACIÓN

Alinear el cambio con el resto de las menciones al administrador de infraestructuras ferroviarias que se hacen en el Título II de la Ley.

#### ENMIENDA NÚM. 150

##### PRIMER FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario  
Popular en el Congreso**

Al artículo 21.1

De modificación.

El texto que se propone:

«(...)

k) La fijación de las tarifas por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares.

l) El cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias y, en su caso, de las tarifas por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares.

(...)»

#### JUSTIFICACIÓN

Alineamiento con la enmienda propuesta para el Título sobre régimen económico y tributario.

#### ENMIENDA NÚM. 151

##### PRIMER FIRMANTE: **Grupo Parlamentario Popular en el Congreso**

Al artículo 22.2

De modificación.

El texto que se propone:

«2. Además, el Ministerio de Hacienda y el de Fomento podrán encomendar la administración de las infraestructuras que sean de titularidad del Estado, al administrador de infraestructuras ferroviarias, estableciendo las directrices básicas que hayan de presidir dicha encomienda, señalando los objetivos y fines que se deban alcanzar, determinando los niveles de inversión y proponiendo la cuantía de las aportaciones económicas del Estado, a efectos de su inclusión en la correspondiente Ley de Presupuestos Generales del Estado. Los referidos extremos se plasmarán en el oportuno convenio o contrato-programa. Éste garantizará la coherencia y continuidad de la gestión de la red cuya titularidad pertenece al Estado, contemplará los resultados de la misma, comprometerá el correspondiente apoyo financiero y podrá atribuir al administrador de infraestructuras ferroviarias el ejercicio de las facultades a las que se refiere el apartado 2 del artículo 24, respecto de los bienes de dominio público de titularidad estatal vinculados a la actividad ferroviaria.»

#### JUSTIFICACIÓN

Alinear la remisión que se hace con el artículo correcto.

#### ENMIENDA NÚM. 152

##### PRIMER FIRMANTE: **Grupo Parlamentario Popular en el Congreso**

A los artículos 23.6 y 23.8

De modificación.

El texto que se propone:

«(...)

6. Los cánones que perciba por la utilización de las infraestructuras ferroviarias.

8. Las aportaciones del Estado, a título de préstamo, que, en su caso, pueda incluirse en los Presupuestos Generales del Estado de cada ejercicio.  
(...)»

#### JUSTIFICACIÓN

Adaptar la denominación de los cánones a la que se recoge en la enmienda que sobre el régimen económico se propone y darle sentido a la frase recogida en el número 8.

#### ENMIENDA NÚM. 153

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

Al artículo 24.4

De modificación.

El texto que se propone:

«4. Los bienes de dominio público del Estado cuya gestión corresponda al administrador de infraestructuras ferroviarias y que resulten innecesarios para la prestación de los servicios de interés general, podrán ser desafectados por el Ministerio de Fomento previa comunicación al Ministerio de Hacienda. Los bienes desafectados se incorporarán al patrimonio del administrador de infraestructuras ferroviarias.»

#### JUSTIFICACIÓN

Alinear la denominación con el resto del texto legal.

#### ENMIENDA NÚM. 154

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

Al artículo 31.2

De modificación.

El texto que se propone:

«2. Igualmente, podrán solicitar capacidad de infraestructura, en la forma que prevea la Orden del

Ministerio de Fomento referida en el artículo 33 de esta Ley, los agentes de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado que, sin tener la consideración de empresas ferroviarias, estén interesados en la explotación de un servicio ferroviario.»

#### JUSTIFICACIÓN

Se pretende dar coherencia al texto y alinear su contenido con el artículo 35.1 que, por remisión a éste, parte de la idea de un *numerus clausus* en esta materia.

#### ENMIENDA NÚM. 155

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

Al artículo 36.4

De modificación.

El texto que se propone:

«4. Las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos que no tengan la consideración de interés general serán propiedad de su titular y, en caso de que estén conectadas o se pretendan conectar con la Red Ferroviaria de Interés General, se aplicarán las reglas que se establezcan en el oportuno convenio.»

#### JUSTIFICACIÓN

Corrección de error gramatical.

#### ENMIENDA NÚM. 156

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

Al artículo 37.3

De modificación.

El texto que se propone:

«3. Sobre la referida infraestructura ferroviaria de titularidad privada se podrá prestar transporte ferroviario por cuenta propia, como complemento de otras actividades principales realizadas por su titular.»

## JUSTIFICACIÓN

La supresión del último inciso del apartado 3 que hace referencia a «... por empresas o establecimientos de...» se corresponde con la intención de dotar al texto de mayor rigor jurídico.

---

**ENMIENDA NÚM. 157**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

Al artículo 44.1

De modificación.

El texto que se propone:

«1. La prestación del servicio de transporte ferroviario de viajeros y de mercancías no podrá realizarse sin obtener, previamente, la correspondiente licencia de empresa ferroviaria. La entidad que solicite la licencia deberá, en todo caso, formular la declaración de actividad, que habrá de comprender los tipos de servicios que pretenda prestar. (...)»

## JUSTIFICACIÓN

Alinear el concepto de declaración de actividad con el que se deriva del conjunto de las Directivas comunitarias.

---

**ENMIENDA NÚM. 158**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

Al artículo 46.5

De modificación.

El texto que se propone:

«5. Se estimará, en todo caso, que la entidad solicitante no dispone de la suficiente capacidad financiera cuando, debido a su actividad, no se encuentre al corriente en el pago de sus deudas tributarias o con la Seguridad Social.»

## JUSTIFICACIÓN

Debe destacarse que, aún cuando se acrediten los restantes requisitos que exige la Ley, se entenderá que la empresa carece de capacidad financiera si no cumple con lo prevenido en el apartado 5. A sensu contrario, debe clarificarse que el cumplimiento de este requisito tampoco basta para entender que dispone de ella.

---

**ENMIENDA NÚM. 159**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

Al artículo 49

De modificación.

El texto que se propone:

«La licencia conservará su eficacia mientras la empresa ferroviaria cumpla los requisitos previstos en la presente Ley para su otorgamiento. Corresponde al Ministerio de Fomento, con arreglo al procedimiento que éste determine, verificar el cumplimiento por la empresa ferroviaria de los indicados requisitos. Dicha verificación tendrá lugar (...)»

## JUSTIFICACIÓN

Se pretende alinear el texto con el título del artículo, haciendo prevalecer la capacidad de la licencia para lograr el efecto por el que ésta se expide, sobre el término validez.

---

**ENMIENDA NÚM. 160**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

Al artículo 51

De modificación.

El texto que se propone:

«(...)»  
 e) Por la sanción impuesta, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 91 de esta Ley.  
 (...)»

## JUSTIFICACIÓN

Alinear la remisión efectuada con el contenido del precepto al que se refiere.

## ENMIENDA NÚM. 161

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

Al Título V

De modificación.

El texto que se propone:

«CAPÍTULO I

Tasas ferroviarias

SECCIÓN I. TASAS POR LICENCIAS Y CERTIFICADOS DE SEGURIDAD

Artículo 61. Régimen jurídico.

1. Constituye el hecho imponible de la tasa por otorgamiento de la licencia de empresa ferroviaria, la expedición de ésta, su ampliación o su renovación.

2. Constituye el hecho imponible de la tasa por otorgamiento de certificados de seguridad, la expedición, la ampliación, la renovación y la revisión de los mismos, en la forma prevista en la presente Ley.

3. Será sujeto pasivo de las tasas, la empresa ferroviaria a cuyo favor se otorgue, amplíe, renueve o revise la correspondiente licencia o el certificado de seguridad.

4. La cuantía que se debe satisfacer en concepto de cada una de las tasas será la siguiente:

a) Expedición de licencia o de certificado de seguridad: 10.000 euros.

b) Ampliación, renovación o revisión de licencia o de certificado de seguridad: 5.000 euros.

Artículo 62. Devengo.

1. Las tasas se devengarán en el momento de la expedición, la ampliación o la renovación de las licencias o en el de la expedición, la ampliación o la revisión de los certificados de seguridad, con independencia de la actividad desarrollada por el sujeto pasivo.

2. La tasa por renovación del certificado de seguridad se devengará con periodicidad quinquenal, en

plazos contados de fecha a fecha, a partir del otorgamiento del certificado.

3. La suspensión o revocación de la licencia o la del certificado de seguridad no dará derecho a la devolución del importe de la tasa.

Artículo 63. Gestión y afectación.

1. La gestión, la liquidación y la recaudación de las tasas por el otorgamiento de las licencias corresponden, de conformidad con lo establecido en la presente Ley, al Ministerio de Fomento.

2. La gestión, la liquidación y la recaudación de las tasas por la expedición, la ampliación y la renovación de certificados de seguridad corresponden al órgano administrativo o entidad competente para el otorgamiento de los mismos.

3. El importe de la recaudación de las citadas tasas se ingresará en el patrimonio del administrador de infraestructuras ferroviarias, salvo que por Ley se establezca una afectación distinta respecto de las tasas relativas a certificados de seguridad.

Artículo 64. Actualización.

La cuantía de las tasas a que se refiere la presente sección podrá ser modificada a través de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado o en su caso, mediante Orden Ministerial.

SECCIÓN II. TASA POR SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAJEROS

Artículo 65. Régimen jurídico.

1. Constituye el hecho imponible de la tasa, la prestación del servicio de vigilancia y el control del acceso, tanto de viajeros como de equipajes, a las estaciones y demás recintos ferroviarios, tanto de titularidad estatal como de titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias.

2. Serán sujetos pasivos de la tasa, los viajeros de conformidad con lo establecido en la presente Ley.

3. Tendrán la consideración de sujetos pasivos sustitutos, el particular, el organismo o la empresa ferroviaria con los que el viajero hubiera contratado el servicio de transporte.

4. El sujeto pasivo sustituto está obligado a liquidar al administrador de infraestructuras ferroviarias el importe de la tasa.

5. La cuantía de esta tasa será la siguiente:

a) De 0,02 euros por persona y viaje, en servicios que cubran distancias que no sobrepasen los ciento cincuenta kilómetros, y estará incluida en el precio del transporte.

b) De 0,15 euros por persona y viaje, en servicios que cubran distancias que superen los ciento cincuenta kilómetros y no sobrepasen los trescientos kilómetros, y estará incluida en el precio del transporte.

c) De 0,30 euros por persona y viaje, en servicios internacionales o que cubran distancias que superen los trescientos kilómetros, y estará incluida en el precio del transporte.

d) En los contratos de transporte que faculten para realizar un número indeterminado de viajes, la cuantía de la tasa será el producto de multiplicar 0,03 euros por el número de días de validez del título.

e) En aquellos contratos de transporte habilitantes para realizar un número indeterminado de viajes en dos o más medios, la cuantía de la tasa será el producto de multiplicar 0,20 euros por el número de meses o fracción de mes de validez del título.

#### Artículo 66. Devengo.

1. La tasa se devengará en el momento en que se inicie la prestación del servicio que constituye el hecho imponible, sin perjuicio de lo previsto en el apartado siguiente.

2. De forma simultánea a la celebración del contrato de transporte, deberá constituirse un depósito previo equivalente al importe de esta tasa por parte del sujeto pasivo.

#### Artículo 67. Afectación.

Lo recaudado por esta tasa se ingresará en el patrimonio del administrador de infraestructuras ferroviarias.

#### Artículo 68. Actualización.

La cuantía de las tasas a que se refiere la presente Sección podrá ser modificada a través de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado o, en su caso, mediante Orden Ministerial.

### SECCIÓN III. TASAS POR HOMOLOGACIÓN DE CENTROS DE FORMACIÓN DEL PERSONAL FERROVIARIO Y DE CERTIFICACIÓN DEL MATERIAL RODANTE Y POR EL OTORGAMIENTO DE TÍTULOS A DICHO PERSONAL

#### Artículo 69. Régimen jurídico.

1. La gestión precisa para la homologación de centros de formación del personal ferroviario y de certificación del material rodante y para el otorgamiento de títulos a dicho personal, darán derecho a la exacción de las tasas compensatorias del coste de los trámites y actuaciones necesarias, con arreglo a lo que se dispone en el presente Capítulo.

2. Constituye el hecho imponible de las tasas, la prestación por la Administración de los servicios necesarios para el otorgamiento de las homologaciones y títulos correspondientes.

3. Serán sujetos pasivos de las tasas, según los supuestos, la persona natural o jurídica que solicite la homologación o título correspondiente.

4. La cuantía de las tasas será de:

a) Por homologación de centros, 5.000 euros.

b) Por certificación de material rodante, la que determine la correspondiente Orden Ministerial que la fijará, respecto de cada tipo de material, en función de sus condiciones técnicas o de su valor económico.

c) Por expedición de títulos, 100 euros.

#### Artículo 70. Devengo.

Las tasas se devengarán en el momento de la solicitud correspondiente.

#### Artículo 71. Gestión y afectación.

La gestión y afectación de las tasas se regirá por lo dispuesto en el artículo 63, respecto de las tasas por otorgamiento de licencias.

#### Artículo 72. Actualización.

La cuantía de las tasas a que se refiere la presente Sección podrá ser modificada a través de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado o, en su caso, mediante Orden Ministerial.

### SECCIÓN IV. CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

#### Artículo 73. Principios generales.

1. El administrador de infraestructuras ferroviarias percibirá de las empresas ferroviarias que utilicen las infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, así como las estaciones y otras instalaciones ferroviarias, el abono de las tasas reguladas en la presente Sección, que recibirán el nombre de cánones ferroviarios.

2. Quedan, en todo caso, afectos al patrimonio del administrador de infraestructuras ferroviarias los ingresos obtenidos por el cobro los referidos cánones, con independencia de las tarifas o los precios privados que pueda percibir de las empresas ferroviarias y de terceros.

3. Los cánones se fijarán de acuerdo con los principios generales de viabilidad económica de las infraestructuras, explotación eficaz de las mismas, situación del mercado y equilibrio financiero en la prestación de los servicios, y con arreglo a criterios de igualdad,

transparencia y no discriminación entre prestadores de servicios de transporte ferroviario.

4. Con la finalidad de fomentar el uso eficaz de las redes, para la fijación de los cánones por la utilización de las infraestructuras ferroviarias se podrán tomar en consideración, los costes medioambientales, de accidentes y de la infraestructura que no graven los modos de transporte distintos del ferroviario, a fin de reducir su cuantía.

5. Asimismo, se podrán tener en cuenta para el establecimiento de la cuantía de los cánones ferroviarios, de acuerdo con la explotación eficaz de la Red Ferroviaria de Interés General, consideraciones que reflejen el grado de congestión de la infraestructura, el fomento de nuevos servicios de transporte ferroviario, así como, la necesidad de incentivar el uso de líneas infrautilizadas, garantizando, en todo caso, una competencia óptima entre las empresas ferroviarias.

**Artículo 74.** Canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.

1. Constituye el hecho imponible del canon, la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización, en las modalidades siguientes:

1. Canon de Acceso (Modalidad A): por el derecho de utilización con carácter general de la Red Ferroviaria de Interés General o de parte de ella.

2. Canon por Reserva de Capacidad (Modalidad B): por la disponibilidad del trayecto solicitado.

3. Canon de Circulación (Modalidad C): por la utilización efectiva de la capacidad reservada.

4. Canon por Tráfico (Modalidad D): por el tráfico producido sobre la infraestructura ferroviaria.

2. Serán sujetos pasivos del canon las empresas ferroviarias que utilicen la Red Ferroviaria de Interés General.

3. Sólo podrán modificarse mediante Ley, el número o la identidad de los elementos y criterios de cuantificación sobre los cuales se determinen las cuotas exigibles por cada modalidad.

4. A los efectos de lo previsto en el apartado anterior, se considerarán elementos y criterios de cuantificación para cada una de las mencionadas modalidades los siguientes:

a) Canon de Acceso: en función de los tramos de red en los que se pretenda prestar los servicios y de la declaración de actividad realizada por la empresa ferroviaria, que se pagará, de una sola vez, al inicio de cada

período por el que se haya producido la adjudicación de capacidad.

El importe de este canon repercutirá los costes que supongan, para el administrador de infraestructuras ferroviarias, los procesos de gestión administrativa vinculados a la relación de éste con los operadores ferroviarios, como son el mantenimiento de los medios personales y materiales para su administración general, la publicación de la declaración de red, así como la elaboración de los planes de explotación, asignación de capacidad y supervisión de la circulación de trenes.

b) Canon por Reserva de Capacidad: en función de los kilómetros de longitud del tramo de red reservado por la empresa ferroviaria, distinguiendo por tipo de línea y hora del día en que se reserva, y por tipo de servicio de transporte ferroviario y tipo de tren que lo presta.

Este canon repercutirá los costes fijos de mantenimiento, explotación y gestión de la infraestructura ferroviaria.

d) Canon de Circulación: en función de los kilómetros de longitud del tramo de red efectivamente utilizado por la empresa ferroviaria, distinguiendo por tipo de línea y hora del día en que se utiliza, y por tipo de servicio de transporte ferroviario y tipo de tren que lo presta.

Este canon repercutirá los costes variables de mantenimiento, explotación y gestión de la infraestructura ferroviaria.

e) Canon por tráfico: en función del valor económico del servicio de transporte ferroviario prestado, medido en términos de la capacidad ofertada (plazas-km, tm-km, TEU-km), distinguiendo por hora del día y tipo de línea sobre la que ésta se oferta.

Este canon repercutirá los costes de carácter financiero, de amortización del inmovilizado y, en su caso, los necesarios para garantizar el desarrollo razonable de las infraestructuras ferroviarias.

5. Sobre las cuantías que resulten exigibles se aplicarán los impuestos indirectos que graven la prestación de los servicios objeto de gravamen, en los términos establecidos en la legislación vigente.

6. El devengo del canon se producirá en el momento de la adjudicación del derecho al uso de la infraestructura en el caso de las modalidades A) y B) y, cuando se realice la utilización efectiva de la infraestructura en las modalidades C) y D).

**Artículo 75.** Canon por utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias.

1. Constituye el hecho imponible del canon la utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés Gene-

ral, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización, en las modalidades siguientes:

1. Canon por la utilización de estaciones por parte de los viajeros (Modalidad A).
2. Canon por el estacionamiento y la utilización de andenes en las estaciones (Modalidad B).
3. Canon de paso por cambiadores de ancho (Modalidad C).
4. Canon por la utilización de vías de apartado (Modalidad D).
5. Canon por la prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del dominio público ferroviario (Modalidad E).

2. Serán sujetos pasivos del canon las personas físicas o jurídicas que utilicen o se beneficien de la explotación de las estaciones ferroviarias, instalaciones y dependencias a que se refiere el primer apartado de este artículo.

3. Sólo podrán modificarse mediante Ley el número o la identidad de los elementos y criterios de cuantificación sobre los cuales se determinen las cuotas exigibles por cada modalidad.

4. A los efectos de lo previsto en el apartado anterior, se considerarán elementos y criterios de cuantificación para cada una de las mencionadas modalidades los siguientes:

a) Canon por la utilización de estaciones por parte de los viajeros: La duración del recorrido del transporte y la categoría de la estación.

A los efectos de esta tarifa se consideran viajeros todas aquellas personas que no puedan ser consideradas como integrantes del personal de supervisión de las empresas ferroviarias.

Este canon deberá ser incluido en el precio del transporte por la empresa ferroviaria.

b) Canon por el estacionamiento y la utilización de andenes en las estaciones: El tiempo de estacionamiento del tren, la realización de operaciones de cambio de vía a solicitud del operador y la categoría de la estación.

c) Canon de paso por cambiadores de ancho: Los pasos de tren por cambiador de ancho.

d) Canon por la utilización de vías de apartado: El tiempo de ocupación de la vía, tipo de tren y tipo de línea.

e) Canon por la prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del dominio público ferroviario: La intensidad en el uso del dominio público ferroviario.

5. Precisaré de autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias el desarrollo de cualquier actividad que se realice en el ámbito del dominio público ferroviario, cuando para su normal realización se precise de su ocupación.

6. Las modalidades indicadas en el apartado 4 no incluyen el consumo de energía eléctrica, ni la utilización de servicios de teléfono, o de limpieza, siendo por cuenta del explotador los gastos por consumos o suministros que facilite el administrador infraestructuras ferroviarias.

7. Sobre las cuantías que resulten exigibles se aplicarán los impuestos indirectos que graven la prestación de los servicios objeto de gravamen, en los términos establecidos en la legislación vigente.

8. El canon se devengará en el momento en que se produzca el hecho imponible con la excepción de la modalidad e) en la que el devengo se realizará en el momento del otorgamiento inicial de la concesión, autorización o adjudicación de su renovación anual.

#### Artículo 76. Gestión, recaudación y afectación.

1. La gestión de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias corresponderá al administrador de infraestructuras ferroviarias, el cual podrá exigir, respecto del canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias, la presentación de cualquier documento que sea preciso para la práctica de las liquidaciones procedentes.

2. Las modalidades podrán ser objeto de liquidación de forma individualizada o conjunta en los términos que prevea la Orden Ministerial que apruebe los modelos de liquidación y regule los plazos y medios para hacer efectivo el ingreso de las cuantías exigibles.

3. El importe de lo recaudado por estos cánones formará parte del presupuesto de ingresos del administrador de infraestructuras ferroviarias.

En el caso de infraestructuras de titularidad estatal, el importe total de los cánones percibidos por la utilización de éstas, se tendrá en cuenta a efectos de establecer el precio que el Estado fije para su retribución en el convenio o en el contrato-programa a que se refiere el artículo 22.2.

#### Artículo 77. Actualización.

1. El establecimiento de las cuantías resultantes de la aplicación de los elementos y criterios a que se refieren los artículos 74 y 75 se efectuará mediante Orden Ministerial. La modificación de las mismas podrá hacerse a través de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado o, en su caso, mediante Orden Ministerial.

2. Las órdenes Ministeriales que, de conformidad con lo establecido en el apartado anterior, establezcan o modifiquen las cuantías del canon deberán ir acompañadas de una Memoria económico-financiera sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate y la justificación de la cuantía propuesta, la cual deberá ajustarse a lo establecido en el artículo 20.1 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públi-

cos. La falta de este requisito determinará la nulidad de pleno derecho de la disposición.

## CAPÍTULO VI

### Tarifas

#### Artículo 78. Régimen general.

1. La prestación por el administrador de infraestructuras ferroviarias de servicios adicionales, complementarios y auxiliares a terceros, en régimen de concurrencia y de Derecho privado, así como el uso comercial de sus instalaciones y espacios disponibles, estarán sujetos al pago de las correspondientes tarifas en beneficio del primero y a cargo de las personas beneficiarias de los referidos servicios y usos.

2. La prestación por terceros, con habilitación otorgada por el administrador de infraestructuras ferroviarias, de servicios adicionales, complementarios y auxiliares, estará sujeta al pago de las correspondientes tarifas en beneficio de éste y a cargo de las entidades prestadoras de los referidos servicios.

3. No se devengarán tarifas por las actividades y servicios sujetos al pago de los cánones ferroviarios regulados en el presente Título.

#### Artículo 79. Fijación, cuantía y exigibilidad.

1. Las tarifas, que tendrán el carácter de precios privados, serán aprobadas anualmente por el administrador de infraestructuras ferroviarias y remitidas al Ministerio de Fomento.

El Ministerio de Fomento podrá establecer, por motivos de interés general, exenciones o bonificaciones en las tarifas, compensando al administrador de infraestructuras ferroviarias por la disminución de ingresos que se derive de la aplicación de las mismas.

2. El importe de las tarifas se fijará atendiendo al tipo de actividad, a su interés ferroviario y a su relevancia económica, así como al coste que suponga la prestación de los servicios.

3. Las tarifas serán exigibles desde que se solicite la prestación del servicio, la realización de la actividad o la utilización de que se trate, y deberán hacerse efectivas en las condiciones que se establezcan en el momento de su fijación o actualización.

4. Los certificados acreditativos del impago de las facturas giradas por el administrador de infraestructuras ferroviarias, que deberán ser notificados al obligado al pago, tendrán la consideración de títulos ejecutivos, conforme a lo dispuesto en el artículo 517 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

5. La acción para exigir el pago de las tarifas por servicios prestados directamente por el administrador de infraestructuras ferroviarias prescribirá a los cinco años desde la prestación del servicio.

6. El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá suspender la prestación del servicio en el supuesto de impago de las tarifas correspondientes, previa comunicación expresa dirigida al obligado al pago. La suspensión del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda.

7. Igualmente, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá solicitar depósitos, avales, pagos a cuenta o cualquier otra garantía suficiente para el cobro del importe de las tarifas por los servicios que preste.

8. Corresponde a la jurisdicción ordinaria la resolución de cuantas controversias se susciten en relación con la determinación o pago de las tarifas a que se refiere el presente Capítulo».

### JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se regula la cuantía de la tasa por certificación de material rodante puesto que la redacción anterior sólo recogía la relativa a las otras dos tasas previstas en el referido precepto.

### ENMIENDA NÚM. 162

#### PRIMER FIRMANTE: Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 81.1

De modificación.

Texto que se propone:

«(...)

j) El establecimiento, o en su caso, la modificación de la cuantía de los cánones por la utilización de las infraestructuras ferroviarias, de acuerdo con los elementos o parámetros fijados en la presente Ley.

(...»

### JUSTIFICACIÓN

Se pretende alinear esta competencia con el contenido de la enmienda sobre régimen económico.

**ENMIENDA NÚM. 163**

**PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Popular en el Congreso**

Al artículo 83.4

De modificación.

Texto que se propone:

«4. El Comité de Regulación Ferroviaria actuará de oficio o a instancia de parte interesada. Una vez iniciado el procedimiento podrá, en cualquier momento, adoptar las medidas provisionales que estime oportunas para asegurar la eficacia de la resolución que se pudiera dictar, si existen elementos de juicio suficientes para ello.»

**JUSTIFICACIÓN**

Se pretende evitar la redundancia de frases, dando mayor coherencia al texto.

**ENMIENDA NÚM. 164**

**PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Popular en el Congreso**

Al artículo 85.3

De modificación.

Texto que se propone:

«3. Cuando se esté tramitando un proceso penal por los mismos hechos que constituyen infracción administrativa, de acuerdo con lo previsto en esta Ley, o por otros cuya separación de los sancionables, con arreglo a esta Ley, sea imposible, el procedimiento quedará suspendido respecto de los mismos hasta que recaiga pronunciamiento firme de la Autoridad Judicial. Reanudado el procedimiento, en su caso, la resolución que se dicte deberá respetar la apreciación de los hechos que contenga dicho pronunciamiento judicial.»

**JUSTIFICACIÓN**

Es preferible hablar de procedimiento y no de expediente.

**ENMIENDA NÚM. 165**

**PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Popular en el Congreso**

A los artículos 86.1, 86.2, 86.4 y 86.9

De modificación.

Texto que se propone:

«1. Será competencia del Ministerio de Fomento la inspección de las empresas ferroviarias, la del transporte ferroviario y la de la forma de prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares.

2. Las empresas habilitadas para la prestación de los servicios de transporte ferroviario o para realizar las actividades a las que se refiere la presente Ley, vendrán obligadas a facilitar el acceso a sus instalaciones al personal de la Inspección en el ejercicio de sus funciones. También deberán permitir a dicho personal llevar a cabo el control de los elementos afectos a la prestación de los referidos servicios.

(...)

4. Corresponde al administrador de infraestructuras ferroviarias el ejercicio de la potestad de policía en relación con la circulación ferroviaria, el uso y la defensa de la infraestructura, con la finalidad de garantizar la seguridad en el tráfico, la conservación de la infraestructura y las instalaciones de cualquier clase, necesarias para su explotación. Además, controlará el cumplimiento de las obligaciones que tiendan a evitar toda clase de daño, deterioro de las vías, riesgo o peligro para las personas, y el respeto de las limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril, a que se refiere el Capítulo III del Título II de esta Ley.

(...)

9. En el ejercicio de su función, el personal del Ministerio de Fomento o el del administrador de infraestructuras ferroviarias está autorizado para:

a) Realizar materialmente las actuaciones inspectoras precisas en cualquier lugar en que se desarrollen actividades afectadas por la legislación del transporte ferroviario. No obstante, cuando se requiera el acceso al domicilio de personas físicas y jurídicas, será necesaria la previa obtención del oportuno mandamiento judicial.

b) Llevar a cabo las pruebas, investigaciones o exámenes que resulten necesarios para cerciorarse de la observancia de las disposiciones legales vigentes en materia de transporte ferroviario.

c) Si los órganos responsables de la inspección, a la vista de las graves circunstancias existentes que comprometan la seguridad de los transportes, decidieren la paralización de servicios o actividades ferroviarias lo comunicará, inmediatamente, al Delegado de Gobierno

en la Comunidad Autónoma correspondiente, a efectos de que se instruya el correspondiente procedimiento.»

#### JUSTIFICACIÓN

Se proponen correcciones de estilo para dar mayor rigor al texto.

---

#### ENMIENDA NÚM. 166

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

Al artículo 88

De modificación.

Texto que se propone:

«(...)

d) La prestación de servicios de transporte ferroviario sin haber obtenido la preceptiva adjudicación de capacidad de infraestructura.

(...)

g) El incumplimiento, por las empresas ferroviarias y demás obligados, de las normas establecidas por el administrador de infraestructuras ferroviarias, de manera tal que produzcan perturbaciones en el tráfico ferroviario.

h) La negativa u obstrucción a la actuación de los Servicios de Inspección de los transportes ferroviarios, que impida el ejercicio por éstos de las funciones que, legal o reglamentariamente, tengan atribuidas.

(...)».

#### JUSTIFICACIÓN

Se pretende dar mayor rigor al texto.

---

#### ENMIENDA NÚM. 167

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

Al artículo 89

De modificación.

Texto que se propone:

«(...)

c) La no utilización de capacidad adjudicada por el administrador de infraestructuras ferroviarias en caso

de infraestructura congestionada, por causas imputables a la empresa ferroviaria.

f) La negativa u obstrucción a la actuación de los Servicios de Inspección cuando no se den las circunstancias que determinan la consideración de tal comportamiento como infracción muy grave.

(...).

n) El lanzamiento o depósito de objetos en cualquier punto de la vía y sus aledaños e instalaciones anejas o al paso de los trenes y, en general, cualquier acto que pueda representar un peligro grave para la seguridad del transporte, sus usuarios, los medios o las instalaciones de todo tipo.

(...).»

#### JUSTIFICACIÓN

Se pretende dar mayor rigor al contenido del precepto.

---

#### ENMIENDA NÚM. 168

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

Al artículo 90

De modificación.

Texto que se propone:

«c) Obstaculizar o forzar los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de acceso a los coches del tren o de las que sean de uso exclusivo del personal de la empresa ferroviaria.

j) Las conductas recogidas en las letras a) a o) del artículo anterior, cuando las circunstancias que concurren en su comisión no perturben la seguridad de las personas, de los bienes o del tráfico ferroviario.»

#### JUSTIFICACIÓN

Con la supresión de la expresión «los de las puertas de acceso» y la corrección gramatical en la letra j) se pretende dar mayor rigor al texto.

**ENMIENDA NÚM. 169****PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Popular en el Congreso**

A los artículos 95.2 y 96.4

De modificación.

Texto que se propone para el artículo 95:

«Corresponderá la imposición de las sanciones por infracciones leves a los Delegados del Gobierno en las Comunidades Autónomas y por infracciones graves al Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento. Las sanciones por infracciones muy graves serán impuestas por el Ministro de Fomento.»

**JUSTIFICACIÓN**

La competencia para la imposición de las sanciones ya se determina en el apartado 1 del actual artículo 95.

Texto que se propone para el artículo 96.4:

«La propuesta de resolución se notificará a los interesados, concediéndoseles un plazo de quince días, desde la notificación, para formular alegaciones y presentar los documentos e informaciones que estimen pertinentes ante el Delegado de Gobierno en la Comunidad Autónoma quien, a la vista de ellos, resolverá o, en su caso, remitirá lo actuado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 95, al órgano competente para la imposición de la sanción que corresponda, junto con todos los documentos, alegaciones e informaciones que obren en autos.»

**JUSTIFICACIÓN**

Se pretende alinear el texto con el cambio anterior.

**ENMIENDA NÚM. 170****PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Popular en el Congreso**

A la disposición adicional primera

De modificación.

Texto que se propone:

«(...)

2. El personal que, en el momento de entrada en vigor de esta Ley, preste sus servicios en la entidad pública empresarial RENFE se mantendrá en la plantilla de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, salvo el que esté vinculado a la prestación del servicio de transporte ferroviario y el que resulte preciso para la puesta en marcha y funcionamiento de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora a la que se refiere la disposición adicional tercera, que se integrará en ésta con arreglo a lo que se determine, mediante Orden del Ministro de Fomento y previa audiencia de los representantes de los trabajadores de la primera.»

(...)

«No obstante lo anterior, los bienes de dominio público vinculados a las líneas que, hasta la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, estén siendo administradas por la entidad pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, dejarán de pertenecer o estar adscritos a ésta y se integrarán en el patrimonio del Estado, con la excepción de aquellos que forman parte de la denominada línea de alta velocidad Madrid-Sevilla que pasarán a ser de titularidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.»

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección de la remisión que se hace a la disposición adicional cuarta, y corrección gramatical del número verbal.

**ENMIENDA NÚM. 171****PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Popular en el Congreso**

A la disposición adicional cuarta

De modificación.

Texto que se propone:

«A los actos de mutación patrimonial, afectación, adscripción y atribución de administración, así como a los relativos al saneamiento financiero de RENFE, objeto de la presente Ley, les será de aplicación el régimen fiscal previsto en los artículos 98 a 109, ambos inclusive, del capítulo VIII del Título VIII de la Ley, 43/1995, de 27 de diciembre, del Impuesto de Sociedades.»

**JUSTIFICACIÓN**

Dar mayor rigor jurídico al contenido de la disposición.

**ENMIENDA NÚM. 172****PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Popular en el Congreso**

A la disposición transitoria primera

De modificación.

Texto que se propone:

«Sin perjuicio de la aplicación al transporte nacional de mercancías de las reglas contenidas en esta Ley, el libre acceso a la Red Ferroviaria de Interés General por cualquier empresa ferroviaria que preste servicios de transporte internacional de mercancías, se producirá conforme al siguiente calendario:

A) Desde la entrada en vigor de esta Ley, el transporte internacional de mercancías prestado sobre la denominada Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías, en los términos definidos reglamentariamente. Por Orden del Ministerio de Fomento, se determinará la composición de la Red Ferroviaria de Interés General que forme parte de la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario.

B) Antes de 1 de enero de 2006, el transporte internacional de mercancías sobre la Red Ferroviaria de Interés General habilitada para ello. La determinación concreta de la fecha de apertura del mercado para este tipo de transporte la establecerá, mediante Real Decreto, el Gobierno.»

**JUSTIFICACIÓN**

Adecuar los principios comunitarios a la regulación que se realiza del sector.

**ENMIENDA NÚM. 173****PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Popular en el Congreso**

A la disposición transitoria segunda

De modificación.

Texto que se propone:

«Podrán obtener, con arreglo a esta Ley, asignación de capacidad de infraestructura, los candidatos nacionales de otros países de la Unión Europea que deseen prestar servicios de transporte ferroviario en

España, tan pronto como aquellos liberalicen su prestación.

En todo caso, las previsiones de esta Ley resultarán de aplicación a los referidos candidatos en la fecha en la que expire el plazo para que los Estados miembros de la Unión Europea liberalicen, con arreglo a las Directivas comunitarias, cada tipo de servicio.

Además, las agrupaciones empresariales internacionales en que participen empresas ferroviarias establecidas en España tienen derecho al acceso a la Red Ferroviaria de Interés General y al tránsito sobre ella para prestar servicios internacionales de transporte ferroviario entre los Estados miembros en que estén establecidas las empresas integrantes de dichas agrupaciones.»

**JUSTIFICACIÓN**

Alinear el contenido de la Ley a la normativa comunitaria y española vigente.

**ENMIENDA NÚM. 174****PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Popular en el Congreso**

A la disposición final tercera

De modificación.

Texto que se propone:

«1. La presente Ley entrará en vigor a los seis meses desde su publicación en el Boletín Oficial del Estado. Dentro de dicho plazo, el Gobierno aprobará los Estatutos de las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y RENFE-Operadora.

2. No obstante, las previsiones de la Ley que contienen habilitaciones al Gobierno o al Ministerio de Fomento para dictar reglamentos o disposiciones de desarrollo, tendrán plena eficacia desde el día siguiente a la publicación de la misma.»

**JUSTIFICACIÓN**

El cambio de orden de los párrafos se corresponde con una mayor coherencia en el contenido de la disposición.

**ENMIENDA NÚM. 175****PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Popular en el Congreso**

Al Anexo

De modificación.

Texto que se propone:

«(...)

Servicios adicionales: Son servicios adicionales, los de acceso desde la vía a las instalaciones de mantenimiento, reparación y suministro. El administrador de infraestructuras ferroviarias, únicamente, podrá rechazar las demandas de empresas ferroviarias si existen alternativas viables en condiciones de mercado. Concretamente, estos servicios comprenden la utilización de las siguientes instalaciones:

- a) Las de aprovisionamiento de combustible.
- b) Las de electrificación para la tracción, cuando esté disponible.
- c) Las de formación de trenes.
- d) Las de mantenimiento y otras instalaciones técnicas.
- e) Las terminales de carga.»

**JUSTIFICACIÓN**

Se pretende adaptar la modificación al contenido de la enmienda que se propone en cuanto al régimen económico, que incluye las vías de apartado como una modalidad del canon por uso de estaciones y otras terminales ferroviarias. Al tiempo se pretende introducir como servicio complementario la prestación de servicios en las terminales de carga.

**ENMIENDA NÚM. 176****PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Popular en el Congreso**

A la disposición adicional séptima

De modificación.

Texto que se propone:

«Disposición adicional séptima. Destino de los bienes inmuebles de titularidad estatal correspondientes a las líneas de ferrocarril cerradas y de construcción abandonada.

Quedarán integrados, como bienes patrimoniales, en el patrimonio de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias todos los bienes inmuebles de titularidad estatal correspondientes a las líneas de ferrocarril cerradas o abandonadas. La entidad Pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se subroga en todos los derechos y obligaciones que correspondan al Ministerio de Fomento. Con arreglo a lo establecido en el artículo 24 de la presente Ley.»

**JUSTIFICACIÓN**

Se considera necesario hace mención al destino de las líneas de ferrocarril que han sido cerradas evitando así el vacío legal en esta materia y aclarándose proceso de desafección de estas líneas.

A la Mesa de la Comisión de Infraestructuras

Don Xavier Trias i Vidal de Llobatera, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y al amparo de lo establecido en los artículos 110 y ss. del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Palacio del Congreso de los Diputados, (...) de (...) de 2003.—**Xavier Trias i Vidal de Llobatera**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

**ENMIENDA NÚM. 177****PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

En todo el texto del Proyecto la expresión «Red Ferroviaria de Interés General» por la expresión «Red Ferroviaria del Estado»

De sustitución.

**JUSTIFICACIÓN**

Se considera que el objeto de esta Ley, de conformidad con el sistema de distribución de competencias que deriva de la Constitución española y de los Estatutos de Autonomía, debe ser la regulación de

las infraestructuras ferroviarias y de la prestación de servicios de transporte ferroviario y otros adicionales, complementarios o auxiliares de competencia del Estado.

Se consideran competencia del Estado, por lo que se refiere a la infraestructura ferroviaria, las líneas que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, a diferencia de la redacción actual del texto en la que además se consideran competencia del Estado las líneas esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado, las que enlacen las distintas Comunidades Autónomas, así como las conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a las instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional.

Por todo ello, se propone la substitución del término «Red Ferroviaria de Interés General» por «Red Ferroviaria del Estado», término que coincide de manera más adecuada con los objetivos de las enmiendas planteadas por *Convergència i Unió* a este proyecto de Ley.

---

#### ENMIENDA NÚM. 178

##### PRIMER FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

A la exposición de motivos, párrafo 11

De modificación.

Redacción que se propone:

«Exposición de motivos (párrafo 11).

En España coexisten diversas redes ferroviarias de titularidad pública, tanto en el ámbito de la competencia estatal como en el de la autonómica. La Constitución expresa en sus artículos 149.1.21 y 24 que el Estado ostenta ... (resto igual).»

#### JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con las menciones posteriores que se efectúan en dicho párrafo y con las enmiendas presentadas por *Convergència i Unió* al Proyecto de Ley.

#### ENMIENDA NÚM. 179

##### PRIMER FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Un nuevo párrafo entre el 11 y el 12 en la exposición de motivos

De adición.

Redacción que se propone:

«Exposición de motivos (nuevo párrafo entre el 11 y el 12).

Por otra parte resulta necesario acomodar la regulación sectorial del ferrocarril al sistema de distribución de competencias que deriva de la Constitución y de los Estatutos de Autonomía, acogiendo a su vez la doctrina del Tribunal Constitucional expresada en la Sentencia 118/1996 de 27 de junio. En este sentido, la Ley parte del reconocimiento del ámbito de competencias del Estado sobre las infraestructuras y servicios de transporte ferroviario que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma y de la competencia de orden ejecutivo de aquellas Comunidades que las ostenten sobre la ordenación del transporte de viajeros y mercancías aun cuando transcurran por infraestructuras de titularidad estatal. El sistema, partiendo de la disociación entre administración de la infraestructura y gestión de los servicios que por ella se realizan, permite el pleno desarrollo de las competencias autonómicas en relación a los tráficos internos posibilitando la organización integral de las redes de transporte autonómico en sus diferentes modos.»

#### JUSTIFICACIÓN

Se adecua la Exposición de Motivos a la distribución competencial que se propone, estableciendo la competencia del Estado sobre las líneas y servicios ferroviarios que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma y permitiendo a las Comunidades Autónomas ordenar y gestionar los servicios y las líneas que transcurran por su territorio, aún cuando transcurran por infraestructuras de titularidad estatal.

**ENMIENDA NÚM. 180**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 1

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 1. Objeto de la ley.

El objeto de esta Ley es la regulación de las infraestructuras ferroviarias y de la prestación de servicios de transporte ferroviario y otros adicionales, complementarios o auxiliares sobre aquéllas de competencia del Estado.»

**JUSTIFICACIÓN**

Se limita el objeto de regulación de la presente Ley a las infraestructuras y servicios competencia del Estado, permitiendo a las Comunidades Autónomas la gestión de las infraestructuras y prestación de servicios que se desarrollan en su territorio.

**ENMIENDA NÚM. 181**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 2, letra a)

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 2. Fines de la Ley.

a) Garantizar un sistema común de transporte ferroviario en el ámbito de competencias del Estado.»

**JUSTIFICACIÓN**

De acuerdo con la enmienda presentada al artículo 1 del Proyecto, se adapta el objetivo de garantizar un sistema común de transporte ferroviario al ámbito de las competencias que se reservan al Estado.

**ENMIENDA NÚM. 182**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 2, letra b)

De supresión.

**JUSTIFICACIÓN**

De acuerdo con el sistema de distribución de competencias que se propone en las enmiendas, no se considera necesario que entre los fines de dicha Ley se establezca el mantenimiento de la unidad de mercado en todo el territorio español.

**ENMIENDA NÚM. 183**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 2, letra e)

De supresión.

**JUSTIFICACIÓN**

De acuerdo con el sistema de distribución de competencias que se propone en las enmiendas, no se considera necesario que entre los fines de dicha Ley se establezca la determinación de pautas para coordinar las actuaciones de los distintos órganos y Administraciones Públicas con competencias en materia de transporte.

**ENMIENDA NÚM. 184**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 2, letra m)

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 2. Fines de la Ley.

### ENMIENDA NÚM. 186

m) Proteger los intereses de los usuarios, especialmente en el caso de personas con discapacidad y mayores, garantizando sus derechos al acceso a los servicios de transporte ferroviario en adecuadas condiciones de calidad y a la elección de la empresa que los preste.»

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 4, apartado 1

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 4. La Red Ferroviaria del Estado.

1. La Red Ferroviaria del Estado está integrada por las infraestructuras ferroviarias correspondientes a líneas que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma.»

### JUSTIFICACIÓN

A los efectos de introducir una especial atención a los colectivos de personas con discapacidad y personas mayores, facilitando de esta forma su total acceso a las infraestructuras y servicios del sector ferroviario.

### ENMIENDA NÚM. 185

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 3

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 3. La infraestructura ferroviaria.

A los efectos de la presente Ley, se entenderá por infraestructura ferroviaria la totalidad de los elementos que formen parte de las vías principales y de las de servicio y los ramales de desviación para particulares, con excepción de las vías situadas dentro de los talleres de reparación de material rodante y de los depósitos o garajes de máquinas de tracción. Entre dichos elementos se encuentran los terrenos, las estaciones, tanto de viajeros como de clasificación, las terminales de carga, las obras civiles, los pasos a nivel, las instalaciones vinculadas a la seguridad, a las telecomunicaciones, a la electrificación, a la señalización de las líneas, al alumbrado y a la transformación y el transporte de la energía eléctrica, sus edificios anexos y cualesquiera otros que reglamentariamente se determinen.»

### JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con el Dictamen del Consejo Económico y Social, es importante definir las diferentes modalidades de estaciones, a la hora de precisar los elementos que componen la infraestructura ferroviaria, así mismo despejaría las incógnitas sobre el personal tanto de las estaciones de viajeros como de las de mercancías.

### JUSTIFICACIÓN

Se limita la competencia del Estado a las infraestructuras ferroviarias correspondientes a líneas que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, a los efectos de permitir a las Comunidades Autónomas regular, ordenar y gestionar las infraestructuras que transcurran por su territorio.

### ENMIENDA NÚM. 187

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 4, apartado 2

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 4. La Red Ferroviaria del Estado.

2. Corresponde al Ministro de Fomento acordar, en cada momento, la inclusión, en la Red Ferroviaria del Estado, de las infraestructuras ferroviarias cuando razones de interés general así lo justifiquen, previo informe favorable de las Comunidades Autónomas afectadas.»

### JUSTIFICACIÓN

Se considera necesario que el informe que emitan las Comunidades Autónomas afectadas por la inclusión

de nuevas infraestructuras ferroviarias tenga un carácter más vinculante.

---

**ENMIENDA NÚM. 188**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 4, apartado 3

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 4. La Red Ferroviaria del Estado.

3. El Ministro de Fomento podrá excluir, previo informe de las Comunidades Autónomas afectadas, una determinada infraestructura ferroviaria de Red Ferroviaria del Estado siempre que hayan desaparecido los motivos de interés general que justificaron su inclusión en aquella. Dicha infraestructura ferroviaria podrá ser traspasada a la Comunidad Autónoma correspondiente, previo acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias junto con los medios personales, materiales y financieros inherentes a la misma.»

**JUSTIFICACIÓN**

La exclusión de una infraestructura ferroviaria de la Red Ferroviaria del Estado permite que dicha infraestructura sea traspasada a la Comunidad Autónoma donde se ubique, aunque se considera necesario que antes de tal transferencia exista un acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias en el que se prevean los medios personales, materiales y financieros para la realización de la misma.

---

**ENMIENDA NÚM. 189**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 5, primer párrafo del apartado 2

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 5. Competencia para la planificación, la proyección y la construcción de infraestructuras

ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria del Estado.

2. (primer párrafo) Los proyectos básicos y de construcción de las líneas de la Red Ferroviaria del Estado se aprobarán y ejecutarán conforme disponga la correspondiente resolución del Ministerio de Fomento que determine su establecimiento o, en su caso, modificación. La referida resolución determinará si el ejercicio de las citadas facultades corresponde al propio Ministerio de Fomento o al administrador de infraestructuras ferroviarias.»

**JUSTIFICACIÓN**

De acuerdo con el sistema de distribución de competencias que se propone en las enmiendas, se sustituye la expresión «líneas ferroviarias» por «Red Ferroviaria del Estado», acotando de esta forma las competencias del Estado en esta materia.

---

**ENMIENDA NÚM. 190**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 6, apartados 1 y 2

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 6. Clausura de las líneas o tramos de la infraestructura ferroviaria.

1. El Consejo de Ministros, a instancia del Ministerio de Fomento podrá acordar la clausura de una línea ferroviaria o tramo de la misma de la Red Ferroviaria del Estado cuando el resultado económico de su explotación sea altamente deficitario.

2. Con carácter previo a la adopción del acuerdo de clausura de la línea o tramo afectado, el Ministerio de Fomento lo pondrá en conocimiento de las Comunidades Autónomas o Entidades Locales que pudieran resultar afectadas, y en el caso que las Comunidades Autónomas consideraran, mediante informe motivado, la conveniencia de mantener abierta la línea o un tramo de la misma, se podrá transferir su titularidad previo acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias y traspaso de los medios personales, materiales y financieros correspondientes.»

## JUSTIFICACIÓN

## ENMIENDA NÚM. 192

En primer lugar, se elimina la posibilidad de clausurar una línea o un tramo de la misma de la Red Ferroviaria del Estado cuando en ella no se preste ningún servicio durante tres meses. De este modo, el Consejo de Ministros sólo podrá acordar la clausura cuando el resultado económico de su explotación sea altamente deficitario.

En segundo lugar, en el caso que la Comunidad Autónoma no considere conveniente la clausura, se establece que se le transferirá la titularidad de la línea o tramo de la misma, con el acuerdo correspondiente de la Comisión Mixta de Transferencias y del traspaso de los medios.

## ENMIENDA NÚM. 191

## PRIMER FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 8, apartado 1

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 8. Consideración urbanística de las zonas de servicio.

1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre las zonas de servicio ferroviario, los Planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos destinados a zonas de servicio ferroviario como sistema general ferroviario o equivalente y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias.»

## JUSTIFICACIÓN

Los Planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística serán los instrumentos necesarios para la articulación de la coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre las zonas de servicio ferroviario.

## PRIMER FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 8, letra a) del apartado 2

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 8. Consideración urbanística de las zonas de servicio.

2.a) El administrador de infraestructuras ferroviarias o las administraciones territoriales con competencias urbanísticas, podrán formular el proyecto del referido Plan Especial, que se tramitará y aprobará, como plan de iniciativa pública, por la autoridad urbanística competente conforme a la legislación aplicable en cada caso.

## JUSTIFICACIÓN

Los Proyectos de Delimitación y Utilización de Espacios Ferroviarios que se desarrollarán a través de Planes Especiales podrán ser también formulados por las administraciones territoriales con competencias urbanísticas.

## ENMIENDA NÚM. 193

## PRIMER FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 9, primer párrafo del apartado 2

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 9. Incidencia de las infraestructuras ferroviarias sobre el planeamiento urbanístico.

2. (primer párrafo) En el caso de nuevas líneas ferroviarias, de tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura ferroviaria no incluidos en el planeamiento urbanístico vigente de los núcleos de población a los que afecten, el Ministerio de Fomento deberá remitir el estudio informativo correspondiente a

los órganos de las Entidades Locales y Comunidades Autónomas afectadas, con objeto de que, durante el plazo de dos meses, examinen si el trazado propuesto es el más adecuado 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 propuesta formulada.»

#### JUSTIFICACIÓN

Se amplía el plazo de uno a dos meses para que las Comunidades Autónomas afectadas puedan examinar el trazado y si la obra responde a los intereses que representan en el caso de construcción de nuevas líneas ferroviarias.

#### ENMIENDA NÚM. 194

##### PRIMER FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 9, nuevo apartado 3

De adición.

Redacción que se propone:

«Artículo 10. Licencias, autorizaciones y permisos urbanísticos (nuevo apartado).

3. El administrador de infraestructuras ferroviarias precisará de las autorizaciones, permisos o licencias administrativas de primera instalación o apertura previstas en la normativa vigente para el desarrollo de las actividades de carácter industrial, comercial y de servicios que, de conformidad con lo que establece el artículo 7.1, puedan establecerse en la zona de servido ferroviario.»

#### JUSTIFICACIÓN

Se establece la necesidad de autorizaciones, permisos o licencias administrativas para el desarrollo de actividades de carácter industrial, comercial y de servicios que puedan establecerse en la zona de servicio ferroviario.

#### ENMIENDA NÚM. 195

**PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 11

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 11. Pasos a nivel.

1. Los cruces de carreteras u otras vías de comunicación con líneas ferroviarias de titularidad estatal que se produzcan por el establecimiento o la modificación de cualesquiera de ellas, deberán, en todo caso, realizarse a distinto nivel. Únicamente, con carácter excepcional y por causas justificadas, podrá autorizarse el establecimiento provisional de nuevos pasos a nivel por el tiempo estrictamente necesario y en la forma que reglamentariamente se establezca.

2. El Ministerio de Fomento y las Administraciones Públicas con competencia en materia de carreteras procederán, según lo permitan las disponibilidades presupuestarias y conforme a los convenios que, en su caso, pudieran celebrarse, a la supresión de los pasos a nivel existentes en las líneas ferroviarias de titularidad estatal y, en su caso, a su sustitución por cruces a distinto nivel, en la forma que reglamentariamente se determine.

3. El Ministerio de Fomento, directamente o a través del administrador de infraestructuras ferroviarias y con objeto de preservar y mejorar la seguridad de los usuarios de las carreteras y caminos y del ferrocarril, podrá realizar la reordenación de pasos a nivel existentes en las líneas ferroviarias de titularidad estatal, así como de sus accesos, tanto de titularidad pública como privada, garantizando en este último caso el acceso a los predios afectados.

4. La aprobación administrativa de los proyectos de construcción de cruces a distinto nivel y los de las obras necesarias para la reordenación, concentración y mejora de los pasos a nivel y de sus accesos, incluida la mejora de su visibilidad, llevará aneja la declaración de utilidad pública y la urgencia de la ocupación a efectos de la expropiación de los bienes que pudieran ser necesarios para dichas actuaciones. Para la aprobación de los citados proyectos, no será necesaria la existencia del trámite de información pública cuando las actuaciones a llevar a cabo no supongan una modificación sustancial en la funcionalidad de la línea afectada.

Las referidas obras no están sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local y tienen el carácter de obras de conser-

vacación, mantenimiento y reposición de instalaciones ferroviarias. No obstante, los proyectos de nuevas construcciones deberán someterse a informe de la Administración urbanística competente que se entenderá emitido favorablemente si no se hubiese evacuado, de forma expresa, en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación.

5. Los pasos a nivel particulares existentes en las líneas ferroviarias de titularidad estatal, establecidos para el servicio de determinadas fincas o de explotaciones de cualquier clase, se registrarán por las condiciones fijadas en la correspondiente autorización, quedando expresamente prohibida su utilización por personas distintas o para tráficos o fines diferentes de los comprendidos en aquélla. El Ministerio de Fomento podrá, de oficio o a propuesta de las Administraciones Públicas competentes en materia de carreteras, acordar la clausura de los pasos a nivel establecidos en caminos privados cuando los titulares de los mismos no respeten las condiciones de la autorización o no atiendan debidamente a su conservación, protección y señalización, o cuando el cruce de la vía pueda realizarse por otros pasos cercanos, a igual o a distinto nivel. Se podrán modificar las condiciones de la autorización otorgada para el establecimiento del paso a nivel o imponer nuevas exigencias de seguridad o de paso cuando las circunstancias del camino o del cruce hubieran variado desde la fecha de otorgamiento de aquélla.

6. No tendrán la consideración de pasos a nivel a los efectos de esta Ley, las intersecciones de caminos o vías de comunicación con líneas ferroviarias de titularidad estatal cuando aquéllas se produzcan dentro de zonas industriales o portuarias o en los accesos a las mismas, siempre que se den conjuntamente las siguientes circunstancias:

a) Que la entidad explotadora de dichas líneas ferroviarias comparta con la responsable de la carretera la ordenación de los tráficos en los puntos de cruce.

b) Que la preferencia en dichos puntos quede fijada en cada momento con arreglo al referido sistema de ordenación de los tráficos, pudiendo llegar a compartir la plataforma de la línea ferroviaria con el tráfico viario.

Dichas intersecciones habrán de contar con la protección que corresponda conforme a lo que se determine reglamentariamente, y los trenes deberán limitar su velocidad máxima de circulación por aquéllas a 40 kilómetros por hora.»

#### JUSTIFICACIÓN

La regulación establecida en la presente Ley acerca de los pasos a nivel debe aplicarse únicamente sobre

los pasos a nivel existentes en las líneas ferroviarias de titularidad estatal.

#### ENMIENDA NÚM. 196

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 13, apartado 5

De adición.

Redacción que se propone:

«Artículo 13.5. (nuevo apartado).

Serán indemnizables la ocupación de la zona de dominio público y los daños y perjuicios que se causen por su utilización, con arreglo a lo establecido en la Ley de 16 de diciembre de 1954, de Expropiación Forzosa.

#### JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con las precisiones efectuadas en el Dictamen del Consejo de Estado, según la cual ocupación de la zona de dominio público (no seguida de su expropiación) o los daños que se causen por su utilización puedan resultar indemnizables cuando los terrenos sean de propiedad privada.

#### ENMIENDA NÚM. 197

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 18

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 18. Obras y usos ilegales en las zonas de influencia de la infraestructura ferroviaria.

#### JUSTIFICACIÓN

Incluir dentro del ámbito de las previsiones de este artículo las zonas comprendidas en la línea de edificación, sobre las que también pesan prohibiciones y limitaciones.

**ENMIENDA NÚM. 198****PRIMER FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 24, apartado 4

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 24. Patrimonio del administrador de infraestructuras ferroviarias.

4. (nuevo párrafo) El aprovechamiento urbanístico del terreno así desafectado que tenga la clasificación de suelo urbano o urbanizable, deberá de ser destinado, materialmente o en su equivalente económico, a la realización de viviendas de protección oficial o a la dotación de servicios generales a la comunidad, a cuyo fin el administrador de infraestructuras ferroviarias suscribirá los correspondientes convenios con las Comunidades Autónomas y Entidades Locales.»

**JUSTIFICACIÓN**

El artículo 24 del Proyecto contempla que los bienes de dominio público de titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias podrán ser desafectados por el propio administrador, lo que determina su plena capacidad de disposición sobre los mismos.

Con esta medida, en primer lugar, no se tiene en cuenta la posibilidad de que tales bienes provenga, a su vez, del ejercicio de la potestad expropiatoria, con los derechos que ello puede suponer para los anteriores titulares de los terrenos.

Y sobre todo, se omite cualquier referencia a las políticas sociales en materia de vivienda que es posible llevar a cabo mediante la desafectación de tales terrenos, que permiten liberar suelo apto para fines residenciales o sistemas generales, dotándose por esa vía de medios a las políticas urbanísticas destinadas a procurar el acceso a la vivienda en régimen de protección pública, en lugar de convertirse en un recurso económico objeto de especulación, obtenido por otra parte al margen del propio mercado, y sin que la comunidad hubiera participado en las plusvalías generadas por la actividad urbanística.

**ENMIENDA NÚM. 199****PRIMER FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 34, apartado 1

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 34. Medidas especiales en caso de perturbaciones del tráfico ferroviario.

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

**JUSTIFICACIÓN**

Deben tenerse en cuenta las competencias de las Comunidades Autónomas en materia de protección civil y en la normalización del tráfico ferroviario en los casos de accidente, fallo técnico o cualquier otro tipo de incidencia.

**ENMIENDA NÚM. 200****PRIMER FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 36, apartado 1

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 36. Régimen aplicable.

1. Las infraestructuras ferroviarias que, en cada momento, existan en el ámbito de los Puertos de Interés General y estén conectadas con la Red Ferroviaria del Estado, formarán parte de ésta desde que así se establezca mediante Orden del Ministerio de Fomento, previo informe favorable de la Comunidad Autónoma.

## JUSTIFICACIÓN

Las infraestructuras ferroviarias en Puertos y Aeropuertos, conectadas con la Red Ferroviaria del Estado, únicamente formarán parte de la misma si la Comunidad Autónoma afectada así lo ha declarado mediante informe favorable.

---

**ENMIENDA NÚM. 201**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 36, apartado 4

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 36. Régimen aplicable.

4. Las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos que no tengan la consideración de interés general serán de titularidad de la Comunidad Autónoma y, en caso de que estén conectados o se pretendan conectar con la Red Ferroviaria del Estado, se aplicarán las reglas que se establezcan en el oportuno convenio.

Dicho convenio será propuesto, conjuntamente, por la Comunidad Autónoma titular del puerto y el administrador de infraestructuras ferroviarias y aprobado por el Ministerio de Fomento. En él se recogerán cualesquiera aspectos operativos de la red.

## JUSTIFICACIÓN

Las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos que no sean de interés general serán de titularidad autonómica.

---

**ENMIENDA NÚM. 202**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 36, apartado 5

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 36. Régimen aplicable.

5. Las infraestructuras ferroviarias que, en cada momento, existan en las zonas de servicio de los aeropuertos de interés general integran la Red Ferroviaria del Estado, previo informe favorable, en su caso, de las Comunidades Autónomas titulares de las infraestructuras afectadas y se regirán por las normas generales contenidas en esta Ley, sin perjuicio del oportuno convenio que, para coordinar sus respectivas competencias, se celebre entre la entidad pública que gestione los aeropuertos y el administrador de infraestructuras ferroviarias.»

## JUSTIFICACIÓN

Las infraestructuras ferroviarias existentes en aeropuertos que no sean de interés general no deberán integrarse a la Red Ferroviaria del Estado, a no ser que las Comunidades Autónomas titulares de las infraestructuras afectadas se hayan manifestado a favor de dicha integración.

---

**ENMIENDA NÚM. 203**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 37, apartado 2

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 37. Régimen aplicable a las líneas ferroviarias de titularidad privada.

2. Para el establecimiento o la explotación de una infraestructura ferroviaria de titularidad privada que discurra por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, será necesario obtener, previamente, la correspondiente autorización administrativa que habilite para ello. Con anterioridad al otorgamiento de la autorización por el Ministerio de Fomento, el solicitante deberá presentar un proyecto de establecimiento o de explotación de la línea que incluirá, como mínimo, una memoria explicativa de los fines que se persiguen mediante el establecimiento o la explotación de la infraestructura, con sus planos generales y parciales, así como los presupuestos correspondientes, las actividades que vayan a prestarse sobre aquella, la descripción de las obras y las circunstancias técnicas de realización de las mismas, que habrán de ajustarse a las

normas que, en materia de seguridad e interoperabilidad, se establezcan reglamentariamente por el Ministerio de Fomento. El proyecto de establecimiento o explotación de la línea deberá ser sometido a informe de las Comunidades Autónomas por cuyo territorio haya de transcurrir con anterioridad a su autorización por el Ministerio de Fomento.»

#### JUSTIFICACIÓN

Las Comunidades Autónomas deberán emitir un informe sobre los proyectos de establecimiento o explotación de infraestructuras ferroviarias de titularidad privada que pretendan ubicarse en su territorio, con carácter previo a la autorización del Ministerio de Fomento.

#### ENMIENDA NÚM. 204

##### PRIMER FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 42, dos nuevos apartados 4 y 5

De adición.

Redacción que se propone:

«Artículo 42. El transporte ferroviario (2 nuevos apartados).

4. El transporte ferroviario de competencia del Estado está integrado por los servicios de transporte de viajeros y mercancías que se desarrollen:

— Por infraestructuras de titularidad del Estado siempre que los servicios no tengan su origen y destino dentro del territorio de una sola Comunidad Autónoma.

— Por infraestructuras adscritas, construidas o administradas por el Ente público «Administrador de infraestructuras ferroviarias», siempre que los servicios no tengan su origen y destino dentro del territorio de una Comunidad Autónoma.

— Por infraestructuras de titularidad privada que no se encuentren íntegramente situadas en el territorio de una Comunidad Autónoma, siempre que no se trate de servicios intraautonómicos.

5. Corresponde a las Comunidades Autónomas de conformidad con las competencias reconocidas en sus Estatutos de Autonomía sobre el transporte que se desa-

rolla íntegramente en su territorio, la ordenación de los servicios ferroviarios de transporte de viajeros y mercancías realizados íntegramente en el mismo sobre la red ferroviaria del Estado.»

#### JUSTIFICACIÓN

Clarificar que se considerará como transporte ferroviario de competencia del Estado, aquél que se desarrolle por infraestructuras de titularidad del Estado y las adscritas, construidas o administradas por el GIF, excepto cuando tengan su origen o destino dentro de una sola Comunidad Autónoma; o por infraestructuras de titularidad privada que no se encuentren situadas íntegramente en una Comunidad Autónoma, siempre que no se trate de servicios intraautonómicos.

Asimismo, se asigna a las Comunidades Autónomas la ordenación de los servicios ferroviarios de transporte de viajeros y mercancías realizadas íntegramente en su territorio sobre la Red Ferroviaria del Estado; es decir, se transfiere a las Comunidades Autónomas la gestión de RENFE Cercanías.

#### ENMIENDA NÚM. 205

##### PRIMER FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 53, apartados 1 y 2

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 53. Servicios de transporte ferroviario de interés público.

1. El Consejo de Ministros podrá declarar de interés público la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario sobre las líneas o los tramos que integran la Red Ferroviaria del Estado cuando aquélla resulte deficitaria o no se produzca en las adecuadas condiciones de frecuencia y calidad, y sea necesaria para garantizar la comunicación entre distintas localidades del territorio español. Declarada de interés público la prestación de un determinado servicio de transporte ferroviario, las empresas ferroviarias únicamente podrán prestarlo previa la obtención de la correspondiente autorización.

2. Las autorizaciones para prestar servicios de transporte ferroviario de interés público en las referidas líneas o tramos se otorgarán por el Ministerio de Fomento mediante el correspondiente procedimiento de licitación pública que se ajustará a lo que reglamentariamente se prevea y, en todo caso, a los principios de transparencia y no discriminación. No obstante, cuando el coste anual de prestación del servido no exceda de 1.000.000 euros, la autorización podrá ser objeto de adjudicación directa.»

#### JUSTIFICACIÓN

Se eliminan las referencias a las Comunidades Autónomas en la declaración de interés público de la prestación de determinados servicios, al considerar que se trata únicamente de infraestructuras ferroviarias de competencia del Estado.

Por el mismo motivo, se hace desaparecer del texto la referencia a la celebración de convenios del Ministerio de Fomento con las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales a los efectos de financiar el coste de tales servicios.

#### ENMIENDA NÚM. 206

##### PRIMER FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 54, apartado 1

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 54. Intervención de la Administración.

1. El Gobierno, con carácter excepcional y transitorio, podrá acordar la asunción, por la Administración General del Estado, de la gestión de determinados servicios de transporte por ferrocarril o la explotación de ciertas infraestructuras ferroviarias para garantizar la seguridad pública y la defensa nacional. Cuando la asunción tenga lugar por motivos de seguridad pública deberá acreditarse la necesidad de la misma por resultar insuficiente para garantizar el ejercicio de la competencia sobre ferrocarriles de la correspondiente Comunidad Autónoma.»

#### JUSTIFICACIÓN

Será necesario acreditar que la Comunidad Autónoma competente no tiene capacidad suficiente para garantizar la seguridad pública para que el Gobierno pueda encargar a la Administración General del Estado la gestión de determinados servicios.

#### ENMIENDA NÚM. 207

##### PRIMER FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 57, apartado 2

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 57. Certificados de seguridad.

2. El certificado de seguridad establecerá las condiciones que deben cumplir las empresas ferroviarias que presten un servido de transporte ferroviario, en materia de gestión de la seguridad, de personal de conducción y acompañamiento y de material rodante, así como en cualesquiera otras materias que se determinen reglamentariamente, cuyos estándares o parámetros no podrán ser inferiores a los establecidos actualmente.»

#### JUSTIFICACIÓN

La seguridad es, sin lugar a dudas, una de las señas de identidad del transporte ferroviario, que ha hecho posible que tanto los gobiernos como la población en general, vuelvan a pensar en este modo de transporte como medio prioritario.

El ferrocarril en España, dentro de la Unión Europea, es uno de los que mantienen mayores índices de seguridad en la circulación. Por ello, se mimará el cumplimiento estricto de las normas actuales de seguridad en la circulación en el territorio nacional, tal y como recoge en la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, en su artículo 32 evitándose bajar dichos niveles mínimos de seguridad, aún cuando los mínimos que establezcan en la Unión Europea sean inferiores.

**ENMIENDA NÚM. 208****PRIMER FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 57, apartado 4

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 57. Certificados de seguridad.

4. El certificado de seguridad es un documento que emitirá la Comunidad Autónoma donde radique el domicilio o establecimiento principal de la empresa ferroviaria a cuyo favor haya de otorgarse. Particularmente, en la medida en que así lo establezca la normativa comunitaria, se podrá prever, reglamentariamente, que el otorgamiento del certificado de seguridad se lleve a cabo por un ente u órgano administrativo habilitado al efecto por la correspondiente Comunidad Autónoma.»

**JUSTIFICACIÓN**

Los certificados de seguridad deberían ser emitidos por la Comunidad Autónoma o por cualquier órgano habilitado por la misma, en el territorio de la cual radique el domicilio o establecimiento principal de la empresa ferroviaria a la que se deba otorgar el certificado.

**ENMIENDA NÚM. 209****PRIMER FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 58

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 58. Homologación del material rodante.

El Ministerio de Fomento establecerá, mediante Orden, las condiciones y requisitos para la homologación del material rodante que circule por las líneas ferroviarias de la Red Ferroviaria del Estado.»

**JUSTIFICACIÓN**

De acuerdo con el sistema de distribución de competencias, no se considera adecuado el establecimiento por parte del Ministerio de Fomento del régimen de autorización y funcionamiento de los centros de homologación del material rodante.

**ENMIENDA NÚM. 210****PRIMER FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 59, apartados 1 y 2

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 59. Derechos de los usuarios.

1. Los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de competencia estatal tendrán derecho al uso de los mismos en los términos que se establezcan en la normativa vigente y, en su caso, en los contratos que celebren con las empresas ferroviarias. Estas respetarán los niveles de calidad que se determinen reglamentariamente (resto igual).

2. Concretamente, los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de competencia estatal de viajeros gozarán de los siguientes derechos: (resto igual).»

**JUSTIFICACIÓN**

Se clarifica que los derechos de los usuarios establecidos en la presente Ley se aplicarán únicamente sobre aquellos usuarios de los servicios de transporte ferroviario de competencia estatal.

**ENMIENDA NÚM. 211****PRIMER FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 59.3

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 59.3

Los usuarios, sin perjuicio .../... vigente legislación, ante las Juntas Arbitrales de Transporte, las Jun-

tas Arbitrales de Consumo y, en todo caso... (resto igual).

#### JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con lo dispuesto en el Dictamen del CES se posibilita a los usuarios a instar su defensa también ante las Juntas Arbitrales de Consumo.

#### ENMIENDA NÚM. 212

##### PRIMER FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 59, apartado 5

De adición.

Redacción que se propone:

«Artículo 59.5 (nuevo apartado).

Reglamentariamente se determinarán las condiciones sobre las que deberá articularse la regulación de los derechos mínimos de los usuarios de los servicios de transportes ferroviarios de mercancías.

#### JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con el Dictamen del CES se considera conveniente la existencia de una mínima regulación de los derechos de los usuarios de los servicios de transportes ferroviarios de mercancías.

#### ENMIENDA NÚM. 213

##### PRIMER FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 60

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 60. Régimen aplicable.

1. El personal que preste sus servicios en el ámbito ferroviario de competencia estatal habrá de contar

con la cualificación suficiente que permita la prestación del servicio ferroviario con las debidas garantías de seguridad y de eficiencia.

2. Mediante Orden del Ministerio de Fomento y para el personal que preste servicio en los ferrocarriles de competencia estatal, se establecerán las condiciones y requisitos para la obtención de los títulos o permisos que habiliten para desempeñar las funciones propias del personal ferroviario, así como el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de formación de dicho personal.»

#### JUSTIFICACIÓN

Se clarifica que el régimen aplicable al personal que preste sus servicios en el ámbito ferroviario establecido en la presente Ley será únicamente aplicable para el personal que preste sus servicios en ferrocarriles de competencia estatal.

#### ENMIENDA NÚM. 214

##### PRIMER FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 60, apartado 2

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 60. Régimen aplicable.

2. Mediante Orden del Ministerio de Fomento, previa audiencia a los sindicatos más representativos del sector, y para el personal que preste servicio en los ferrocarriles de competencia estatal, se establecerán las condiciones y requisitos para la obtención de los títulos o permisos que habiliten para desempeñar las funciones propias del personal ferroviario, así como el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de formación de dicho personal.»

#### JUSTIFICACIÓN

Para poder acceder al sector ferroviario se deben regular las bases que establezcan unas capacitaciones mínimas y unos conocimientos básicos sobre el ferrocarril y los trabajos que en él se realizan, por lo que es necesario que las organizaciones sindicales más representativas del sector participen a la hora de establecer las condiciones y los requisitos para la obtención de los

títulos y los permisos necesarios así como los planes de formación y los itinerarios formativos.

---

**ENMIENDA NÚM. 215**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència i Unió)**

Al Capítulo III del Título V

De modificación.

Redacción que se propone:

«Capítulo III. Tasas por homologación de centros de formación del personal ferroviario y de certificación del material rodante y por el otorgamiento de títulos a dicho personal en el ámbito de las competencias del Estado» (artículos 69 a 72).

**JUSTIFICACIÓN**

Clarificar el alcance de aplicación de esta tasa.

---

**ENMIENDA NÚM. 216**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 69, último inciso en el apartado 4

De adición.

Redacción que se propone:

«Artículo 69. Régimen jurídico de las tasas.

4. (nuevo inciso final) Quedarán exentas de las mismas aquellas empresas ferroviarias que gestionen Centros de Formación propios y los trabajadores que a la entrada de la ley tengan reconocido el título correspondiente.»

**JUSTIFICACIÓN**

No parece lógico que las empresas que gestionen centros de formación homologados, así como los trabajadores que a la fecha de la entrada de la Ley tengan reconocidos los títulos correspondientes o los permisos necesarios tengan que abonar las tasas.

**ENMIENDA NÚM. 217**

**PRIMER FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 81, letras a) y b) del apartado 1

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 81. Competencias del Ministerio de Fomento.

1.a) La planificación estratégica del sector ferroviario estatal y el desarrollo de la misma, comprendiendo la aprobación de estudios informativos y de proyectos básicos y de construcción, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5, y, en general, el apoyo a la toma de decisiones para el desarrollo, a medio y largo plazo, de las infraestructuras y los servicios ferroviarios de competencia estatal.

1.b) La ordenación general y regulación del sistema, que incluye la elaboración de la normativa que sea necesaria para su correcto desenvolvimiento.»

**JUSTIFICACIÓN**

La competencia del Ministerio de Fomento en materia de planificación estratégica del sector ferroviario se centrará únicamente en el sector ferroviario de ámbito estatal, al mismo tiempo que se elimina de su competencia el establecimiento de las reglas básicas del mercado ferroviario, de acuerdo con el sistema de distribución competencial que se propone.

---

**ENMIENDA NÚM. 218**

**PRIMER FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 82, apartado 1

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 82. El Comité de Regulación Ferroviaria.

1. Se crea el Comité de Regulación Ferroviaria como órgano regulador independiente, adscrito al Ministerio de Fomento, que se regirá por los preceptos

contenidos en los artículos 22 a 27 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

2. El Comité de Regulación Ferroviaria está compuesto por representantes de las Administraciones Públicas y expertos en materia ferroviaria de reconocido prestigio. El Presidente y los Vocales, en número máximo de siete, serán designados por el Ministro de Fomento.»

El Secretario habrá de ser licenciado en Derecho y será designado, en cada momento, por el Comité de Regulación Ferroviaria.»

#### JUSTIFICACIÓN

A los efectos de aumentar la independencia del Comité de Regulación Ferroviaria.

#### ENMIENDA NÚM. 219

##### PRIMER FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 83, apartados 1, 2 y 5

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 83. Funciones del Comité de Regulación Ferroviaria y eficacia de sus actos.

1. Son funciones del Comité de Regulación Ferroviaria las siguientes:

a) Salvaguardar la pluralidad de la oferta en la prestación de los servicios de competencia estatal sobre la Red Ferroviaria del Estado y velar por que éstos sean prestados en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias (resto igual).

3. El Comité de Regulación Ferroviaria podrá solicitar la intervención del Ministerio de Fomento para la inspección técnica de los servicios, instalaciones y actuaciones de las empresas del sector ferroviario sujetas a la competencia del Estado.

Asimismo, podrá requerir a las entidades que actúen en el sector ferroviario cualquier información que resulte precisa para el ejercicio de su actividad.

5. En el ejercicio de sus funciones, el Comité de Regulación Ferroviaria dictará resoluciones que serán vinculantes para las entidades que actúen en el ámbito ferroviario de competencia estatal. Las referidas resoluciones tendrán eficacia ejecutiva y serán recurribles, en alzada, ante el Ministro de Fomento.»

#### JUSTIFICACIÓN

Limitar el alcance de las funciones del Comité de Regulación Ferroviaria a los servicios, instalaciones, entidades y actuaciones de competencia estatal.

#### ENMIENDA NÚM. 220

##### PRIMER FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 85, apartado 1

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 85. Alcance del régimen sancionador en materia ferroviaria.

1. Constituyen infracciones administrativas en el ámbito del sector ferroviario de competencia estatal, las acciones y omisiones tipificadas y sancionadas en esta Ley. La responsabilidad administrativa derivada de las infracciones tipificadas en el presente Título se exigirá a las personas físicas o jurídicas que realicen las actividades ferroviarias contempladas en esta Ley o resulten afectadas por su contenido y, en su caso, a los usuarios de los servicios de transporte ferroviario o a quienes con su conducta perturbaren su normal prestación o la integridad de los bienes afectos a ella.»

#### JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con el sujeto regulado en la presente Ley, las infracciones en ella establecidas se referirán a las que concurren en el ámbito del sector ferroviario de competencia estatal.

**ENMIENDA NÚM. 221****PRIMER FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 86, apartados 1 y 9

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 86. Inspección de las actividades ferroviarias y defensa de las infraestructuras.

1. Será competencia del Ministerio de Fomento la inspección de las empresas ferroviarias, la del transporte ferroviario y la de la forma de prestación de los servicios adicionales, auxiliares y complementarios en el ámbito del sector ferroviario de competencia del Estado.

.../...

9. En el ejercicio de su función, el personal del Ministerio de Fomento o el del administrador de infraestructuras ferroviarias está autorizado para:

a) Realizar materialmente las actuaciones inspectoras precisas en cualquier lugar en que se desarrollen actividades afectadas por la legislación estatal del transporte ferroviario. No obstante, cuando se precise el acceso al domicilio de personas físicas y jurídicas, será precisa la previa obtención del oportuno mandamiento judicial (resto igual).»

**JUSTIFICACIÓN**

Se limita la función inspectora del Ministerio de Fomento de las actividades ferroviarias, así como la defensa de las infraestructuras, sobre aquellos servicios, infraestructuras o empresas de competencia estatal.

**ENMIENDA NÚM. 222****PRIMER FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 90, apartado 2

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 90. Infracciones leves.

2. En todo caso, se consideran constitutivas de infracción leve las siguientes conductas de los usuarios

del transporte ferroviario de competencia del Estado: (resto igual).»

**JUSTIFICACIÓN**

Se especifica que las infracciones descritas en la presente Ley se refieren a infracciones cometidas en el ámbito ferroviario de competencia estatal.

**ENMIENDA NÚM. 223****PRIMER FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Al artículo 92.3

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 92.3

Se consideran infracciones graves .../... la omisión de socorro en caso de necesidad o accidente y la conducción y circulación de máquinas que incumplan las condiciones técnicas y de seguridad establecidas en la presente Ley y en las normas de desarrollo, cuando en este último caso, la responsabilidad sea imputable exclusivamente al personal de circulación y conducción, o excediendo los tiempos máximos de conducción que se fijen reglamentariamente.»

**JUSTIFICACIÓN**

La conducción y circulación de máquinas que incumplan las condiciones técnicas y de seguridad exigidas, no debe ser achacable en exclusiva al personal conductor y de circulación sino que en ocasiones la principal responsabilidad recae en las empresas.

**ENMIENDA NÚM. 224****PRIMER FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

A la disposición adicional primera, apartado 2

De modificación.

Redacción que se propone:

«Disposición adicional primera.2.

El personal .../... la entidad pública empresarial RENFE-operadora a la que se refiere la disposición adicional tercera, que se integrará (resto igual).»

#### JUSTIFICACIÓN

Corrección de error material.

#### ENMIENDA NÚM. 225

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència i Unió)**

A la disposición adicional cuarta, nuevo tercer párrafo

De adición.

Redacción que se propone:

«Disposición adicional cuarta. Exenciones fiscales.

(nuevo párrafo) Gozarán de las mismas exenciones y reducciones establecidas en los párrafos anteriores los actos de mutación patrimonial, afectación, adscripción y atribución de administración que con relación a las infraestructuras y ferrocarriles de competencia autonómica tuviesen el mismo objeto que el que persigue la presente Ley.»

#### JUSTIFICACIÓN

Se extienden las exenciones y reducciones fiscales establecidas en la presente Ley a los actos de mutación patrimonial, afectación, adscripción y atribución de administración relacionados con las infraestructuras y ferrocarriles de competencia autonómica, que persigan el mismo objeto que la presente Ley.

#### ENMIENDA NÚM. 226

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència i Unió)**

A la disposición adicional séptima

De modificación.

Redacción que se propone:

«Disposición adicional séptima. Destino de los bienes inmuebles de titularidad estatal correspon-

dientes a las líneas de ferrocarril de construcción abandonada.

1. Quedan adscritos a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias todos los bienes inmuebles de titularidad estatal correspondientes a las líneas de ferrocarril que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma de construcción abandonada. La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se subroga en todos los derechos y obligaciones que correspondan al Ministerio de Fomento, con arreglo a lo establecido en el artículo 24 de la presente Ley.

2. Se transfieren a la Comunidad Autónoma afectada todos los bienes inmuebles de titularidad estatal correspondientes a las líneas de ferrocarril de construcción abandonada situadas en su ámbito territorial, mediante un acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias.»

#### JUSTIFICACIÓN

Se establece que únicamente los bienes inmuebles de titularidad estatal correspondientes a las líneas de ferrocarril que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma quedarán adscritos al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Asimismo, se establece que se transferirá a las Comunidad Autónoma afectada todos los bienes inmuebles de titularidad estatal correspondientes a las líneas de ferrocarril de construcción abandonada situadas en su territorio mediante acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias.

#### ENMIENDA NÚM. 227

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència i Unió)**

Nueva disposición adicional

De adición.

Redacción que se propone:

«Disposición adicional (nueva). Garantía de accesibilidad y no discriminación para las personas con discapacidad y mayores.

Las infraestructuras ferroviarias y los servicios de transporte ferroviario objeto de regulación en esta Ley

deberán ser accesibles para las personas con discapacidad y mayores en los términos de la legislación específica que les sea de aplicación. Las personas con discapacidad y mayores no podrán ser discriminadas por razón de estas circunstancias personales en el uso de los servicios ferroviarios, siendo obligación de la Administración Ferroviaria del Estado garantizar su acceso regular a las infraestructuras y servicios ferroviarios.»

### JUSTIFICACIÓN

A los efectos de garantizar el total acceso de las personas con discapacidad y personas mayores a las infraestructuras ferroviarias y los servicios de transporte ferroviario.

### ENMIENDA NÚM. 228

#### PRIMER FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

A la disposición transitoria tercera

De modificación.

Redacción que se propone:

«Disposición transitoria tercera. Líneas que forman parte de la Red Ferroviaria del Estado.

1. La determinación de las líneas que forman parte de la Red Ferroviaria del Estado tendrá lugar en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente Ley. La determinación corresponderá al Ministerio de Fomento previo acuerdo con las Comunidades Autónomas, a tenor de lo dispuesto en el artículo 4 de la presente Ley.

2. Una vez determinada la composición de la Red Ferroviaria del Estado, las infraestructuras que actualmente forman parte de la Red Nacional Integrada de Transporte Ferroviario prevista en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres que no hayan de incorporarse a la misma serán objeto de transferencia a la Comunidad Autónoma correspondiente, previo acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias y traspaso de los medios personales, materiales y financieros correspondientes.

3. En tanto no se produzca tal determinación, la Red Ferroviaria del Estado se compondrá, en el momento de entrada en vigor de esta Ley, de todas las infraestructuras ferroviarias que en esa fecha estén siendo administradas por RENFE o cuya administra-

ción haya sido encomendada al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias o ejerza la Autoridad Portuaria correspondiente en los Puertos de Interés General. Igualmente y con arreglo a lo previsto en la disposición transitoria sexta, la Red de ancho métrico de titularidad del Estado y administrada por FEVE, integrará la Red Ferroviaria del Estado.

4. Las líneas cerradas al tráfico por el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 1984 no forman parte de la Red Ferroviaria del Estado y las Comunidades Autónomas afectadas por el mismo, podrán reclamar su transferencia que se aprobará, previo acuerdo de la correspondiente Comisión Mixta, con el traspaso de los medios personales, materiales y financieros necesarios para su adecuado funcionamiento.»

### JUSTIFICACIÓN

Se considera necesario que en el plazo de 6 meses el Ministerio de Fomento, previo acuerdo con las Comunidades Autónomas, determine cuáles serán las líneas que integrarán la Red Ferroviaria del Estado.

Una vez realizado este paso, se establece que aquellas líneas anteriormente integradas en la Red Nacional Integrada de Ferroviario que no consten a la creada Red Ferroviaria del Estado, se transferirán a la Comunidad Autónoma donde se ubiquen, con acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias y con los medios humanos, materiales y financieros necesarios.

Asimismo, se establece un régimen transitorio hasta la elaboración de la Red Ferroviaria del Estado.

Por lo que se refiere a las líneas cerradas al tráfico de la Red Ferroviaria del Estado, las Comunidades Autónomas podrán reclamar su transferencia con acuerdo previo de la Comisión Mixta de Transferencias y con los medios humanos, materiales y financieros necesarios.

### ENMIENDA NÚM. 229

#### PRIMER FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

Nueva disposición transitoria

De adición.

Redacción que se propone:

«Disposición transitoria (nueva).

### ENMIENDA NÚM. 231

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 42.5 de la presente Ley, la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas con competencias en materia de ordenación del transporte de mercancías y de viajeros por ferrocarril aprobarán, mediante acuerdo de la correspondiente Comisión Mixta de Transferencias, el traspaso de los servicios de transporte de competencia de la Comunidad Autónoma y de los medios personales, financieros y materiales inherentes a los mismos. En tanto no se produce el referido traspaso RENFE seguirá explotando, al amparo del correspondiente contrato-programa con el Estado los referidos servicios.»

#### PRIMER FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

A la disposición final segunda

De modificación.

Redacción que se propone:

«Disposición final segunda.

La presente Ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21 y 24 de la Constitución.»

#### JUSTIFICACIÓN

Establecimiento de un régimen transitorio que consistirá con la explotación por parte de RENFE de las líneas afectadas hasta que no se haga efectiva la transferencia del servicio de RENFE Cercanías, con los medios personales, materiales y financieros necesarios.

#### JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las enmiendas presentadas en las que se da una nueva definición de lo que se considera como la Red Ferroviaria de competencia estatal.

### ENMIENDA NÚM. 230

#### PRIMER FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència i Unió)**

A la disposición final primera, apartado 2

De modificación.

Redacción que se propone:

«Disposición final primera.

2. En la elaboración de cualesquiera normas de desarrollo de esta Ley serán oídas las Comunidades Autónomas, las entidades representativas (resto igual).»

#### JUSTIFICACIÓN

Las previsiones reglamentarias de desarrollo de esta Ley puedan afectar las competencias de las Comunidades Autónomas por lo que deberían ser consultadas con carácter previo.

A la Mesa de la Comisión de Infraestructuras

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 110 del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley del sector ferroviario (núm. expte. 121/000135).

Palacio del Congreso, 5 de octubre de 2003.—  
**María Teresa Fernández de la Vega Sanz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

### ENMIENDA NÚM. 232

#### PRIMER FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario  
Socialista**

A la exposición de motivos

De sustitución.

Sustituir el segundo párrafo por el siguiente texto:

«Los Consejos Europeos de Estocolmo y Goteburgo adoptaron como objetivo prioritario la continuación de la reforma del sector ferroviario europeo con la presentación de un segundo paquete de medidas para finales del 2001. Estas orientaciones se desarrollaron en el

Libro Blanco: “La política europea de transportes de cara a 2010: la hora de la verdad”, adoptado por la Comisión el 12 de septiembre de 2001. En la estrategia de reequilibrio modal propuesta por la Comisión, la revitalización del sector ferroviario constituye un elemento esencial. De ahí que el Libro Blanco proponga un ambicioso programa de acción que gira en torno a tres tipos de medidas que permitirán revitalizar el sector ferroviario. Se trata, ante todo, de establecer un marco tarifario equitativo para todas las modalidades de transporte que permitan valorizar las modalidades más compatibles con el medio ambiente. Pero también se trata de proseguir el desarrollo de la Red Transeuropea de Transportes otorgando una gran prioridad al ferrocarril y buscando principalmente la eliminación de cuellos de botella e incluyendo nuevos grandes proyectos ferroviarios en la lista de proyectos prioritarios de Essen, teniendo en cuenta la mejora del acceso a las regiones periféricas y regiones afectadas por obstáculos geográficos. Por último se trata de llevar a término la construcción de un espacio ferroviario europeo integrado desde un punto de vista tanto jurídico como técnico.

#### MOTIVACIÓN

La exposición de motivos debe hacer una importante referencia al Libro Blanco del Transporte en Europa y a sus objetivos básicos, pues es en este importante documento, muy debatido en la Unión y objeto de debate y propuestas de resolución en la comisión Mixta Congreso Senado para la Unión Europea, donde se plasman las políticas europeas y nacionales que han de dar el impulso necesario al ferrocarril y a la recuperación de cuota de mercado para el transporte ferroviario.

#### ENMIENDA NÚM. 233

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la exposición de motivos

De adición.

El cuarto párrafo debe comenzar de la siguiente forma:

«Poner en marcha las indicaciones del Libro Blanco del Transporte en Europa así como la necesidad de convertir el ferrocarril...» Resto igual.

#### MOTIVACIÓN

Las Directivas mencionadas en el párrafo enmendado forman parte del «paquete de medidas de infraestructura» para desarrollar los objetivos del Libro Blanco.

#### ENMIENDA NÚM. 234

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la exposición de motivos

De sustitución.

Sustituir en el párrafo séptimo la frase:

«La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias podrá construir, de acuerdo con lo que determine el Ministerio de Fomento, las infraestructuras ferroviarias con cargo a sus propios recursos o a recursos ajenos.»

Por el siguiente texto:

«La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias construirá, de acuerdo a lo que establezca el Plan de la Red Ferroviaria de Interés General, las infraestructuras ferroviarias con cargo a sus propios recursos o, cuando esto no sea posible, con recursos ajenos procurando actuaciones de coordinación con las Comunidades Autónomas y los Entes Locales.»

#### MOTIVACIÓN

Ajustar el contenido a las enmiendas a los artículos 21 y 22 del Proyecto de Ley.

#### ENMIENDA NÚM. 235

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la exposición de motivos

De sustitución.

Se sustituye el noveno párrafo que habla del Comité de Regulación Ferroviaria, por el siguiente texto:

«Finalmente, la eventual existencia de una multitud de actores en el mercado ferroviario hace necesaria, por

otro lado, la creación de un Comité de Regulación Ferroviaria como ente regulador del mercado del transporte ferroviario, con el objeto de velar por la competencia efectiva en el ámbito de los servicios ferroviarios y por la objetividad y transparencia de su funcionamiento, en beneficio de todos los sujetos que operan en dichos sistemas y de los usuarios y consumidores. El Comité de Regulación Ferroviaria se constituye como un ente de Derecho Público, independiente de la Administración Central del Estado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, así como plena capacidad de obrar. Se regirá por un Estatuto propio. El Comité elevará anualmente al Congreso de los Diputados y al Senado un informe sobre el desarrollo de sus actividades.»

#### MOTIVACIÓN

Reflejar correctamente la enmienda al artículo 82 del proyecto de Ley.

#### ENMIENDA NÚM. 236

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la exposición de motivos.

De modificación.

La tercera y cuarta líneas del párrafo vigésimo primero quedará como sigue: «...piezas clave el Gobierno, el Ministerio de Fomento y el Comité de Regulación Ferroviaria...». Resto igual.

#### MOTIVACIÓN

El Comité de Regulación Ferroviaria no depende del Ministerio de Fomento, como se puede ver en la enmienda al artículo 82 del proyecto de ley.

#### ENMIENDA NÚM. 237

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la exposición de motivos

De modificación.

Se modifica el inicio del último párrafo de la siguiente forma:

«Cierran el texto de la Ley nueve disposiciones adicionales, siete transitorias, una derogatoria, tres finales y...». Resto igual.

#### MOTIVACIÓN

Incluir la nueva disposición adicional novena y la nueva disposición transitoria séptima, creadas por sendas enmiendas.

#### ENMIENDA NÚM. 238

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 2

De adición.

Añadir al final de la letra a) lo siguiente:

«mediante la actuación de los distintos órganos y Administraciones Públicas competentes.»

#### MOTIVACIÓN

Adaptar el texto a lo establecido en el artículo 3.a) de la LOTT y salvaguardar las competencias de las Comunidades Autónomas y de las Entidades Locales.

#### ENMIENDA NÚM. 239

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 2

De adición.

Incluir un nuevo apartado:

«e) Revitalizar el ferrocarril para conseguir las cuotas de mercado de pasajeros y de mercancías que marca el Libro Blanco del Transporte.»

#### MOTIVACIÓN

Incluir los objetivos básicos del Libro Blanco del Transporte.

**ENMIENDA NÚM. 240**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 2

De adición.

Incluir un nuevo apartado:

«f) Incrementar la sostenibilidad en la política de transporte con la mejora de la eficacia energética y con la reducción de los contaminantes derivados del transporte, tal y como señala el Libro Blanco del Transporte.»

**MOTIVACIÓN**

Incluir los objetivos básicos del Libro Blanco del Transporte.

**ENMIENDA NÚM. 241**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al Artículo 2

De adición.

Incluir un nuevo apartado:

«g) Incrementar la capacidad de la infraestructura ferroviaria, con la finalidad de aumentar las cuotas de mercado y crear un sistema ferroviario único europeo, tal y como indica el Libro Blanco del Transporte para el 2020, más homogéneo en sus capacidades y características.»

Todas las demás letras del Proyecto de Ley serán correlativas.

**MOTIVACIÓN**

Incluir los objetivos básicos del Libro Blanco del Transporte.

**ENMIENDA NÚM. 242**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 2

De sustitución a la antigua letra m), quedando el texto como sigue:

«m) Proteger los intereses de los usuarios, especialmente en el caso de personas con discapacidad y mayores, garantizando sus derechos al acceso a los servicios de transporte ferroviario en adecuadas condiciones de calidad y a la elección de la empresa que los preste.»

**MOTIVACIÓN**

Mejora de la seguridad de los usuarios de los servicios ferroviarios con discapacidad, con base en el artículo 49 de la Constitución Española.

**ENMIENDA NÚM. 243**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 3

De supresión.

Suprimir al final del artículo: «y cualesquiera otros que reglamentariamente se determinen».

Sustituir la última coma del artículo por una «y».

**MOTIVACIÓN**

La delimitación del concepto de «infraestructura ferroviaria» debe agotarse en la propia Ley, sin dejarlo abierto a posibles innovaciones derivadas de normas de rango reglamentario.

**ENMIENDA NÚM. 244**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 4

De sustitución, al punto 1.

Sustituir el punto 1 por le texto siguiente:

«1. La red ferroviaria de interés general está integrada por las infraestructuras vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades Autónomas y las conexiones y accesos de dicha Red a los principales núcleos de población, de transporte y a las instalaciones esenciales para la defensa nacional. Corresponde al Gobierno, a propuesta del Ministerio de Fomento, definir y aprobar las modificaciones de la Red Ferroviaria de Interés General.»

#### MOTIVACIÓN

Dicho artículo, en lugar de buscar fórmulas interpretativas, como son por ejemplo, las empleadas por la regulación comunitaria para describir la denominada «Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de mercancías», se inclina por la utilización de unos conceptos abstractos e indeterminados que hacen extremadamente compleja la precisión tan necesaria en un Estado como el nuestro en el que junto a la red estatal ferroviaria coexisten otras redes de transporte por ferrocarril de competencia de las Comunidades Autónomas. Y por si esto no fuera suficiente, resulta que alguno de los criterios o conceptos que se manejan para concretar e identificar las infraestructuras ferroviarias de titularidad estatal, como es el que estriba en establecer que serán aquella «que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio de Estado» es abiertamente anticonstitucional ya que el Tribunal Constitucional declaró en la STC 118/1996 de 27 de junio, que el Estado carece de competencias para establecer por sí un sistema común de transportes», y que su obtención «queda librada a la coordinación e interconexión de las redes, servicios y actividades de que se trate, mediante la actuación de las Administraciones competentes.

#### ENMIENDA NÚM. 245

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 4

De sustitución.

Sustituir el punto 2 por el texto siguiente:

«2. Corresponde al Gobierno acordar en cada momento, ateniéndose a las directrices que sobre la materia determine el Plan de la Red Ferroviaria de Interés General, la inclusión, en la Red Ferroviaria de Interés General, de las infraestructuras ferroviarias cuando

razones de interés general así lo justifiquen, previo informe de las Comunidades Autónomas afectadas.»

#### MOTIVACIÓN

En concordancia con la enmienda al punto 1 del artículo 4.

#### ENMIENDA NÚM. 246

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 4

De sustitución.

Sustituir el punto 3 del artículo 4 por el siguiente texto:

«El Consejo de Ministros podrá excluir, previo acuerdo de las Comunidades Autónomas afectadas, una determinada infraestructura ferroviaria de la Red Ferroviaria de Interés General siempre que hayan desaparecido los motivos de interés general que justificaron su inclusión en aquella. Dicha infraestructura ferroviaria podrá ser traspasada a la Comunidad Autónoma correspondiente. El expediente de traspaso se promoverá a instancia de la Comunidad Autónoma o del Ministerio de Fomento, y será resuelto por el Consejo de Ministros.»

#### MOTIVACIÓN

Debe ser el mismo órgano que define y aprueba la Red Ferroviaria de Interés General quien apruebe las modificaciones de dicha Red. Para el caso de las exclusiones de líneas debe haber acuerdo de la Comunidad Autónoma afectada. Si este acuerdo no se produce la línea o tramo o infraestructura en cuestión debe permanecer integrada en la Red.

#### ENMIENDA NÚM. 247

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 4

De adición.

Añadir un nuevo párrafo al punto 2 con la siguiente redacción:

«Cuando la infraestructura ferroviaria que se pretenda incluir en la Red Ferroviaria de Interés General transcurra íntegra y exclusivamente por el territorio de una Comunidad Autónoma, será requisito imprescindible contar con el acuerdo previo de ésta.»

#### MOTIVACIÓN

El Tribunal Constitucional ya declaró en la STC 118/1996 de 27 de junio, que «el Estado carece de competencias para establecer por sí un sistema común de transportes», y que su obtención «queda librada a la coordinación e interconexión de las redes, servicios y actividades de que se trate, mediante la actuación de las Administraciones competentes».

---

#### ENMIENDA NÚM. 248

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al Capítulo II

De sustitución.

El título del Capítulo quedará como sigue:

«Planificación, proyecto y construcción de infraestructuras ferroviarias.»

#### MOTIVACIÓN

Las enmiendas que proponemos en este Capítulo se refieren tanto a la infraestructura ferroviaria general como a la Red Ferroviaria de Interés General. La planificación, proyección y construcción de cualquier infraestructura ferroviaria ha de hacerse en coordinación de todas las administraciones competentes, para armonizar todos los intereses afectados y crear una malla de comunicaciones ferroviarias que responda a criterios de solidaridad interterritorial y a la necesaria cohesión territorial y social.

#### ENMIENDA NÚM. 249

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 5

De sustitución.

Sustituir el actual artículo 5 por el siguiente texto:

«Planificación, Proyección y Construcción de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.

La Planificación, Proyección y Construcción de la Red de Interés General o de las Comunidades Autónomas y de las Entidades Locales deberán coordinarse entre sí en cuanto se refiere a sus mutuas incidencias, para garantizar la unidad del sistema y armonizar los intereses públicos afectados, utilizando al efecto los procedimientos legalmente establecidos.»

#### MOTIVACIÓN

Dotar de una estructura lógica todo lo relacionado con la planificación, proyección y construcción de las infraestructuras ferroviarias, regulando en primer lugar las distintas actuaciones que se desarrollan sobre la materia y, posteriormente la competencia sobre las mismas.

---

#### ENMIENDA NÚM. 250

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 5

De adición.

Añadir un artículo 5 bis (nuevo) con la siguiente redacción:

«Aprobación del Plan de la Red Ferroviaria de Interés General y los estudios y proyectos correspondientes

1. Corresponde al Consejo de Ministros, previo informe de la Conferencia Nacional de Transportes y del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, la aprobación del Plan de la Red Ferroviaria de Interés General que definirá la planificación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y el establecimiento o la modificación de las líneas ferroviarias, o de tramos de las mismas, o de cualesquiera otros elementos que formen parte de dicha Red, sin perjuicio de las atribuciones que dicho

Plan reconozca en favor del Ministerio de Fomento en esta materia.

2. Los estudios que en materia de planificación, proyección y construcción se desarrollen, se ajustarán a los siguientes tipos:

a) Estudio informativo: comprende el análisis y la definición, en líneas generales, tanto geográficas como funcionales, de las opciones de trazado de una actuación determinada y, en su caso, de la selección de la alternativa más recomendable. Los estudios informativos servirán de base al expediente de información pública que se incoe en su caso. Asimismo, comportarán el estudio de impacto medioambiental de las opciones planteadas y constituirán el documento básico para la tramitación requerida por la legislación medioambiental.

b) Proyecto de construcción: establece el desarrollo completo de la solución adoptada en relación con la necesidad de una determinada infraestructura ferroviaria, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación.

c) Proyecto básico: es la parte del proyecto de construcción que contiene los aspectos geométricos del mismo, así como la definición concreta del trazado, indicando los bienes y derechos afectados.»

#### MOTIVACIÓN

Dotar de una estructura lógica todo lo relacionado con la planificación, proyección y construcción de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, regulando en primer lugar las distintas actuaciones que se desarrollan sobre la materia y, posteriormente la competencia sobre las mismas.

Asimismo se pretende que la facultad de planificar las infraestructuras que ha de integrar la Red Ferroviaria de Interés General y su establecimiento o modificación corresponda al Consejo de Ministros, en coherencia con enmiendas anteriores.

---

#### ENMIENDA NÚM. 251

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 5

De adición.

Añadir un artículo 5 ter (nuevo) con la siguiente redacción:

«Competencia para la planificación, la proyección y la construcción de infraestructuras ferrovia-

rias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.

1. Corresponde al Ministerio de Fomento, previo informe de las Comunidades Autónomas afectadas, con arreglo a lo previsto en el artículo 4 de esta Ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle, la aprobación de los estudios informativos para el establecimiento o la modificación de una línea o tramo integrante de la Red Ferroviaria de Interés General.

2. Los proyectos básicos y de construcción de las líneas ferroviarias se aprobarán y ejecutarán conforme disponga la correspondiente resolución del Ministerio de Fomento que determine su establecimiento o, en su caso, modificación. La referida resolución determinará si el ejercicio de las citadas facultades corresponde al propio Ministerio de Fomento o al administrador de infraestructuras ferroviarias.

3. La aprobación del correspondiente proyecto básico o de construcción de líneas ferroviarias, tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura ferroviaria o de modificación de las preexistentes que requieran la utilización de nuevos terrenos, supondrá la declaración de utilidad pública o interés social, la necesidad de la ocupación y la declaración de urgencia de la misma, a efectos de la expropiación forzosa de aquellos en los que deba construirse la línea, el tramo o el elemento de la infraestructura ferroviaria o que sean necesarios para modificar las preexistentes, según lo previsto en la legislación expropiatoria.

4. Cuando corresponda al administrador de infraestructuras ferroviarias la construcción de las infraestructuras ferroviarias, la potestad expropiatoria será ejercida por la Administración General del Estado y el beneficiario de la expropiación será el propio administrador de infraestructuras ferroviarias que abonará el justiprecio de las expropiaciones.»

#### MOTIVACIÓN

La misma que en la enmienda anterior.

---

#### ENMIENDA NÚM. 252

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 6

De sustitución.

Sustituir el punto 1 por el siguiente texto:

1. Dentro de los términos previstos por el Plan de la Red Ferroviaria de Interés General, el Gobierno, previo informe favorable del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y de la Conferencia Nacional de Transportes, podrá acordar la clausura de una línea o tramo ferroviario cuando su supresión no afecte al cumplimiento de los fines que justificaron su pertenencia a la Red Ferroviaria de Interés General y resulte altamente deficitaria su explotación de tal manera que pudiera comprometer la estabilidad económica de la Red en su conjunto, sin que sea posible cambiar las condiciones de explotación de la línea o tramo afectado para evitar o reducir dicho déficit. Todo ello sin perjuicio de lo establecido en el artículo 4 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.»

#### MOTIVACIÓN

Hay factores estacionales que pueden justificar la ausencia de tránsito durante tres meses por una línea o tramo de la misma y no por ello ha de cerrarse, pues hay que tener en cuenta otros factores importante como la vinculación de la línea o tramo a la cohesión territorial o económica. Además no puede tomarse una decisión tan drástica sin tener en cuenta su repercusión económica y en el desarrollo de los territorios afectados. Por otra parte no deben hacerse recaer los déficit de explotación de una línea sobre la misma si estamos hablando de una red integrada.

#### ENMIENDA NÚM. 253

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 6

De sustitución.

Sustituir el punto 2 por el texto siguiente:

«2. Con carácter previo a la adopción del acuerdo de clausura de la línea o tramo afectado, el Ministerio de Fomento lo pondrá en conocimiento de las Comunidades autónomas o Entidades Locales que pudieran resultar afectadas. Si las Comunidades Autónomas o Entidades Locales no asumieran la financiación para la administración de la línea ferroviaria o tramo de la misma en el plazo de un año y no propusieran condiciones de explotación que aseguren el equilibrio de explotación de la misma, el Consejo de Ministros acordará su clausura. Del mismo modo, a instancia de las Comunidades Autónomas, se podrá acordar su traspaso total o parcial a éstas, en los términos previstos en el artículo 4.3 de esta Ley.»

#### MOTIVACIÓN

En el texto del Proyecto no se contempla la complejidad que puede representar el que se pongan de acuerdo las distintas administraciones afectadas, que pueden comprender a varias Comunidades Autónomas y a diversos municipios, y ello a pesar de que la decisión sobre la financiación que pueda corresponderles precisa de un espacio de tiempo y de cauces para formalizarse, en la medida que se compromete los recursos económicos de muy diversas administraciones. Tampoco toma en consideración la posibilidad de que dichas administraciones territoriales, asuman una posición que no se limite a la exclusiva financiación, sino que puedan proponer alternativas en las condiciones de la explotación de la línea.

#### ENMIENDA NÚM. 254

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 7

De adición.

Añadir al final del segundo párrafo del punto 1 lo siguiente:

«Previo informe preceptivo de las administraciones Autonómica y Local que, según los Estatutos de Autonomía, tienen las competencias en la planificación territorial y urbanística.»

#### MOTIVACIÓN

Adaptar el artículo a las previsiones constitucionales que otorgan la planificación territorial a las Comunidades Autónomas y la urbanística a la Administración Local.

#### ENMIENDA NÚM. 255

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 7

De adición.

Añadir un nuevo punto 3 con el siguiente texto:

«Los beneficios y las plusvalías obtenidas en estas operaciones urbanísticas repercutirán en las mejoras de la red ferroviaria y en el mantenimiento de dichas infraestructuras.»

MOTIVACIÓN

Evitar tentaciones especulativas y allegar recursos económicos al mantenimiento y a la mejora de la red y de las infraestructuras.

ENMIENDA NÚM. 256

**PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Socialista**

Al artículo 8

De adición.

El punto 1. Debe comenzar como sigue:

«1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre las zonas de servicio ferroviario, los Planes Generales demás instrumentos...» Resto igual.

MOTIVACIÓN

Para ser totalmente respetuosos, tanto del lado del Estado como del de las Comunidades Autónomas, con las competencias que se hayan de ejercer sobre un mismo espacio físico.

ENMIENDA NÚM. 257

**PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Socialista**

Al artículo 8

De adición.

Añadir a la letra a) del punto 2, entre «infraestructuras ferroviarias» y «formular el proyecto», lo siguiente:

«o las Administraciones territoriales con competencias urbanísticas podrán».

MOTIVACIÓN

Salvaguardar las competencias en el planeamiento urbanístico de la Administración Local y Autonómica.

ENMIENDA NÚM. 258

**PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Socialista**

Al artículo 8

De sustitución.

Sustituir el punto 3 por lo siguiente:

3. Respecto a las nuevas obras que se lleven a cabo en la zona de servicio ferroviario deberán adaptarse al Plan Especial de Ordenación de ésta o al instrumento equivalente y requerirán la oportuna licencia de la autoridad competente, cuando las mismas afecten a los planes urbanísticos o a las disposiciones sobre establecimientos incómodos, insalubres, nocivos o peligrosos. Se entenderá otorgada la licencia si la Administración no contestare a la solicitud en el plazo de treinta días hábiles.»

MOTIVACIÓN

Se trata de recuperar lo dispuesto en el artículo 179 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, que ahora se aplica a la actual Renfe, la cual está obligada a la obtención de licencia para las nuevas obras que afecten a los planes urbanísticos o a las disposiciones sobre establecimientos incómodos, insalubres, nocivos o peligrosos.

ENMIENDA NÚM. 259

**PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Socialista**

Al artículo 8

De supresión.

Suprimir el punto 5.

## MOTIVACIÓN

Salvaguardar las competencias en el planeamiento urbanístico de la Administración Local y Autonómica.

---

**ENMIENDA NÚM. 260**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 9

De modificación, al punto 2, párrafo primero.

Sustituir «el plazo de un mes» por el de: «el plazo de treinta días hábiles».

## MOTIVACIÓN

Se trata de homogeneizar todos los plazos que aparecen en la Ley con independencia del momento y del período del año en que se inicien los trámites.

---

**ENMIENDA NÚM. 261**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 9

De modificación, al punto 4.

Sustituir «el plazo de un mes» por «el plazo de treinta días hábiles».

## MOTIVACIÓN

Se trata de homogeneizar todos los plazos que aparecen en la Ley con independencia del momento y del período del año en que se inicien los trámites.

---

**ENMIENDA NÚM. 262**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 10

De modificación, al punto 1.

Sustituir «el plazo de un mes» por «el plazo de treinta días hábiles».

## MOTIVACIÓN

Se trata de homogeneizar todos los plazos que aparecen en la Ley con independencia del momento y del período del año en que se inicien los trámites.

---

**ENMIENDA NÚM. 263**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 10

De adición.

Incluir un nuevo punto 2 bis con la siguiente redacción:

«El administrador de infraestructuras ferroviarias precisará, no obstante, las autorizaciones, permisos o licencias a que se refieren los apartados anteriores cuando las obras o las actividades que pretenda desarrollar no sean ferroviarias en sentido estricto, aunque hayan de tener lugar en la zona de servicio ferroviario.»

## MOTIVACIÓN

El Tribunal Constitucional ha recordado a propósito de la exención del control preventivo municipal para las obras que se realicen en el dominio público portuario o aeroportuario por las autoridades portuarias o aeroportuarias (artículo 19 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y 1.6.3 de la ley 13/1996 de diciembre, de Medidas Fiscales Administrativas y del Orden Social), que la misma ha de entenderse limitada tanto alcanzar aquellas otras que, aun realizadas en las zonas de servicio de los puertos o de los aeropuertos, sean de naturaleza diversa (SSTC 40/1998, de 19 de febrero, fundamentos jurídicos 38, 39 y 40 y 204/2002, de octubre, fundamento jurídico 13). Doctrina que es perfectamente trasladable al caso que nos ocupa, ya que el administrador de infraestructuras ferroviarias, como evidencia el apartado 2 del propio artículo 10, puede realizar de forma directa actividades industriales, comerciales y de servicios diferentes del tráfico ferroviario propiamente dicho, aunque vinculadas a él directamente.

**ENMIENDA NÚM. 264**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 11

De supresión parcial.

Suprimir en el párrafo primero del punto 2 el texto:

«según lo permitan las disponibilidades presupuestarias».

**MOTIVACIÓN**

Es inadmisibile que se haga prevalecer la disponibilidad presupuestaria sobre la seguridad. Ahorrar en seguridad supone pagarlo en vidas humanas.

**ENMIENDA NÚM. 265**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 11

De supresión.

Suprimir en el primer párrafo del punto 4, lo siguiente:

«Para la aprobación de los citados proyectos, no será necesaria la existencia del trámite de información pública cuando las actuaciones a llevar a cabo no supongan una modificación sustancial en la funcionalidad de la línea afectada.»

**MOTIVACIÓN**

Se trata de mantener un control público sobre una actuación que afecta directamente a intereses privados y comunitarios de paso. La pretensión de eliminar este control no está suficientemente justificada en el texto del Proyecto de Ley.

**ENMIENDA NÚM. 266**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 11

De sustitución.

Sustituir el párrafo segundo del punto 4 por el siguiente texto:

«Estos proyectos deberán someterse a informe de la Administración urbanística competente que se entenderá emitido favorablemente si no se hubiese evacuado, de forma expresa, en el plazo de treinta días hábiles desde la recepción de la documentación.»

**MOTIVACIÓN**

Salvaguardar las competencias en el planeamiento urbanístico de la Administración Local y Autonómica.

**ENMIENDA NÚM. 267**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 15

De adición.

Añadir en el párrafo tercero del punto 2 «y motivarse» entre «...deberá fundarse» y «en las previsiones...».

**MOTIVACIÓN**

Se trata de que se expliquen las razones de la denegación.

**ENMIENDA NÚM. 268**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 21

De sustitución.

Sustituir la letra a) del punto 1 por el siguiente texto:

«a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deben 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 Plan de la Red Ferroviaria de Interés General.»

#### MOTIVACIÓN

En coherencia con enmiendas anteriores. Es el Plan de la Red Ferroviaria de Interés General el instrumento planificador que debe definir la actuación del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

---

#### ENMIENDA NÚM. 269

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 21

De adición.

Añadir al final del punto 3 el siguiente texto:

«La realización de dichos actos estará sujeta a las limitaciones derivadas del régimen jurídico, patrimonial, de contratación y presupuestario definido por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.»

#### MOTIVACIÓN

Acotar estos actos dentro de la legislación aplicable a las Entidades Públicas Empresariales.

---

#### ENMIENDA NÚM. 270

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 22

De modificación.

Modificar el párrafo primero del punto 2, quedando el texto como sigue:

«2. La administración de las infraestructuras ferroviarias que sean de titularidad del Estado corresponderá al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Los ministerios de Hacienda y de Fomento establecerán las directrices básicas que hayan de ser cumplidas para la correcta administración de este patrimonio público, señalando los objetivos y fines que se deban alcanzar, determinando los niveles...» Resto igual.

#### MOTIVACIÓN

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias debe administrar todas las infraestructuras ferroviarias como hace ahora Renfe, la cual tiene una plantilla de más de 4.500 trabajadores especializados en los diferentes servicios de vías y obras, electrificación, comunicaciones, enclavamientos, etc.

---

#### ENMIENDA NÚM. 271

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 22

De sustitución.

Sustituir todo el párrafo 3 por el siguiente texto:

«3. La construcción de la infraestructura ferroviaria por el administrador de infraestructuras ferroviarias se efectuará de acuerdo con las reglas siguientes, en los casos en que no se lleven a cabo directamente por el propio administrador:

a) Cuando constate la insuficiencia de sus propios recursos personales, materiales u organizativos, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá tramitar expedientes de contratación relativos a la construcción o modificación de las infraestructuras ferroviarias y será competente para seleccionar al contratista al que se encomiende la ejecución del contrato, ajustando su actividad al Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio.

b) Del mismo modo, podrá aplicar fórmulas de participación en dicha actuación por las Comunidades Autónomas o Entidades Locales mediante la suscripción del correspondiente convenio, en el que se fije la participación de dichas entidades en la financiación,

elaboración y ejecución del proyecto, así como en la selección, en su caso, del contratista.

c) El mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, la señalización, la gestión del sistema de control, circulación y seguridad y las demás actividades directamente relacionadas con la seguridad del tráfico no podrán ser objeto de contratación, siendo asumidas en exclusiva por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por medio de personal debidamente cualificado, y dentro de las determinaciones de los Planes de Seguridad del Tráfico ferroviario.»

#### MOTIVACIÓN

La contratación con terceros sólo debe tener sentido en defecto de la construcción directa por el administrador. Además han de contemplarse actuaciones de coordinación con las Comunidades Autónomas y Entidades Locales, en los casos en que dichas administraciones tengan interés en participar en la financiación o ejecución de los proyectos, cuyo papel no puede desconocerse como hace el Proyecto de Ley. Además ha de aclararse el ámbito de lo que constituyen actuaciones exclusivas del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

#### ENMIENDA NÚM. 272

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 22

De supresión.

Suprimir los puntos 4 y 5.

#### MOTIVACIÓN

El contenido del punto 4 queda integrado en el punto 3, cuya modificación se ha llevado a cabo por la enmienda anterior.

El punto 5 alude a la modalidad del contrato de concesión de obras públicas, que no es sino una concreción innecesaria de las modalidades de contratación que ya contempla el punto 3, al remitirse a la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas por lo que es un régimen legal redundante, sin que aparezca justificado romper el sistema unitario de contratación administrativa mediante disposiciones específicas.

#### ENMIENDA NÚM. 273

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 24

De adición.

Añadir al final del punto 3 el siguiente texto:

«Todo ello sin menoscabo de lo establecido en la Ley de Expropiación Forzosa de 16 de diciembre de 1954, en lo referente al derecho de reversión.»

#### MOTIVACIÓN

Deben tenerse en cuenta los derechos de los antiguos propietarios y sus derechohabientes.

#### ENMIENDA NÚM. 274

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 24

De adición.

Se crea un nuevo punto 5 con la siguiente redacción:

«5. El aprovechamiento urbanístico del terreno desafectado que tenga la clasificación de suelo urbano o urbanizable así como los restantes bienes desafectados, a los que se refieren los puntos 3 y 4 anteriores, deberán de ser destinados, materialmente o en su equivalente económico, a la realización de viviendas de protección oficial o a la dotación de servicios generales a la comunidad, a cuyo fin el administrador de infraestructuras ferroviarias suscribirá los correspondientes convenios con las Comunidades Autónomas y Entidades Locales.»

#### MOTIVACIÓN

Debe procurarse evitar que el recurso económico obtenido por las desafecciones pueda convenirse en objeto de especulación que podría darse, incluso fuera del propio mercado. Además parece oportuno procurar que la comunidad pueda beneficiarse de las plusvalías obtenidas por un bien público.

**ENMIENDA NÚM. 275**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 25

De modificación.

Modificar el punto 1 quedando su redacción como sigue:

«1. El régimen jurídico del personal laboral y funcionario del administrador de infraestructuras ferroviarias y su contratación se ajustará a lo dispuesto en el artículo 55 de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.»

**MOTIVACIÓN**

Debe aclararse que al personal del servicio del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias le será de aplicación el artículo 55 de la LOFAGE que dice que el personal, con carácter general, será seleccionado mediante convocatoria pública basada en los principios de igualdad, mérito y capacidad. Igualmente también el artículo 55.5 de la LOFAGE establece que la Ley de creación de una entidad pública empresarial deberá determinar las condiciones conforme a las cuales, los funcionarios de la Administración General del Estado y, en su caso, de otras Administraciones Públicas, podrán cubrir destinos en la referida entidad.

**ENMIENDA NÚM. 276**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al Capítulo VI. Declaración sobre la red

De sustitución.

Sustituir el título del Capítulo por este otro:

«Declaración sobre la Red Ferroviaria de Interés General.»

**MOTIVACIÓN**

Debe concretarse que estamos legislando sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

**ENMIENDA NÚM. 277**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 29

De sustitución, al título del artículo.

Sustituir «red» por «Red Ferroviaria de Interés General».

**MOTIVACIÓN**

Debe concretarse, que estamos legislando sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

**ENMIENDA NÚM. 278**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 29

De sustitución.

Sustituir en todo el artículo «red» por «Red Ferroviaria de Interés General».

**MOTIVACIÓN**

Debe concretarse que estamos legislando sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

**ENMIENDA NÚM. 279**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 31

De sustitución.

Sustituir en el punto 2 la frase «los agentes de transporte» por «las autoridades públicas, los consignatarios...».

## MOTIVACIÓN

Recuperar el texto de la Directiva 2001/14/CE, que considera candidatos a las autoridades públicas (CCAA, Ayuntamientos, etc.) y a los consignatarios.

porte ferroviario, de preeminencia tal que puede producir actuaciones abusivas por parte de aquél. Cuando las causas de la inutilización temporal de la infraestructura sean imputables al administrador de infraestructuras ferroviarias, éste debe responder.

## ENMIENDA NÚM. 280

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 34

De adición.

Añadir al final del punto 1:

«y de las competencias de las Comunidades Autónomas en la materia».

## ENMIENDA NÚM. 282

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 36

De modificación, al punto 1.

Sustituir al final del punto 1, «Orden del Ministerio de Fomento» por «mediante acuerdo del Consejo de Ministros».

## MOTIVACIÓN

Salvaguardar las competencias de las Comunidades Autónomas.

## MOTIVACIÓN

En coherencia con enmiendas anteriores donde atribuímos al Consejo de Ministros la competencia para determinar las infraestructuras que formarán parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

## ENMIENDA NÚM. 281

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 34

De modificación, al punto 2.

El punto 2 quedará redactado como sigue:

«2. Cuando, por causa de fuerza mayor no imputable al administrador de infraestructuras ferroviarias ni a persona física o jurídica ajenas a aquél, la infraestructura haya quedado temporalmente inutilizable, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá suspender la prestación...», resto igual.

## ENMIENDA NÚM. 283

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 36

De adición, al punto 2.

Incluir entre «infraestructuras ferroviarias» y «existentes en los» lo siguiente:

«de titularidad estatal».

## MOTIVACIÓN

La redacción que se propone en el proyecto de ley coloca al administrador de infraestructuras ferroviarias en una relación, con respecto a las empresas de trans-

## MOTIVACIÓN

Salvar las competencias autonómicas en los casos en que las infraestructuras fuesen de su titularidad.

**ENMIENDA NÚM. 284**

**PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Socialista**

Al artículo 36

De modificación, al punto 5.

Añadir tras «Red Ferroviaria de Interés General» lo siguiente:

«previo informe favorable, en su caso, de las Comunidades Autónomas y Entidades Locales titulares de las infraestructuras afectadas», resto igual.

**MOTIVACIÓN**

Salvaguardar las competencias de CCAA y Entes Locales.

**ENMIENDA NÚM. 285**

**PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Socialista**

Al artículo 37

De adición, al punto 2.

Añadir al final del punto 2 lo siguiente:

«El proyecto de establecimiento o explotación de la línea deberá ser sometido a informe de las Comunidades Autónomas por cuyo territorio haya de transcurrir con anterioridad a su autorización por el Ministerio de Fomento.»

**MOTIVACIÓN**

Hacer compatible la redacción del artículo con las competencias de las CCAA en materia de urbanismo y ordenación del territorio.

**ENMIENDA NÚM. 286**

**PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Socialista**

Al artículo 39

De adición.

Añadir un nuevo párrafo con la siguiente redacción:

«Será el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias quien gestionará todos los servicios relacionados con las estaciones de viajeros, las terminales de carga y las estaciones de clasificación.»

**MOTIVACIÓN**

Incluir como servicios a prestar por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias los mencionados en la enmienda además de los que se establecen en el texto del proyecto de ley.

**ENMIENDA NÚM. 287**

**PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Socialista**

Al artículo 40

De sustitución, al punto 1.

El punto quedará con la siguiente redacción:

«1. La prestación de los servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares en las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General y sus zonas de servicio será realizada directamente por el administrador de infraestructuras ferroviarias. En el caso de que éste carezca de la capacidad de prestarlos, podrá contratarlos con otras personas o entidades que necesariamente requerirán la obtención de un título habilitante otorgado por aquél.»

**MOTIVACIÓN**

Los servicios adicionales, complementarios y auxiliares deben ser prestados directamente por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que dispone del personal y de los medios adecuados para hacerlo. Sólo en el caso de que esto último no sea así, se podrá contratar con otras personas o entidades.

**ENMIENDA NÚM. 288**

**PRIMER FIRMANTE:  
Grupo Parlamentario  
Socialista**

Al artículo 43

De modificación.

El artículo quedará con la siguiente redacción:

«Son empresas ferroviarias aquellas entidades cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte ferroviario en los términos establecidos en la presente Ley.» Resto igual.

#### MOTIVACIÓN

En el artículo 42 se define el concepto de transporte ferroviario como el transporte de viajeros y de mercancías. Es, por tanto, conveniente hablar a lo largo de toda la ley de transporte ferroviario cuando se pretenda hablar de transporte de viajeros y de mercancías, a fin de evitar confusiones innecesarias.

#### ENMIENDA NÚM. 289

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 44

De supresión parcial, al punto 1.

Suprimir en la segunda línea: «de viajeros y de mercancías».

Suprimir en la undécima línea: «de viajeros o de mercancías».

#### MOTIVACIÓN

En coherencia con la enmienda anterior.

#### ENMIENDA NÚM. 290

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 45

Técnica de suspensión, al punto 3.

En el punto 3 letra a) se hace referencia a las letras b), c), e) y f) siguientes. Pero la letra f) no existe en el texto del artículo. Debe, pues, suprimirse la letra f).

#### MOTIVACIÓN

Enmienda técnica.

#### ENMIENDA NÚM. 291

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 46

De sustitución parcial, al punto 1.

Sustituir «doce meses» por «veinticuatro meses».

#### MOTIVACIÓN

Insuficiencia de plazo para garantizar el requisito de capacidad financiera.

#### ENMIENDA NÚM. 292

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 53

De modificación, al segundo párrafo del punto 1.

El párrafo quedará con la siguiente redacción:

«En caso de que la declaración de interés público se realice a instancia de las Comunidades Autónomas o de las Corporaciones Locales, éstas deberán corresponsabilizarse, junto con el Gobierno de la Nación, de su financiación.»

#### MOTIVACIÓN

Tratándose de una declaración de interés público sobre una infraestructura, el Estado debe corresponsabilizarse de su financiación.

**ENMIENDA NÚM. 293**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 53

De modificación, al punto 2, primer párrafo.

Sustituir «otorgarán por el Ministerio de Fomento» por «otorgarán por la Administración Pública responsable de su financiación». Resto como sigue.

**MOTIVACIÓN**

Teniendo en cuenta que la enmienda número 48 establece la necesidad de que el Gobierno se responsabilice en la financiación de los servicios de interés general no salga adelante y sea la Comunidad Autónoma la responsable de la financiación, parece razonable que sea la Administración que financia el servicio quien otorgue la autorización para prestarlo.

**ENMIENDA NÚM. 294**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 53

De supresión parcial, al punto 2.

Suprimir en el primer párrafo lo siguiente:

«No obstante, cuando el coste anual...» hasta el final del párrafo.

**MOTIVACIÓN**

Ajustarse a los límites que establece la Ley de Contratos del Estado.

**ENMIENDA NÚM. 295**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 53

Técnica de modificación, al punto 2, segundo párrafo.

Sustituir «1)», «2)» y «3)» por «a)», «b)» y «c)».

**MOTIVACIÓN**

Mantener la estructura de la ley.

**ENMIENDA NÚM. 296**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 53

De sustitución, al punto 2, párrafo segundo, apartado 2.

Quedará redactado como sigue:

«2) Las características de frecuencia y calidad en su prestación.»

**MOTIVACIÓN**

Concretar las características del servicio que se prestará por acuerdo de las administraciones afectadas.

**ENMIENDA NÚM. 297**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 57

De adición, al punto 4.

Añadir al final del punto:

«Todo ello sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas sobre la materia.»

**MOTIVACIÓN**

Salvaguardar las competencias que sobre transportes efectuados en el territorio de una Comunidad Autónoma tienen éstas.

**ENMIENDA NÚM. 298**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 58

De adición.

Añadir después de «Red Ferroviaria de Interés General» lo siguiente:

«y del personal que realice actividades en relación al mismo».

**MOTIVACIÓN**

El material rodante ha sufrido en los últimos años una gran transformación, fruto de la investigación y del desarrollo de las nuevas tecnologías, por tanto es aconsejable la homologación del personal responsable del mantenimiento del mismo.

**ENMIENDA NÚM. 299**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 58

De supresión.

Suprimir las dos últimas líneas del párrafo, desde «...así como el régimen de autorización...» hasta el final del párrafo.

**MOTIVACIÓN**

Salvaguardar las competencias que sobre la materia tienen las CCAA.

**ENMIENDA NÚM. 300**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 59

De adición, a la letra d) del punto 2.

Añadir al final del texto:

«...previa audiencia del Consejo de Consumidores y Usuarios».

**MOTIVACIÓN**

Facilitar la defensa de los consumidores y usuarios.

**ENMIENDA NÚM. 301**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 59

De adición, al punto 3.

Añadir: «y Consumo» a continuación de «Juntas Arbitrales de Transporte». Resto igual.

**MOTIVACIÓN**

Reforzar la defensa de los usuarios.

**ENMIENDA NÚM. 302**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 60

De sustitución.

Sustituir todo el artículo por el siguiente texto:

«En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente Ley, el Gobierno elaborará un proyecto de ley de ordenación académica de las diferentes titulaciones de las profesiones que se ejercen actualmente en el sector ferroviario y que carecen hasta el momento presente del reconocimiento académico oficial, que debería ser expedido por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte y con la perspectiva de su integración en el sistema educativo estatal. En el entendimiento de que la regulación competencial del ejercicio de las funciones a desempeñar por tales titulados, será fijada por el Ministerio de Fomento como responsable de la determinación de dichas funciones.»

## MOTIVACIÓN

Con esta enmienda se intenta normalizar académicamente todo el amplio conjunto de especialidades que existen hoy en día en el sector ferroviario.

---

**ENMIENDA NÚM. 303**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 68

De supresión.

Suprimir «o, en su caso, mediante Orden Ministerial».

## MOTIVACIÓN

Debe ser la Ley de Presupuestos Generales del Estado la que establezca estas modificaciones.

---

**ENMIENDA NÚM. 304**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 75

De corrección gramatical.

En la tercera línea del párrafo Uno, debe suprimirse «de la Red Ferroviaria».

## MOTIVACIÓN

Enmienda técnica.

---

**ENMIENDA NÚM. 305**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 81

De modificación, al punto 1, letra a).

El texto quedará con la siguiente redacción:

«La planificación estratégica del sector ferroviario y el desarrollo y ejecución de la misma, en los términos previstos por el Plan de la Red Ferroviaria de Interés General, comprendiendo la aprobación de estudios informativos...» Resto igual.

## MOTIVACIÓN

En coherencia con la enmienda número 6 al artículo 4.

---

**ENMIENDA NÚM. 306**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 81

De adición, al punto 1, letra e).

Añadir al final: «, sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas».

## MOTIVACIÓN

Salvaguardar las competencias de las CCAA.

---

**ENMIENDA NÚM. 307**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 81

De adición, al punto 1, letra f).

Añadir al final: «, sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas».

## MOTIVACIÓN

La expresada en la enmienda propuesta al artículo 53 punto 4.

**ENMIENDA NÚM. 308**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 81

De adición, al punto 1, letra k).

Añadir al final del apartado: «, a las Comunidades Autónomas y a las Entidades Locales».

**MOTIVACIÓN**

La protección del dominio público en el ejercicio de sus propias competencias es algo consustancial a las CCAA y a las Entidades Locales que no debe ser preterido en este artículo.

**ENMIENDA NÚM. 309**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 81

De supresión, al punto 1, letra n).

Suprimir todo el apartado.

**MOTIVACIÓN**

El mencionado precepto choca frontalmente con la tendencia marcada por las instituciones del ámbito comunitario para que sean entidades independientes las que se encarguen de la investigación de accidentes. No parece procedente que el Ministerio de Fomento por tanto sea el encargado de tal encomienda.

**ENMIENDA NÚM. 310**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 81

De modificación, al punto 3.

Suprimir el siguiente párrafo: «No obstante lo dispuesto en la letra n) del apartado 1 y», comenzando el artículo por: «En la medida...». Resto igual.

**MOTIVACIÓN**

Reflejar en una disposición transitoria nueva el contenido modificado del mencionado precepto, hasta que entren en vigor las disposiciones del segundo paquete ferroviario que regulan esta materia.

**ENMIENDA NÚM. 311**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 82

De sustitución con texto alternativo.

El artículo quedará redactado como sigue:

«1. Se crea el Comité de Regulación Ferroviaria como ente regulador del mercado del transporte ferroviario, con el objeto de velar por la competencia efectiva en el ámbito de los servicios ferroviarios y por la objetividad y transparencia de su funcionamiento, en beneficio de todos los sujetos que operan en dichos sistemas y de los usuarios y consumidores.

2. El Comité de Regulación Ferroviaria se constituye como un ente de Derecho Público, independiente de la Administración Central del Estado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, así como plena capacidad de obrar. Se regirá por un Estatuto propio elaborado por el propio Comité que deberá ser aprobado por el Gobierno y su texto trasladado a la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados antes de su publicación.

Para el cumplimiento de sus fines el Comité dispondrá de los siguientes recursos:

— Los bienes y valores que constituyen su patrimonio.

— Las asignaciones que se establezcan anualmente con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

— Las transferencias que en su caso efectúe el Ministerio de Fomento con cargo a los PGE.

— El importe de las sanciones que pueda imponer en el ejercicio de sus funciones.

— Cualesquiera otros que pudieran serle atribuidos por ley.

El Comité de Regulación Ferroviaria elaborará el anteproyecto de su presupuesto, con la estructura que determine el Ministerio de Hacienda y de acuerdo con lo previsto en la Ley Presupuestaria y lo elevará al Gobierno para su integración en los Presupuestos Generales del Estado.

El Comité elevará anualmente al Congreso de los Diputados y al Senado un informe sobre el desarrollo de sus actividades.

El Comité de Regulación Ferroviaria estará constituido por un Presidente y seis Vocales. El Comité, a propuesta del Presidente, designará de entre los Vocales a un Vicepresidente, que sustituirá a aquél en los casos de ausencia, vacante o enfermedad. El Comité estará asistido por una Secretaría General de la que dependerán los órganos de trabajo precisos para el cumplimiento de sus fines. El titular de la Secretaría General, deberá ser Licenciado en Derecho y actuará en las reuniones del Comité con voz, pero sin voto.

El Presidente y los Vocales del Comité de Regulación Ferroviaria serán nombrados entre personas de reconocida competencia técnica y profesional en el ámbito de los sectores Ferroviario y del Transporte en general, valorándose especialmente su independencia y objetividad de criterio. Serán nombrados por el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Fomento, previa comunicación al Congreso de los Diputados. El Congreso, a través de la Comisión de Infraestructuras y por acuerdo de los tres quintos de sus miembros, manifestará su aceptación o veto razonado en el plazo de un mes a contar desde la correspondiente comunicación. Transcurrido dicho plazo sin manifestación expresa del Congreso, se entenderán aceptados los correspondientes nombramientos. El período de permanencia en el cargo será de cuatro años, pudiendo ser designados, mediante el mismo procedimiento, para períodos sucesivos.

El titular de la Secretaría General será designado por el Gobierno, a propuesta del Ministro de Fomento y previo informe favorable del Comité.

Los cargos de Presidente, Vocales y Secretario General del Comité de Regulación Ferroviaria son incompatibles con cualquier otro cargo o función, retribuido o no, percibiendo exclusivamente, por toda la duración de su mandato o cargo, la retribución que se fije en atención a la importancia de su función. Reglamentariamente se determinará la compensación económica que corresponda percibir en virtud de esa limitación.

El Gobierno procederá al nombramiento del Presidente y los Vocales del Comité en el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de esta ley, y aprobará el Estatuto de la misma así como las disposiciones reglamentarias que exijan el desarrollo de este artículo en los seis meses siguientes a dichos nombramientos.»

## MOTIVACIÓN

Con la regulación que propone el Proyecto de Ley se pone de manifiesto el incumplimiento de los requisitos exigidos por la normativa Comunitaria, que imponen la necesaria separación entre el órgano regulador y la Administración, cuando éste se configure en la otorgante de las licencias, como condición fundamental para garantizar la transparencia e igualdad en su concesión. Es por ello que se hace preciso dotar a su personal de la necesaria independencia, y de un estatuto que garantice su función reguladora.

Asimismo, no se debe olvidar que el sector ferroviario va a tener un operador claramente dominante y de titularidad pública, dependiente del Gobierno, que será Renfe operadora.

Parece conveniente crear un órgano independiente del Gobierno sobre el cual ejerza el control el Congreso de los Diputados. Sólo así será creíble su importante función.

## ENMIENDA NÚM. 312

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 83

De adición, al punto 1, apartado d).

Incluir a continuación de «conflictos» lo siguiente: «con carácter vinculante».

## MOTIVACIÓN

Parece necesario dotar al Comité de Regulación de una verdadera capacidad arbitral y no una simple función testimonial.

## ENMIENDA NÚM. 313

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 83

De adición, al punto 1.

Añadir un nuevo apartado g) con la siguiente redacción:

«g) Adoptar las medidas necesarias para salvaguardar la libre competencia en relación con la pluralidad de la oferta y la política de precios de los operadores ferroviarios.»

#### MOTIVACIÓN

No se ha recogido una disposición que regule este aspecto del mercado ferroviario.

#### ENMIENDA NÚM. 314

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 83.

De sustitución, al punto 2, párrafo primero.

El texto quedará como sigue:

«2. El Comité de Regulación Ferroviaria intervendrá en la inspección técnica de los servicios, instalaciones y actuaciones de las empresas del sector ferroviario.»

#### MOTIVACIÓN

No parece coherente dejar en manos del Ministerio de Fomento tal actuación cuando lo que se pretende es que el Comité de regulación tenga medios y capacidad suficiente para intervenir.

#### ENMIENDA NÚM. 315

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 84

De supresión.

Suprimir todo el artículo.

#### MOTIVACIÓN

En coherencia con la enmienda al artículo 82.

#### ENMIENDA NÚM. 316

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 89

De adición.

Añadir un nuevo apartado q), con la siguiente redacción:

«q) La realización de acciones por los usuarios de los transportes de viajeros que impliquen peligro para la integridad física de los demás usuarios.»

#### MOTIVACIÓN

Las actuaciones de los usuarios que impliquen peligro para los demás, deben ser tipificadas como graves.

#### ENMIENDA NÚM. 317

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 89

De adición.

Añadir un nuevo apartado r), con la siguiente redacción:

«r) El uso, intencionado y sin causa justificada, de cualquiera de los mecanismos de parada de los trenes, de seguridad o de socorro.»

#### MOTIVACIÓN

Esta conducta debe ser incorporada al artículo 89 como infracción grave cuando sea realizada de manera intencionada y sin causas justificadas.

#### ENMIENDA NÚM. 318

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 90

De sustitución, al punto 2, apartado f).

El apartado f) quedará con la siguiente redacción:

«f) Viajar en lugares distintos de los habilitados para los usuarios, y no retirarse a instancia del personal autorizado.»

#### MOTIVACIÓN

Este tipo de conductas sólo deben ser sancionadas cuando se realizan intencionadamente.

#### ENMIENDA NÚM. 319

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 90

De sustitución, al punto 2, apartado h).

El apartado h) quedará con la siguiente redacción:

«h) La realización de acciones por los usuarios de los transportes de viajeros que puedan considerarse molestas u ofensivas para éstos o para los empleados de la empresa ferroviaria o que impliquen el deterioro del material de los vehículos o de las estaciones, siempre que no impliquen peligro para la integridad física de los demás usuarios.»

#### MOTIVACIÓN

Dejar como falta leve lo que no implica peligro para los demás usuarios.

#### ENMIENDA NÚM. 320

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 90

De supresión, al punto 2, apartado i).

Suprimir el apartado i).

#### MOTIVACIÓN

Por redundante con el apartado h).

#### ENMIENDA NÚM. 321

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 91

De adición, al punto 5.

Añadir a continuación de «El Ministerio de Fomento pondrá en conocimiento» lo siguiente: «de la Comisión de la Unión Europea y...». Resto igual.

#### MOTIVACIÓN

Comunicar también estas situaciones a la Comisión de la UE para que ésta pueda adoptar las medidas que considere oportunas.

#### ENMIENDA NÚM. 322

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 92

De supresión.

Suprimir todo el artículo.

#### MOTIVACIÓN

La responsabilidad administrativa se exigirá a las personas físicas o jurídicas independientemente de que las acciones u omisiones de las que dicha responsabilidad derive, hayan sido materialmente realizadas por ellas o por el personal de su empresa, sin perjuicio de que puedan deducir las acciones que a su juicio resulten procedentes contra las personas a las que sea materialmente imputables las infracciones.

No encontramos previsión legal en las normativas europeas que prevean este tipo de sanciones, las cuales creemos se fundamentan en un mero afán recaudatorio.

**ENMIENDA NÚM. 323**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 94

De adición.

Añadir a continuación de «sanciones» lo que sigue:  
«judiciales y otras sanciones administrativas».

**MOTIVACIÓN**

La referencia a acciones judiciales y la especificación de otras sanciones administrativas, mejora y completa el texto.

**ENMIENDA NÚM. 324**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 95

De supresión, al punto 2.

Suprimir todo el punto 2.

**MOTIVACIÓN**

Añade confusión a lo que con claridad establece el punto 1.

**ENMIENDA NÚM. 325**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 96

De supresión parcial, al punto 4, segundo párrafo.

En el segundo párrafo, suprimir lo siguiente: «...de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 95.2».

**MOTIVACIÓN**

En coherencia con la enmienda anterior, en la que se propone suprimir el punto 2 del artículo 95.

**ENMIENDA NÚM. 326**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Al artículo 96

De adición, al punto 6, último párrafo.

Añadir al final del párrafo el siguiente texto:

«Contra las resoluciones que pongan fin a la vía administrativa cabrá interponer recurso de reposición.»

**MOTIVACIÓN**

Seguridad jurídica de los afectados.

**ENMIENDA NÚM. 327**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la disposición adicional primera

De sustitución, al punto 1.

El texto quedaría redactado de la siguiente manera:

«La entidad pública empresarial Renfe pasará a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, y asumirá las funciones asignadas al administrador de infraestructuras ferroviarias en la presente Ley, una vez que se lleve a cabo la determinación de los medios materiales, organizativos y humanos con los que se dotará la nueva entidad pública empresarial Renfe-Operadora, a la que se refiere la disposición adicional tercera.»

**MOTIVACIÓN**

Evitar el vacío jurídico que puede producirse con la desaparición de Renfe y la creación de Renfe-Operadora.

**ENMIENDA NÚM. 328**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la disposición adicional primera

De sustitución, al punto 2, párrafo primero.

El texto quedaría de la siguiente manera:

«El personal que preste sus servicios en la entidad pública empresarial Renfe se mantendrá en la plantilla de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sin que dicha adscripción pueda justificar ninguna medida de regulación de empleo o cambio en las condiciones de trabajo.

Ello se entiende sin perjuicio de que, en el momento de constitución y entrada en funcionamiento de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora, la misma se subrogue en los derechos y obligaciones laborales del personal adscrito a la prestación del servicio de transporte ferroviario. Dicha integración se llevará a cabo por Orden del Ministerio de Fomento, y previo cumplimiento de los derechos de información y consulta con los representantes de los trabajadores que establece el artículo 44 del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto legislativo 1/1995, de 24 de marzo.

Dicho personal continuará rigiéndose por el Convenio Colectivo y demás condiciones de trabajo que rijan en el ámbito del personal de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias, hasta la suscripción de un nuevo convenio colectivo que resulte de aplicación en el ámbito de la entidad Renfe-Operadora.»

#### MOTIVACIÓN

Seguridad jurídica para el personal que presta ahora sus servicios en Renfe y pasará a prestarlos en la entidad pública empresarial Renfe-Operadora.

Además debe evitarse la competencia desleal en las nuevas empresas ferroviarias del sector.

#### ENMIENDA NÚM. 329

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la disposición adicional segunda

De sustitución, al punto 2.

El texto quedaría redactado de la siguiente manera:

«2. De acuerdo con lo previsto en el artículo 44 del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto legislativo 1/1995, de 24 de marzo, la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se subrogará en los contratos laborales del personal de la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias,

cuando así lo determine el Ministerio de Fomento. Con carácter previo a dicha integración, se dará cumplimiento a los derechos de información y consulta previstos en el citado artículo 44 del Estatuto de los Trabajadores.

Dicho personal continuará rigiéndose por el convenio colectivo que viniera aplicándose con anterioridad a la subrogación, hasta la extinción de su plazo de vigencia o hasta la entrada en vigor de un nuevo convenio que les resulte aplicable, salvo que el convenio que viniera rigiendo en la entidad Administrador de Infraestructuras Ferroviarias resulte más beneficioso, en cuyo caso, por acuerdo de los órganos de representación del personal de la entidad Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, se aplicará este a partir de la efectividad de su integración.»

#### MOTIVACIÓN

Seguridad jurídica para los trabajadores que van a integrarse en el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y respeto a los derechos de información y consulta previstos en el artículo 44 del Estatuto de los Trabajadores.

#### ENMIENDA NÚM. 330

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la disposición adicional segunda

De adición.

Creación de un nuevo punto 3, con la siguiente redacción:

«3. Los funcionarios adscritos a la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias cuyos puestos de trabajo se prevea, en la correspondiente relación de puestos de trabajo, que tengan que ser desempeñados por personal laboral, podrán optar, durante el plazo que reglamentariamente se determine, por pasar a ocupar dichos puestos en régimen de derecho laboral integrándose en la plantilla del personal laboral de la entidad pública, con reconocimiento de la antigüedad que les corresponda y manteniendo sus retribuciones de origen, en caso de que no fueran inferiores, en cómputo global, a la señalada para el nuevo puesto, y quedando en sus cuerpos y escalas de origen en la situación de excedencia voluntaria prevista en el artículo 29.3.a) de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública, o por

acceder a los puestos que puedan corresponderles, conforme a la normativa reguladora de la Función Pública.»

#### MOTIVACIÓN

Salvaguardar los derechos de los funcionarios públicos procedentes de la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias.

#### ENMIENDA NÚM. 331

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la disposición adicional tercera

De modificación, al punto 3, párrafo segundo.

El párrafo quedará con la siguiente redacción:

«...transporte de mercancías que estuviere prestando en ese momento la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE). Además, podrá obtener directamente...».

#### MOTIVACIÓN

Quien presta los servicios de transporte de mercancías hasta el momento de la entrada en vigor de la Ley es la actual Renfe.

#### ENMIENDA NÚM. 332

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la disposición adicional tercera

De adición.

Añadir un nuevo párrafo al punto 3, con la siguiente redacción:

«Dentro de la prestación del servicio de transporte ferroviario por parte de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora se considerarán incluidos los de mantenimiento integral de trenes.»

#### MOTIVACIÓN

La actual Unidad de Mantenimiento Integral de Trenes de Renfe está compuesta por más de 4.000 trabajadores. Su incorporación a Renfe-Operadora sería la más adecuada para gestionar un proceso posterior de viabilidad.

#### ENMIENDA NÚM. 333

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la disposición adicional tercera

De adición.

Añadir al final del punto 6 lo siguiente: «Entre ellos la Unidad de Mantenimiento Integral de Trenes.»

#### MOTIVACIÓN

La actual Unidad de Mantenimiento Integral de Trenes de Renfe está compuesta por más de 4.000 trabajadores. Su incorporación a Renfe-Operadora sería la más adecuada para gestionar un proceso posterior de viabilidad.

#### ENMIENDA NÚM. 334

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la disposición adicional tercera

De supresión, al punto 10.

Suprimir todo el punto 10.

#### MOTIVACIÓN

Renfe-Operadora debe gestionarse con transparencia y eficacia y no es necesario incluir en la Ley las distintas modalidades de empresa que puedan darse.

**ENMIENDA NÚM. 335**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la disposición adicional tercera

De supresión, al punto 11.

Suprimir todo el punto 11.

**MOTIVACIÓN**

El régimen sobre el personal de Renfe-Operadora deberá ajustarse al que se establece para las entidades públicas empresariales.

**ENMIENDA NÚM. 336**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la disposición adicional tercera

De sustitución del punto 12.

Sustituir todo el texto por el siguiente:

«12. La Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora deberá quedar financieramente saneada en los términos que establece la Directiva 91/440/CE (art. 9).

A este respecto, el Ministerio de Fomento y la Intervención General del Estado, determinarán el importe y detalle de la mencionada deuda, así como el instrumento financiero que asegure la reducción de ésta hasta términos que garanticen una gestión saneada o establezca un sistema específico de amortización.»

**MOTIVACIÓN**

La necesidad de salvaguardar el principio consagrado en las Directivas comunitarias, que obligan a los Estados miembros a velar porque las empresas ferroviarias públicas cuenten con una estructura financiera saneada.

**ENMIENDA NÚM. 337**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la disposición adicional tercera

De adición.

Creación de un nuevo punto 16 con la siguiente redacción:

«16. A fin de evitar los vacíos de regulación que pueda haber en el ámbito de las demás empresas operadoras del servicio de transporte ferroviario, basta tanto entren en vigor los correspondientes convenios colectivos de empresa o de sector que regule las relaciones laborales en dicho ámbito, se declara la extensión del convenio colectivo que en cada momento esté en vigor en la entidad Renfe-Operadora a dicho ámbito sectorial.»

**MOTIVACIÓN**

Evitar el competencia desleal en el sector y el vacío de regulación laboral que pueda producirse.

**ENMIENDA NÚM. 338**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la disposición adicional sexta.

De sustitución.

Sustituir en la sexta línea «habilitación» por «expedición del título habilitante».

**MOTIVACIÓN**

No es al personal al que hay que habilitar, puesto que ya lo está. Se trata de dotarles de la titulación adecuada.

**ENMIENDA NÚM. 339**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la disposición adicional novena (nueva)

De adición.

«Disposición adicional novena. Garantía de accesibilidad y no discriminación para las personas con discapacidad y mayores.

Las infraestructuras ferroviarias y los servicios de transporte ferroviario objeto de regulación en esta Ley deberán ser accesibles para las personas con discapacidad y mayores en los términos de la legislación específica que les sea de aplicación. Las personas con discapacidad y mayores no podrán ser discriminadas por razón de estas circunstancias personales en el uso de los servicios ferroviarios, siendo obligación de la Administración Ferroviaria del Estado garantizar su acceso regular a las infraestructuras y servicios ferroviarios.»

**MOTIVACIÓN**

Mejora de la seguridad de los usuarios de los servicios ferroviarios con discapacidad, con base en el artículo 49 de la Constitución Española.

**ENMIENDA NÚM. 340**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la disposición transitoria primera

De adición.

Al final del punto A) se añadirá: «, sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa comunitaria».

**MOTIVACIÓN**

El Consejo de Ministros de Transportes de la UE acordó el calendario de la entrada en vigor de las Directivas.

**ENMIENDA NÚM. 341**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

Nuevo párrafo

De adición.

Añadir un nuevo párrafo entre el primero y el segundo, con el siguiente texto:

«En el plazo de dos años a contar desde la entrada en vigor de la presente Ley, el Gobierno aprobará el Plan de la Red Ferroviaria de Interés General, de acuerdo con lo establecido por el artículo 5.1.»

**MOTIVACIÓN**

La Red Ferroviaria de Interés General debe estar definida, concretada y aprobada en un plazo de tiempo razonable. Debe evitarse que pasen 16 años, como en la LOTT, sin definir la Red Nacional Integrada.

**ENMIENDA NÚM. 342**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la disposición transitoria tercera

De sustitución, al punto 1, párrafo segundo.

El párrafo segundo quedará con la siguiente redacción:

«El Gobierno, con arreglo al artículo 4.2, podrá realizar la determinación concreta de las líneas ferroviarias que han de incluirse en la Red Ferroviaria de Interés General.»

**MOTIVACIÓN**

En concordancia con las enmiendas a los artículos 4.2 y 5.1.

**ENMIENDA NÚM. 343**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la disposición transitoria tercera

De adición, al punto 1, párrafo segundo.

Añadir a continuación de: «...Interés General» el siguiente texto:

«, cuya relación y denominación se incluirá en un Catálogo como anexo a la presente Ley».

**MOTIVACIÓN**

A semejanza de lo establecido en la Ley de Carreteras, consideramos necesario plasmar las Líneas que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, por dos razones principalmente: la seguridad jurídica que implica que la propia ley fije cuales son dichas líneas y la operatividad que supone para los actores que intervienen en la actividad ferroviaria.

**ENMIENDA NÚM. 344**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la disposición transitoria séptima (nueva)

De adición.

«De acuerdo a lo establecido por el artículo 81.3 el cual prevé la creación de un organismo habilitado que se encargue de la investigación de accidentes, y en aras a garantizar la necesaria independencia que dicha actividad exige, se encomendará al Comité de Regulación Ferroviaria su desempeño, para lo cual se le dotará de la estructura necesaria y los medios suficientes que garanticen el adecuado desarrollo de dichas funciones.»

**MOTIVACIÓN**

La investigación de los accidentes ferroviarios debe llevarla a cabo el Comité de Regulación Ferroviaria, que es un órgano independiente, en tanto en cuanto se pueda crear un órgano o ente «ad hoc». Conviene llenar de contenido al Comité de Regulación Ferroviaria que ha de ser un órgano con credibi-

lidad técnica y de actuación imparcial, para todo el sector ferroviario.

**ENMIENDA NÚM. 345**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la disposición final primera

De supresión parcial, al punto 2.

Suprimir la siguiente frase: «, sustituyendo los referidos trámites al de audiencia.».

**MOTIVACIÓN**

Suprimir ese trámite de audiencia supondría debilitar las garantías que se derivan del mismo.

**ENMIENDA NÚM. 346**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la disposición final primera

De adición.

Añadir un nuevo punto 3 con la siguiente redacción:

«3. La Comisión Nacional del Transporte y la Federación Española de Municipios y Provincias serán oídas durante la elaboración de cualesquiera normas de desarrollo de esta Ley, para lo que se habilitará un plazo de al menos dos meses por parte del Ministerio de Fomento.»

**MOTIVACIÓN**

La indudable incidencia que este ámbito tiene en las competencias de las CCAA y de los municipios hace aconsejable, incluso necesario, que se habilite un trámite de audiencia en el que dichas entidades públicas trasladen al Ministerio de Fomento las cuestiones que entiendan más relevantes.

**ENMIENDA NÚM. 347**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista**

A la disposición final segunda

De sustitución.

Sustituir por el siguiente texto:

«La presente Ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.1.a, 13.a, 14.a, 21.a y 24.a de la Constitución sin perjuicio de las competencias que corresponden a las Comunidades Autónomas y Entidades Locales en la forma prevista en la Constitución y en sus Estatutos de Autonomía y conforme a la jurisprudencia del Tribunal Constitucional en esta materia.»

**MOTIVACIÓN**

La interconexión de los ámbitos competenciales del Estado, CCAA y Entidades Locales se fundamenta en su coordinación, de tal forma que el ejercicio de una competencia no siempre es excluyente del ejercicio de las que corresponden a otras entidades públicas, siendo clarificadora en este sentido la jurisprudencia del Tribunal Constitucional.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia de Joan Puigcercós i Boixassa, Diputado de Esquerra Republicana de Catalunya, al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley del sector ferroviario (núm. expte. 121/000135).

Palacio del Congreso de los Diputados, 12 de mayo de 2003.—**Joan Puigcercós i Boixassa**, Diputado.—**Francisco Rodríguez Sánchez**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

**ENMIENDA NÚM. 348**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 2.a)

De modificación.

Sustituir 2.a).

Por «a) Garantizar un sistema de transporte ferroviario en el territorio del Estado que sea equilibrado territorialmente».

**JUSTIFICACIÓN**

La estructura del mapa ferroviario estatal es radial y ello es en perjuicio de las naciones y regiones periféricas, e incluso de las conexiones con otros Estados para favorecer el transporte de mercancías y/o personas.

**ENMIENDA NÚM. 349**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 2.b)

De modificación.

Sustituir 2.b).

Por «b) Promover el traspaso real, y la financiación correspondiente, de la competencia ferroviaria a las Comunidades Autónomas en virtud del artículo 148.1.5 y del 150.2 de la Constitución española».

**JUSTIFICACIÓN**

El artículo 148.1 de la Constitución española reconoce la potestad de las Comunidades Autónomas para asumir la competencia de los ferrocarriles que discurren íntegramente por su territorio. Por lo tanto, y en virtud del artículo 150.2, relacionado con el artículo 149.1 que garantiza la titularidad estatal cuando la línea ferroviaria discurre por más de una Comunidad Autónoma, se realiza esta enmienda para continuar con el proceso de descentralización estatal que establece la propia Constitución española, y de acuerdo al principio de subsidiariedad que marca la UE, y siempre garantizando su financiación.

**ENMIENDA NÚM. 350**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 2.c)

De modificación.

Sustituir 2.c).

Por «c) Garantizar la conexión con Europa, facilitando asimismo el desarrollo de una política europea común de transporte ferroviario, favoreciendo la interconexión y la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios y la intermodalidad de los servicios, y teniendo en cuenta el equilibrio territorial estatal y la potenciación de las conexiones de los motores económicos del Estado con Europa».

#### JUSTIFICACIÓN

Debe ser una prioridad la conexión con Europa para el transporte de personas y mercancías: cuando se impone la libertad de circulación de personas y bienes por la Unión Europea, es contradictorio potenciar un mapa ferroviario que prioriza el centralismo a la conexión con Europa. Por otro lado, no hay una conexión de calidad entre los motores económicos del Estado con Europa, como sucede con el eje Mediterráneo, a pesar que la conexión ferroviaria debería ser potenciada en detrimento del transporte por carretera.

---

#### ENMIENDA NÚM. 351

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 2.g)

De supresión.

Artículo 2.g).

#### JUSTIFICACIÓN

Este fin abre la puerta a la privatización siguiendo un modelo británico, que ha demostrado ya su fracaso en diversos países, y específicamente la reducción de las medidas de seguridad.

---

#### ENMIENDA NÚM. 352

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 2.h)

De modificación.

Sustituir 2.h).

Por «h) Regular el acceso a la infraestructura ferroviaria mediante un procedimiento para la adjudicación de capacidad basado en los principios de objetividad, transparencia y no discriminación, y muy especialmente en el de interés general».

#### JUSTIFICACIÓN

Si a pesar del demostrado fracaso del modelo de privatización que establece el presente Proyecto de Ley, el gobierno español y los grupos parlamentarios que lo respaldan insisten en imponerlo, será misión del Estado garantizar que los criterios económicos no se impongan al interés general. Esta enmienda, por lo tanto, pretende que se tengan en cuenta mecanismos que garanticen que la privatización prevista por el gobierno español no sea una privatización de beneficios y una socialización de las pérdidas, sino que se obligue a las empresas a gestionar equilibradamente líneas rentables y deficitarias actualmente.

---

#### ENMIENDA NÚM. 353

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 2.l)

De modificación.

Sustituir 2.l).

Por «l) Asegurar la eficiencia y potenciación del sistema ferroviario mediante una adecuada utilización de los recursos disponibles y una mayor inversión que garantice la competencia real ferroviaria con el transporte de carretera».

#### JUSTIFICACIÓN

La potenciación del transporte ferroviario debe servir para disminuir el transporte particular y de mercancías por carretera, apostando por un medio como el tren más ecológico y seguro.

**ENMIENDA NÚM. 354**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 2.k)

De modificación.

Sustituir 2.k).

Por «k) Promover y regular la construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias y el desarrollo de nuevos servicios e impulsar las líneas más necesarias para garantizar la cohesión territorial, económica y social comarcal o regional».

**JUSTIFICACIÓN**

Es incoherente con la voluntad de esta ley de convertir el ferrocarril como elemento vertebrador, según establece la Exposición de motivos, si no se garantiza además de la construcción de nuevas líneas, la permanencia de líneas hoy degradadas y abandonadas a su suerte y que condicionan la cohesión territorial y social, así como la potencialidad económica de una comarca o región, como es el caso paradigmático de la línea Barcelona-Puigcerdá, que además conecta con la actual frontera con el Estado francés.

**ENMIENDA NÚM. 355**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 3

De modificación.

Añadir: Abrir paréntesis cuando se incluye estaciones (tanto de viajeros como de clasificación).

Suprimir «y cualquiera otros que reglamentariamente se determinen».

**JUSTIFICACIÓN**

Es importante definir las diferentes modalidades de estaciones, a la hora de precisar los elementos que componen la infraestructura ferroviaria, así mismo despeararía las incógnitas sobre el personal tanto de las estaciones de viajeros como de las de mercancías.

Una vez definidos los elementos que componen la infraestructura ferroviaria, por lo que no cabe dejar abierto la incorporación de otros elementos con posterioridad a la aprobación de la ley.

**ENMIENDA NÚM. 356**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 4.1

De modificación.

Sustituir el artículo 4.1.

Por «La Red Ferroviaria de Interés General está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario de conexiones entre diferentes Comunidades Autónomas, que se consideran básicas como accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía. Esta consideración se realizará siempre respetando el artículo 148.1.5 de la Constitución española».

**JUSTIFICACIÓN**

Se pretende explicitar el respeto al artículo constitucional citado, en qué se delimita el ámbito competencial de las Comunidades Autónomas para aquellas líneas que transcurren íntegramente por su territorio.

**ENMIENDA NÚM. 357**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 4.2

De modificación.

Sustituir el artículo 4.2.

Por «El Ministro de Fomento, de común acuerdo con las Comunidades Autónomas, acordará la inclusión en la Red Ferroviaria de Interés General de las infraestructuras ferroviarias cuando razones de interés general así lo justifiquen».

## JUSTIFICACIÓN

Las Comunidades Autónomas tienen que tener el poder de decidir si una vía que pasa por su territorio es de interés general o no lo es. Es obvio que a las Comunidades Autónomas les interesa que sus vías tengan esta catalogación, con lo cual se fomenta la colaboración de éstas en las políticas de Estado.

---

**ENMIENDA NÚM. 358**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 4, apartado 2

De modificación.

Se modifica el apartado 2 del artículo 4, que queda redactado en los siguientes términos:

«2. Corresponde a las Cortes Generales, mediante Ley, la aprobación del Plan de la Red Ferroviaria de Interés General, en el que se determinen las infraestructuras ferroviarias que la componen, en los términos previstos en el apartado anterior, y se efectúen las previsiones sobre su desarrollo y evolución durante los próximos diez años.

El correspondiente proyecto de Ley del Plan de la Red Ferroviaria de Interés General habrá de ser informado por Consejo Nacional del Sector Ferroviario, órgano de participación institucional en el ámbito del Sector Ferroviario, que se regirá por su reglamento aprobado por Real Decreto, y en el que participarán, además de la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas, las Administraciones Locales a través de sus órganos de representación, las organizaciones sindicales y empresariales y las organizaciones representativas de los usuarios.

---

**ENMIENDA NÚM. 359**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 5, inciso primero del párrafo 1

De modificación.

El inciso primero del párrafo número 1 del artículo 5 se modifica, quedando redactado en los siguientes términos:

«1. Corresponde al Plan de la Red Ferroviaria de Interés General la planificación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y el establecimiento o la modificación de las líneas ferroviarias, o de tramos de las mismas, o de cualesquiera otros elementos que forman parte de dicha Red, sin perjuicio de las atribuciones que dicho Plan reconozca en favor del Ministerio de Fomento en esta materia, o de las líneas ferroviarias, o de tramos de las mismas o de cualesquiera de otros elementos que puedan construir y/o financiar por su cuenta las Comunidades Autónomas.»

El resto del párrafo 1 sigue igual.

## JUSTIFICACIÓN

En lugar de reconocer facultades ilimitadas en favor del Ministerio de Fomento para diseñar la planificación ferroviaria, se reconoce dicha atribución al instrumento aprobado en Cortes, y previa participación de las demás Administraciones territoriales y sectores representativos. Ello no supone, por otra parte, ningún tipo de rigidez en dicha actividad planificadora pues el mismo puede encomendar determinadas competencias al Ministerio de Fomento, en los términos que el instrumento determine, para asegurar la concreción de sus determinaciones y la respuesta a las nuevas necesidades que se puedan plantear.

En todo lo demás se mantiene la facultad del Ministerio en orden a la aprobación de los estudios informativos, así como los proyectos básicos y de construcción. Pero, por otro lado, las Comunidades Autónomas pueden diseñar, construir y financiar por su cuenta aquellas líneas y conexiones que consideren indispensables.

---

**ENMIENDA NÚM. 360**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 6, apartado 2

De modificación.

El apartado 2 del artículo 6 se modifica, quedando redactado en los siguientes términos:

«2. Con carácter previo a la adopción del acuerdo de clausura de la línea o tramo afectado de competencia estatal, el Ministerio de Fomento lo pondrán en conocimiento de las Comunidades Autónomas o Entidades Locales que pudieran resultar afectadas. Si las Comunidades Autónomas o Entidades Locales no asumieran la financiación para la administración de la línea ferroviaria o tramo de la misma en el plazo de un año, propusieran condiciones de explotación que aseguren el equilibrio de explotación de la misma, el Consejo de Ministros acordará su clausura. Del mismo modo, a instancia de la Comunidades Autónomas, se podrá acordar su traspaso total o parcial a las Comunidades Autónomas, así como la financiación necesaria, en los términos previstos en el artículo 4.2 de esta Ley.»

### JUSTIFICACIÓN

Para la clausura de las líneas, el único condicionante que contempla el Proyecto es dar traslado a las Comunidad o Comunidades afectadas y Entidades Locales para que asuman la financiación de la administración de ese tramo, en cuyo defecto, el Consejo de Ministros acordará su clausura.

No se contempla la complejidad que puede representar el que se pongan de acuerdo las distintas administraciones afectadas, que pueden comprender una variedad de Comunidades Autónomas, y en todo caso, diversos Municipios, y ello, a pesar de que la decisión sobre la financiación que pueda corresponderles precisa de un espacio de tiempo y de cauces para formalizarse en la medida que se compromete los recursos económicos de muy diversas administraciones.

Y tampoco toma en consideración la posibilidad de que dichas Administraciones territoriales, asuman una posición que no se limite a la exclusiva financiación, sino que puedan proponer alternativas en las condiciones de la explotación de la línea.

### ENMIENDA NÚM. 361

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 6.1

De modificación.

Sustituir el artículo 6.1.

Por «Cuando en una línea ferroviaria o tramo de la misma no se preste, durante tres meses, ningún servicio ferroviario o cuando el resultado económico de su

explotación sea altamente deficitario, el Consejo de Ministros, siempre con el consentimiento de las Comunidades Autónomas».

### ENMIENDA NÚM. 362

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 7.1

De modificación.

Sustituir en el artículo 7.1, donde dice: «El Ministerio de Fomento podrá delimitar...».

Por «El Ministerio de Fomento, o el titular de la competencia, podrá delimitar...».

### ENMIENDA NÚM. 363

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 7.2

De modificación.

Sustituir en el artículo 7.2, donde dice: «...y aprobado por el Ministerio de Fomento».

Por «...y aprobado por el Ministerio de Fomento, de común acuerdo Comunidades Autónomas implicadas».

### ENMIENDA NÚM. 364

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 9

De modificación.

Sustituir el título.

Por «9. Incidencia de las infraestructuras ferroviarias estatales sobre el planeamiento urbanístico».

**ENMIENDA NÚM. 365**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 9.1

De modificación.

Sustituir dónde dice «...será elevado al Consejo de Ministros que decidirá...».

Por «...será elevado al Consejo de Ministros que, de común acuerdo con las Comunidades Autónomas afectadas, decidirá...».

**ENMIENDA NÚM. 368**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 16.3

De modificación.

Sustituir donde dice «Asimismo, el Ministerio de Fomento, previo informe de las Comunidades Autónomas y Entidades Locales afectadas...».

Por «Asimismo, el Ministerio de Fomento, de común acuerdo con las Comunidades Autónomas y Entidades Locales afectadas...».

**ENMIENDA NÚM. 366**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 9.4

De modificación.

Sustituir donde dice «...al Ministerio de Fomento, para que emita en el plazo de un mes y con carácter vinculante...».

Por «...al Ministerio de Fomento y a las Comunidades Autónomas afectadas para que emitan en el plazo de dos meses y con carácter vinculante...».

**ENMIENDA NÚM. 369**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 20

De modificación.

Sustituir donde dice «...infraestructuras ferroviarias...».

Por «...infraestructuras ferroviarias de competencia estatal...».

**ENMIENDA NÚM. 367**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 11

De modificación.

Sustituir en todos los puntos donde dice «El Ministerio de Fomento...».

Por «El Ministerio de Fomento, cuando sea el titular de la competencia,...».

**ENMIENDA NÚM. 370**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 21.1

De modificación.

Sustituir donde dice «...las siguientes competencias:».

Por «...las siguientes competencias, siempre dentro del ámbito del artículo 149.1.21».

**ENMIENDA NÚM. 371**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 21, apartado a) del párrafo 1

De modificación.

El apartado a) del párrafo 1 del artículo 21 quedará redactado en los siguientes términos:

«a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deben 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 Plan de la Red Ferroviaria de Interés General, y el Comité Coordinador de Infraestructuras y Servicios Ferroviarios.»

**JUSTIFICACIÓN**

Se trata de introducir en el marco de actuación del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias dos componentes que no aparecen recogidos en el Proyecto de Ley:

a) Por una parte, la planificación en el diseño y configuración de las políticas ferroviarias a través del instrumento fijado por las Cortes, con participación de las demás Administraciones y sectores implicados, y que se plasma en el Plan de la Red Ferroviaria de Interés General.

b) De otro lado, la opción por la separación orgánica entre la administración de las infraestructuras ferroviarias y la explotación del transporte ferroviario, no puede hacer olvidar que dos entidades públicas empresariales van a tener un protagonismo, exclusivo en la infraestructura, y en principio casi exclusivo y en todo caso cualificado en la explotación. La adscripción al Ministerio de Fomento de ambos organismos asegura una idea de coordinación en su actuación, pero sería necesario dotar dicha coordinación de un instrumento al efecto que canalice la acción pública en materia de ferrocarril y resuelva tanto los problemas que plantea la implantación del nuevo modelo como, en el desarrollo del mismo, la articulación de las políticas ferroviarias como servicio público.

**ENMIENDA NÚM. 372**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 21, párrafo 2

De modificación.

Se modificación el párrafo número 2 del artículo 21, que quedará redactado en los siguientes términos.

«2. En los términos que acuerde el Consejo de Ministros, a propuesta de los Ministerios de Fomento y de Economía, el administrador de infraestructuras ferroviarias de competencia estatal no podrá prestar servicios de transporte ferroviario, sin perjuicio de las previsiones transitorias contenidas en esta Ley.»

**JUSTIFICACIÓN**

El artículo 21.2 del Proyecto determina que «El administrador de infraestructuras ferroviarias no podrá prestar servicios de transporte ferroviario». Con ello se consagra una separación, no meramente contable, en los términos exigidos por la normativa comunitaria, sino además orgánica entre el Administrador de Infraestructuras y el operador público.

Al margen de las consideraciones que se puedan tener sobre la conveniencia y oportunidad de esta separación, es necesario articular la medida con la necesaria flexibilidad a fin de evitar los problemas que se pueden producir desde el paso de una unidad empresarial como hoy es Renfe a una diversidad de entidades, que presupone una reorganización y distribución de recursos económicos, personales y patrimoniales.

En todo caso, la separación orgánica no es un fin en sí mismo, sino un mero instrumento para asegurar un régimen de competencia en la explotación de los servicios de transporte ferroviario, por lo que no debe crearse un obstáculo legal que introduzca innecesarias rigideces en la implantación del nuevo modelo.

Es por ello que la decisión última sobre la asunción o no por el Administrador de Infraestructuras de la explotación es una medida puramente autoorganizativa, que habría de corresponder al Consejo de Ministros su concreción en cada momento.

**ENMIENDA NÚM. 373**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 22, párrafo 1

De modificación.

El párrafo 1 del artículo 22 se modifica, quedando redactado así:

«1. Corresponde al administrador de infraestructura ferroviaria la construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias de las que es titular.»

**JUSTIFICACIÓN**

Según la versión de dicho párrafo del Proyecto, el ADIF sólo asume la administración de las infraestructuras, y no alude a la construcción, y la única referencia a la construcción se lleva a cabo mediante el contrato de concesión de obras públicas, que es una modalidad de construcción, pero que no debe de ser la única, admitiendo la ejecución directa por la propia administración, a cuyo fin también se propone la enmienda de dicho párrafo.

**ENMIENDA NÚM. 374**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 22, párrafo 3

De modificación.

Se modifica la redacción del párrafo 3 del artículo 22, quedando con la siguiente redacción:

«3. La construcción y administración de la infraestructura ferroviaria por el administrador de infraestructuras ferroviarias se efectuará de acuerdo con las reglas siguientes, en caso de que no se lleven a cabo directamente por el propio Administrador:

a) Cuando se constate la insuficiencia de sus propios recursos personales, materiales u organizativos, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá tramitar expedientes de contratación relativos a la construcción o modificación de las infraestructuras ferro-

viarias y será competente para seleccionar al contratista al que se encomiende la ejecución del contrato, ajustando su actividad al Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio.

b) Del mismo modo, podrá aplicar fórmulas de participación en dicha actuación por las Comunidades Autónomas o Entidades Locales mediante la suscripción del correspondiente convenio, en el que se fije la participación de dichas entidades en la financiación, elaboración y ejecución del proyecto, así como en la selección, en su caso, del contratista.

c) La señalización, la gestión del sistema de control, circulación y seguridad y las demás actividades directamente relacionadas con la seguridad del tráfico no podrán ser objeto de contratación, siendo asumidas en exclusiva por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por medio de personal debidamente cualificado, y dentro de las determinaciones de los Planes de Seguridad del Tráfico ferroviario que se determinen.»

**JUSTIFICACIÓN**

— En la redacción del Proyecto, no se alude, extrañamente, a la posibilidad de ejecutar directamente las obras por el propio Administrador, por lo que es preciso reconocer que la contratación con terceros sólo tiene sentido en defecto de la construcción directa por el administrador.

— Tampoco se contemplan actuaciones de coordinación con las Comunidades Autónomas y Entidades Locales, en los casos en que dichas administraciones tengan interés en participar en la financiación o ejecución de los proyectos, cuyo papel no puede desconocerse, como hace el proyecto, en favor exclusivamente de los sujetos privados.

— Observamos que la labor de los sujetos privados, según el Proyecto no se limita a la labor de realización de las obras, sino que también lo que es, de manera incondicionada, la labor de administración de las mismas, según la norma, pueden ser objeto de gestión mediante el oportuno contrato. De esta forma nos encontramos que no se ha reservado una garantía pública en la Administración de las infraestructuras ferroviarias, sino que se considera que se trata de una materia susceptible de gestión privada, mediante el abono del correspondiente precio al Administrador, o incluso mediante la percepción de un precio abonado por los usuarios por la utilización de la infraestructura, entre otras posibilidades de financiación. En definitiva, estamos ante una opción legal que da cobertura expresa a la privación, no ya de la explotación del ferrocarril, sino de las propias infraestructuras ferroviarias, mediante su adjudicación a concesionarios privados que asuman las funciones propias del Administrador. Entendemos que ello sólo ha de ser posible, de confor-

**ENMIENDA NÚM. 376****PRIMER FIRMANTE:****Don Joan Puigcercós i****Boixassa****(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 22

De modificación.

Incluir «el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria» en el apartado c) de la enmienda 88 del primer documento.

**JUSTIFICACIÓN**

En la actualidad el mantenimiento de la infraestructura esta asignada a una Unidad de Negocio específica dentro de RENFE con una plantilla de más de 4.500 trabajadores, entre los diferentes servicios vías y obras, electrificación, comunicaciones, enclavamientos, etc., por lo que esta ley debería de preservar las actividades que deberían de prestarse con su propio personal.

**ENMIENDA NÚM. 377****PRIMER FIRMANTE:****Don Joan Puigcercós i****Boixassa****(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 24, párrafo 4

De adición.

Se añade un nuevo párrafo al número 4 del artículo 24, con el siguiente contenido.

«El aprovechamiento urbanístico del terreno así desafectado que tenga la clasificación de suelo urbano o urbanizable, deberá de ser destinado, materialmente o en su equivalente económico, a la realización de viviendas de protección oficial o la dotación de servicios generales a la comunidad, a cuyo fin el Administrador de infraestructuras ferroviarias suscribirá los correspondientes convenios con las Comunidades Autónomas y Entidades Locales.»

**JUSTIFICACIÓN**

El artículo 24 del Proyecto, contempla que los bienes de dominio público de titularidad del ADIF, podrán ser desafectados por el propio Administrador, lo que

midad con lo que por otra parte se prevé en la contratación de las Administraciones Públicas, cuando su realización con los propios medios del ADIF resulte imposible o se constate su dificultad financiera, material u organizativa, toda vez que lo contrario sería una aplicación antieconómica de los recursos del propio Administrador. La relevancia de esta opción legislativa sobre el modelo ferroviario, y sobre el marco de relaciones laborales del personal que presta servicios para el Administrador no puede ser mayor, en la medida que se enfrentan no ya a un mero cambio de titular, sino a un redimensionamiento de la plantilla del ADIF como consecuencia de la sustitución de su actividad por la gestión privada, y la implantación de un nuevo marco de condiciones de trabajo, en función del resultado de la negociación colectiva sectorial o de empresa que rija en dicho nuevo ámbito.

— Finalmente, es necesario preservar de forma más clara el ámbito de lo que constituyen actuaciones que necesariamente se tienen que prestar por el Administrador con su propio personal, como son las relacionadas con la seguridad del tráfico ferroviario para personas y bienes. En este punto el Proyecto incurre en un cierto confusionismo, al permitir su contratación con terceros, y por otra parte, excluir dicha colaboración.

**ENMIENDA NÚM. 375****PRIMER FIRMANTE:****Don Joan Puigcercós i****Boixassa****(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 22, párrafos 4 y 5

De supresión.

Se suprimen los párrafos números 4 y 5 del artículo 22.

**JUSTIFICACIÓN**

El contenido del párrafo 4 queda integrado en el párrafo 3, cuya modificación se ha llevado a cabo por la enmienda anterior.

El párrafo 5 alude a la modalidad del contrato de concesión de obras públicas, que no es sino un concreción innecesaria de las modalidades de contratación que ya contempla el párrafo tercero, al remitirse a la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, por lo que es un régimen legal redundante, sin que aparezca justificado romper el sistema unitario de contratación administrativa mediante disposiciones específicas.

determina su plena capacidad de disposición sobre los mismos.

Con esta medida, en primer lugar, no se tiene en cuenta la posibilidad de que tales bienes provenga, a su vez, del ejercicio de la potestad expropiatoria, con los derechos que ello puede suponer para los anteriores titulares de los terrenos.

Y sobre todo, se omite cualquier referencia a las políticas sociales en materia de vivienda que es posible llevar a cabo mediante la desafectación de tales terrenos, que permiten liberar suelo apto para fines residenciales o sistemas generales, dotándose por esa vía de medios a las políticas urbanísticas destinadas a procurar el acceso a la vivencia en régimen de protección pública, en lugar de convertirse en un recurso económico objeto de especulación, obtenido por otra parte al margen del propio mercado, y sin que comunidad hubiera participado en las plusvalías generadas por la actividad urbanística.

---

#### ENMIENDA NÚM. 378

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 25, párrafo 1

De modificación.

El párrafo número 1 del artículo 25 se modifica, quedando con la siguiente redacción:

1. El régimen jurídico del personal laboral y funcionario del administrador de infraestructuras ferroviarias y su contratación se ajustará a lo dispuesto en el 55 de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

#### JUSTIFICACIÓN

El artículo 25 del Proyecto es particularmente escueto al efecto, limitándose a constatar que el personal laboral se regirá por el derecho laboral. Con ello excluye la aplicación de lo que regula el artículo 55 de la LOFAGE, que a tales previsiones añade que dicho personal, con carácter general, será seleccionado mediante convocatoria pública basada en los principios de igualdad, mérito y capacidad.

Por otra parte, no se contempla la cobertura de determinados puestos por personal funcionario, y ello a pesar de que el artículo 55.5 de la LOFAGE establece que respecto de las entidades públicas empresariales, la Ley de creación de cada entidad pública empresarial

deberá determinar las condiciones conforme a las cuales, los funcionarios de la Administración General del Estado y, en su caso, de otras Administraciones públicas, podrán cubrir destinos en la referida entidad.

---

#### ENMIENDA NÚM. 379

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 27.1

De modificación.

Sustituir donde dice «...infraestructuras ferroviarias...».

Por «...infraestructuras ferroviarias de competencia estatal...».

---

#### ENMIENDA NÚM. 380

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al Capítulo VI del Título II

De modificación.

Sustituir el título del Capítulo VI.

Por «Declaración sobre la red ferroviaria de competencia estatal».

---

#### ENMIENDA NÚM. 381

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al Capítulo VII del Título II

De modificación.

Sustituir el título del Capítulo VII.

Por «Adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria estatal».

**ENMIENDA NÚM. 382**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 31

De sustitución.

Sustituir en el apartado 2, los agentes de transportes por «las autoridades publicas, los consignatarios»...

**JUSTIFICACIÓN**

El proyecto de ley va mas lejos de las directivas comunitarias, en concreto en el artículo 2 de la directiva 2001/14 define quien puede solicitar capacidad infraestructura, destinándola a las autoridades publicas, consignatarios, cargadores y los operadores de transporte combinado.

En la definición de autoridades publicas están incluidas las autoridades portuarias, aeropuertos, etc.

defina el Plan de la Red Ferroviaria de Interés General».

**JUSTIFICACIÓN**

Este aspecto debería de ser definido por el Plan de la Refig. Incluida en la enmienda 1.<sup>a</sup> del documento inicial y de su justificación.

**ENMIENDA NÚM. 385**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al Capítulo IX del Título II

De modificación.

Sustituir el título del Capítulo IX.

Por «Infraestructuras ferroviarias estatales de titularidad privada».

**ENMIENDA NÚM. 383**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al Capítulo VIII del Título II

De modificación.

Sustituir el título del Capítulo VIII.

Por «Infraestructuras ferroviarias del Estado en los puertos y aeropuertos».

**ENMIENDA NÚM. 386**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 37.2

De modificación.

Sustituir donde dice «...de la autorización por el Ministerio de Fomento...».

Por «...de la autorización por el Ministerio de Fomento, de común acuerdo con las Comunidades Autónomas afectadas».

**ENMIENDA NÚM. 384**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 36

De sustitución.

Sustituir en el final del apartado 1 mediante orden del Ministerio de Fomento por mediante «la ley que

**ENMIENDA NÚM. 387**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 37.2

De modificación.

Sustituir donde dice «...reglamentariamente por el Ministerio de Fomento».

Por «...reglamentariamente por el Ministerio de Fomento, cuando sea el titular de la competencia...».

**ENMIENDA NÚM. 390**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

**ENMIENDA NÚM. 388**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al Capítulo II del Título IV

De modificación.

Sustituir el título del Capítulo II.  
Por «Empresas ferroviarias estatales».

Al artículo 37

De supresión.

Suprimir el apartado 30 de dicho artículo 388.

**ENMIENDA NÚM. 391**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

**JUSTIFICACIÓN**

Uno de los motivos fundamentales de la directiva 2001/12/CE es la separación entre la gestión de la infraestructura de la explotación del transporte, es cuando menos de resaltar la contradicción y la diferencia de trato que se pretenda permitir la explotación de transporte ferroviario al titular de la infraestructura privada.

A los artículos 44, 45, 47, 49, 50 y 51

De modificación.

Añadir en los títulos de los artículos 44, 45, 47, 49 y 50 después del término «licencia» el adjetivo «estatal».

**ENMIENDA NÚM. 389**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

**ENMIENDA NÚM. 392**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 40, apartado 1

De modificación.

Añadir después el administrador de infraestructura ferroviaria «salvo que no pueda realizarse con su propio personal, en cuyo caso podrá ser realizadas».

Al artículo 53

De modificación.

Sustituir el título del artículo 53.  
Por «Servicios de transporte ferroviario estatal de interés público».

**JUSTIFICACIÓN**

Estas actividades están realizadas en la actualidad por la empresa RENFE, con personal propio, al estar previsto la sucesión de empresas de RENFE al ADIF, esta deberá ir acompañada de los trabajadores que actualmente realizan estas tareas.

**ENMIENDA NÚM. 393**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 53.1

De supresión.

Suprimir el segundo párrafo del artículo 53.1, donde dice «En caso... de su financiación».

---

**ENMIENDA NÚM. 394**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 53.5

De modificación.

Sustituir el artículo 53.5, donde dice «transporte ferroviario de interés público».

Por «transporte ferroviario estatal de interés público».

---

**ENMIENDA NÚM. 395**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 54

De adición.

Añadir al final del artículo 54.1: «..., siempre que sean de competencia estatal».

---

**ENMIENDA NÚM. 396**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 54.2

De modificación.

Sustituir el artículo 54.2, donde dice «correspondiente autorización».

Por «correspondiente autorización estatal».

**ENMIENDA NÚM. 397**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 54.3

De modificación.

Sustituir el artículo 54.3, donde dice «prestar servicios de transporte».

Por «prestar servicios estatales de transporte».

---

**ENMIENDA NÚM. 398**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 57

De modificación.

Sustituir en el artículo 57 cada vez que dice «certificado de seguridad».

Por «certificado de seguridad estatal».

---

**ENMIENDA NÚM. 399**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 57, apartado 2

De adición.

Añadir al final del párrafo «cuyos estándares o parámetros no podrán ser inferiores a los establecidos actualmente».

**JUSTIFICACIÓN**

La Seguridad es, sin lugar a dudas, una de las señas de identidad del transporte ferroviario, que ha hecho posible que tanto los gobiernos como la población en general, vuelvan a pensar en este modo de transporte como medio prioritario.

El ferrocarril es España, dentro de la Unión Europea es uno de los que mantienen mayores índices de seguridad en la circulación, por ello, se mimará el cumplimiento estricto de las normas actuales de seguridad en la circulación en el territorio nacional, tal y como recoge en la Directiva 2001/14/CE del parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001 en su artículo 32, evitándose bajar dichos niveles mínimos de seguridad, aún cuando los mínimos que establezcan en la Unión Europea sean inferiores.

---

#### ENMIENDA NÚM. 400

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 58

De adición.

Añadir después de Interés General «y del personal que realice actividades en relación al mismo».

#### JUSTIFICACIÓN

El material rodante ha sufrido en los últimos años una gran transformación, fruto de la investigación y del desarrollo de las nuevas tecnologías, sirvan como ejemplos dos muestras los trenes de Alta Velocidad que pueden circular a más de 350 kilómetros por hora, o tener los trenes de cercanías de última generación que aconsejan la homologación del personal responsable del mantenimiento de los mismos, tanto por los elementos de seguridad como por la calidad de sus tareas.

---

#### ENMIENDA NÚM. 401

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 59.1

De modificación.

Sustituir en el tercer párrafo del artículo 59.3, donde dice «El Ministerio de Fomento».

Por «El Ministerio de Fomento, en su ámbito competencial.».

#### ENMIENDA NÚM. 402

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 60, apartado 1

De adición.

Añadir tras calificación suficiente «que será establecida mediante los convenios colectivos respectivos que incluirán una nueva clasificación profesional de los trabajadores que operan actualmente y que puedan hacerlo en el futuro en el sistema ferroviario».

#### JUSTIFICACIÓN

La modernización del sistema ferroviario debe llevar aparejada su traslación al ámbito laboral y la necesidad que la propia previsión legal establece en cuanto a la cualificación del personal ferroviario, obliga a abordar de forma integral una nueva clasificación profesional de los trabajadores que van a operar en el sistema ferroviario. Con ello, además, se garantizaría un marco sociolaboral homogéneo que evite situaciones de dumping social que se han producido en otras operaciones liberalizadoras (Telecomunicaciones).

---

#### ENMIENDA NÚM. 403

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 60, apartado 2

De modificación.

Sustituir donde dice «Mediante Orden del Ministerio de Fomento, se establecerán las condiciones».

Por «Mediante Orden del Ministerio de Fomento, previa audiencia a los sindicatos del sector, se establecerán dentro del ámbito competencial estatal, las condiciones».

#### JUSTIFICACIÓN

Para poder acceder al sector ferroviario se deben regular las bases que establezcan unas capacitaciones

mínimas y unos conocimientos básicos sobre el ferrocarril y los trabajos que en él se realizan, por lo que es necesario que las organizaciones sindicales del sector participen a la hora de establecer las condiciones y los requisitos para la obtención de los títulos y los permisos necesarios así como los planes de formación y los itinerarios formativos.

---

**ENMIENDA NÚM. 404**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 69, apartado 4

De adición.

Añadir al final el siguiente párrafo «Quedarán exentas de las mismas aquellas empresas ferroviarias que gestionen Centros de Formación propios y los trabajadores que a la entrada de la ley tengan reconocido el título correspondiente».

**JUSTIFICACIÓN**

No parece lógico, que las empresas que gestionen centros de formación homologados, así como los trabajadores que a la fecha de la entrada de la ley tengan reconocidos los títulos correspondientes o los permisos necesarios tengan que abonar las tasas.

---

**ENMIENDA NÚM. 405**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 76

De modificación.

Sustituir el título del artículo 76.

Por «Canon por utilización de los andenes y terminales ferroviarios de competencia estatal».

**ENMIENDA NÚM. 406**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al Capítulo VI del Título V

De modificación.

Sustituir el título del Capítulo VI.  
 Por «Tarifas de servicios ferroviarios estatales».

---

**ENMIENDA NÚM. 407**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 81.1

De modificación.

Sustituir donde dice: «El Ministerio de Fomento».  
 Por «El Ministerio de Fomento, dentro de las competencias que se derivan del artículo 49.1.21 de la Constitución española y con total respeto del 148.1.5...».

---

**ENMIENDA NÚM. 408**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 81.2

De modificación.

Sustituir donde dice «administración de las infraestructuras».

Por «administración de las infraestructuras de competencia estatal».

**ENMIENDA NÚM. 409****PRIMER FIRMANTE:****Don Joan Puigcercós i  
Boixassa****(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 81.4

De modificación.

Sustituir donde dice «a la participación del Estado español».

Por «a la participación de la Administración central del Estado».

**ENMIENDA NÚM. 410****PRIMER FIRMANTE:****Don Joan Puigcercós i  
Boixassa****(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 82, párrafo 2

De modificación.

Se modifica el párrafo 2 del artículo 82, que pasa a tener la siguiente redacción:

«2. El Comité de Regulación Ferroviaria está compuesto por un Presidente, diez vocales y un Secretario —éstos designados por el Consejo de Ministros— y por un representante de cada una de las Comunidades Autónomas que hayan obtenido traspasos en el ámbito ferroviario y designado por éstas. El Presidente y un Vocal serán nombrados a propuesta del Ministerio de Fomento, y los restantes vocales de la siguiente manera: uno por los Ministerios de Economía, de Hacienda y de Consumo respectivamente, cuatro por las Comunidades Autónomas y dos por la Federación Española de Municipios y Provincias, de entre juristas, economistas y otros profesionales de reconocido prestigio, que actuarán con estricta independencia tanto de la Administración que los designó como de cualesquiera entidades u organizaciones económicas con intereses en el sector ferroviario. Su mandato será de cuatro años, renovables por una sola vez.

El Presidente y los Vocales ejercerán su función con dedicación absoluta y tendrán las incompatibilidades establecidas con carácter general para los Altos cargos de la Administración del Estado.

Reglamentariamente se fijaran las reglas de funcionamiento y el estatuto de sus miembros.

El Secretario habrá de ser licenciado en Derecho y

será designado, en cada momento, por el Comité de Regulación Ferroviaria.

**JUSTIFICACIÓN**

Es manifiesto el incumplimiento de los requisitos exigidos por la normativa Comunitaria, en orden a la adecuada separación del órgano regulador de la Administración. Es por ello que se hace preciso dotar a su personal de la necesaria independencia, y de un estatuto que garantice su función reguladora. Los criterios expuestos siguen los fijados para la composición del Tribunal de Defensa de la Competencia. En todo caso, se sigue el criterio de mantener la adscripción orgánica al Ministerio de Fomento, pero preservando la independencia de su actuación mediante garantías en cuanto al estatuto de sus miembros y a los criterios de actuación.

**ENMIENDA NÚM. 411****PRIMER FIRMANTE:****Don Joan Puigcercós i  
Boixassa****(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 83.1

De modificación.

Sustituir donde dice «Son funciones del Comité de Regulación Ferroviaria las siguientes:»

Por «Son funciones del Comité de Regulación Ferroviaria, dentro del ámbito de competencia estatal establecido en el artículo 149.1.21 de la Constitución española, las siguientes:».

**ENMIENDA NÚM. 412****PRIMER FIRMANTE:****Don Joan Puigcercós i  
Boixassa****(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 83.2

De modificación.

Sustituir donde dice «del sector ferroviario».  
Por «del sector ferroviario estatal».

**ENMIENDA NÚM. 413**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 86.1

De modificación.

Sustituir donde dice «Será competencia del Ministerio de Fomento la inspección de empresas».

Por «Será competencia del Ministerio de Fomento, siempre dentro del ámbito competencial definido en el artículo 149.1.21, la inspección de empresas».

**ENMIENDA NÚM. 414**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 86.5

De modificación.

Sustituir donde dice «el cumplimiento de la normativa».

Por «el cumplimiento, dentro de su ámbito competencial, de la normativa».

**ENMIENDA NÚM. 415**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 86.7

De modificación.

Sustituir donde dice «en el ejercicio de las funciones a que se refiere el presente artículo,».

Por «en el ejercicio de las funciones a que se refiere el presente artículo y siempre dentro del ámbito competencial definido en el artículo 149.1.21 de la Constitución española,».

**ENMIENDA NÚM. 416**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 86.8

De modificación.

Sustituir donde dice «En el ejercicio de su función, el personal del Ministerio».

Por «En el ejercicio de su función dentro de su ámbito competencial, el Ministerio».

**ENMIENDA NÚM. 417**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 95.1

De modificación.

Sustituir donde dice «Corresponderá la imposición de las sanciones».

Por «Corresponderá, dentro del ámbito competencial del 149.1.21 de la Constitución española, la imposición de las sanciones».

**ENMIENDA NÚM. 418**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 95.1

De adición.

Añadir al final del artículo: «Todas las sanciones serán impuestas de común acuerdo con las Comunidades Autónomas afectadas».

**ENMIENDA NÚM. 419**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 96.1

De modificación.

Sustituir el título del artículo 96.1.

Por «Procedimiento sancionador y medidas provisionales en el ámbito de competencia estatal».

\_\_\_\_\_

**ENMIENDA NÚM. 420**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 96.1

De modificación.

Sustituir donde dice «por las Delegaciones del Gobierno en las Comunidades Autónomas, bien por...».

Por «por las Delegaciones del Gobierno en las Comunidades Autónomas o por los legislativos o ejecutivos de éstas, bien por...».

\_\_\_\_\_

**ENMIENDA NÚM. 421**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 96.4

De modificación.

Sustituir donde dice «la Delegación del Gobierno en la Comunidad».

Por «la Delegación del Gobierno en la Comunidad, de común acuerdo con el Parlamento de la Comunidad Autónoma afectada».

\_\_\_\_\_

**ENMIENDA NÚM. 422**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 96.8

De modificación.

Sustituir donde dice «los Delegados del Gobierno en la Comunidad».

Por «los Delegados del Gobierno en la Comunidad, de común acuerdo con el ejecutivo de la Comunidad Autónoma afectada».

\_\_\_\_\_

**ENMIENDA NÚM. 423**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 97.1

De modificación.

Sustituir donde dice «las muy grave a los tres años».

Por «las muy grave a los cinco años».

\_\_\_\_\_

**ENMIENDA NÚM. 424**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 97.2

De modificación.

Sustituir donde dice «muy grave prescribirán a los tres años».

Por «muy grave prescribirán a los cinco años».

\_\_\_\_\_

**ENMIENDA NÚM. 425**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

A la disposición adicional primera, párrafo 2

De modificación.

Se modifica el párrafo número 2 de la disposición adicional primera, que pasa a tener la siguiente redacción:

«1. La entidad pública empresarial RENFE pasará a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, y asumirá las funciones asignadas al administrador de infraestructuras ferroviarias en la presente Ley, una vez que se lleve a cabo la determinación de los medios materiales, organizativos y humanos con los que se dotará la nueva entidad pública empresarial RENFE-operadora.

2. El personal que preste sus servicios en la entidad pública empresarial RENFE se mantendrá en la plantilla de la entidad pública empresarial Administrador de infraestructuras ferroviarias, sin que dicha adscripción pueda justificar ninguna medida de regulación de empleo o cambio en las condiciones de trabajo.

Ello se entiende sin perjuicio de que, en el momento de constitución y entrada en funcionamiento de la entidad pública empresarial RENFE-operadora, la misma se subroga en los derechos y obligaciones laborales del personal adscrito a la prestación del servicio de transporte ferroviario. Dicha integración se llevará a cabo por Orden del Ministerio de Fomento, y previo cumplimiento de los derechos de información y consulta con los representantes de los trabajadores que establece el artículo 44 del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo.

Dicho personal continuará rigiéndose por el convenio colectivo y demás condiciones de trabajo que rijan en el ámbito del personal del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, hasta la suscripción de un nuevo convenio colectivo que resulte de aplicación en el ámbito de la entidad Renfe-Operadora.»

**JUSTIFICACIÓN**

La disposición adicional primera, se establece que RENFE pasará a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Según el Proyecto, el personal de RENFE se integra en el ADIF salvo que el esté vinculado a la prestación del servicio de transporte ferroviario y el que resulte preciso para la puesta en marcha y funcionamiento de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora, en cuyo caso se integrará ésta

«previa audiencia de los representantes de los trabajadores de la primera». Es por ello que se configura como un cambio simultáneo desde la actual Renfe a las nuevas entidades ADIF y RENFE-operadora, cuando ello puede ocasionar problemas de articulación en la medida que las operaciones de delimitación de los recursos organizativos y humanos objeto de transferencia pueden demorarse o concretarse no necesariamente antes de la entrada en vigor de la Ley. De hecho, antes de esa entrada en vigor, resulta poco menos que imposible llevar a cabo actuaciones de adscripción de medios materiales y humanos que, en teoría, la ley no permite. Por ello lo lógico es que el cambio de denominación en favor del ADIF sólo tenga lugar una vez perfeccionada la dotación de medios materiales, organizativos y humanos que se integran en Renfe-Operadora.

Por otra parte, el Proyecto no asegura el cumplimiento del artículo 44 del ET en materia de subrogación empresarial, pues la mera audiencia de los representantes de los trabajadores, en primer lugar, no agota las obligaciones legales impuestas en dicho precepto, que pasan por la información a los representantes sobre los concretos extremos a que alude el artículo 44.6, y sobre todo, por la existencia de un período de consultas cuando se prevea adoptar, como consecuencia de la transmisión, medidas laborales en relación con los trabajadores, medidas que no tienen que identificarse ni con los despidos colectivos ni con los traslados ni con la modificación sustancial de condiciones de trabajo, las cuales tienen su propio mecanismo de adopción y participación sindical.

También es preciso establecer el respeto a las condiciones de trabajo que tenían con anterioridad, y la sujeción a lo dispuesto en el artículo 44 del ET en materia de sucesión de empresa. Además, para evitar vacíos de regulación en las condiciones de trabajo, en tanto se suscribe un nuevo convenio de aplicación a Renfe-Operadora, parece lógico que sigan rigiendo las determinaciones que en cada momento se aplique en la entidad en la que pasa a denominarse la antigua Renfe.

Parece lógico, además, excluir de dicha disposición la regulación del personal del actual Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, sobre todo cuando tiene una disposición específica.

**ENMIENDA NÚM. 426**

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

A la disposición adicional segunda

De adición.

Se incluye un nuevo párrafo, con el número 2, y con la siguiente redacción, pasando el número 2 al número 3, cuyo contenido también se modifica.

«2. De acuerdo con lo previsto en el artículo 44 del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se subrogará en los contratos laborales del personal de la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, cuando así lo determine el Ministerio de Fomento. Con carácter previo a dicha integración, se darán cumplimiento a los derechos de información y consulta previsto en el citado artículo 44 de Estatuto de los Trabajadores.

Dicho personal continuará rigiéndose por el convenio colectivo que viniera aplicándose con anterioridad a la subrogación, hasta la extinción de su plazo de vigencia o hasta la entrada en vigor de un nuevo convenio que les resulte aplicable, salvo que el convenio que viniera rigiendo en la entidad Administrador de Infraestructuras Ferroviarias resulte más beneficioso, en cuyo caso, por acuerdo de los órganos de representación del personal de la entidad Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, se aplicará éste a partir de la efectividad de su integración.

3. Los funcionarios adscritos a la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias cuyos puestos de trabajo se prevea, en la correspondiente relación de puestos de trabajo, que tengan que ser desempeñados por personal laboral, podrán optar, durante el plazo que reglamentariamente se determine, por pasar a ocupar dichos puestos en régimen de derecho laboral, con reconocimiento de la antigüedad que les corresponda y manteniendo sus retribuciones de origen, en caso de que de fueran inferiores, en cómputo global, a la señaladas para el nuevo puesto, y quedando en sus cuerpos y escalas de origen en la situación de excedencia voluntaria prevista en el artículo 29.3.a) de la ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública, o por acceder a los puestos que puedan corresponderles, conforme a la normativa reguladora de la Función Pública, integrarse en la plantilla del personal laboral de la entidad pública.»

#### JUSTIFICACIÓN

Se hace preciso garantizar las condiciones laborales que venían rigiendo con anterioridad al traspaso al ADIF sigan aplicándose con posterioridad a dicho traspaso, si bien a fin de evitar cualquier diferencia de regulaciones entre los colectivos de personal de la misma empresa, se admite la posibilidad de que directamente, por acuerdo de los representantes de los trabajadores del GIF, se aplique el convenio del

personal de Renfe-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Y respecto del personal funcionario, la existencia o no de plazas funcionariales, en lugar de ser una imposición legal, se deja a la determinación, en cada momento, a la relación de puestos de trabajo de dicho organismo. Por otra parte, se reconoce la posibilidad de integrarse en las plazas laborales manteniendo no sólo su antigüedad, sino sus retribuciones en caso de que fueran superiores, a fin de no perjudicar la carrera profesional de dichos funcionarios.

#### ENMIENDA NÚM. 427

##### PRIMER FIRMANTE:

**Don Joan Puigcercós i**

**Boixassa**

**(Grupo Parlamentario Mixto)**

A la disposición adicional tercera

De adición.

Se añade un nuevo párrafo con el número 16 a la disposición adicional tercera, con la siguiente redacción.

«16. A fin de evitar los vacíos de regulación que pueda haber en el ámbito de las demás empresas operadoras del servicio de transporte de mercancías y de viajeros por ferrocarril, hasta tanto entren en vigor los correspondientes convenios colectivos de empresa o de sector que regule las relaciones laborales en dicho ámbito, se declara la extensión del convenio colectivo que en cada momento esté en vigor en la entidad Renfe-Operadora a dicho ámbito sectorial.»

#### JUSTIFICACIÓN

La transición a un nuevo modelo de gestión de las explotaciones del transporte por ferrocarril no puede hacerse a costa de una desregulación de las relaciones laborales en dicho sector, por lo que aparece justificado prever, expresamente, la medida de la extensión de los convenios colectivos, de conformidad con el artículo 92.4 del ET ante la ausencia de representación empresarial para asumir la negociación en un ámbito de actividad, en realidad, es nuevo y lo crea la propia Ley.

Por otra parte, la solución contraria introduciría, inicialmente, una alteración grave de las reglas de la competencia en contra del Operador Público, al tener que competir en el mercado con empresas que no tiene que respetar más derechos laborales que los de derecho necesario, y en particular, el salario mínimo

interprofesional, con el riesgo de dumping social que ello supone. En todo caso, esta medida es respetuosa con la negociación colectiva en dicho ámbito, en la medida que la extensión del convenio colectivo deja de aplicarse a partir del momento en que comience a regir los respectivos convenios, de sector o de empresa.

---

#### ENMIENDA NÚM. 428

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

A la disposición adicional tercera

De adición.

Se añade un nuevo párrafo, con el número 17 a la disposición adicional tercera, con la siguiente redacción.

«17. A fin de llevar a cabo la adecuada racionalización de la estructura de personal en el ámbito del sector ferroviario, y efectuar un seguimiento y evaluación de las repercusiones que el nuevo modelo ferroviario tiene en la evolución y crecimiento del empleo en dicho sector de actividad, y de las medidas que se pueden adoptar para contribuir a su consolidación y crecimiento, el Ministerio de Fomento constituirá, en el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de esta Ley, un Observatorio del Empleo del Sector Ferroviario, como órgano consultivo y de participación de las empresas afectadas y representaciones sindicales con implantación en el sector, y que contará con representación de los Ministerios de Fomento y de Trabajo. Su Orden de creación regulará su estructura, competencias y funcionamiento.

#### JUSTIFICACIÓN

Se trata de que la Administración disponga de un cauce por el cual conozca la evolución del sector del empleo en el que participen los interlocutores sociales, las empresas afectadas, los organismos públicos y los Ministerios de Fomento y de Trabajo, a fin de que posibilitar el dialogo social, la participación de los sujetos afectados, y se disponga, en última instancia, de criterios para adoptar medidas que aseguren el mantenimiento y la creación de empleo en el nuevo entorno diseñado por la Ley.

#### ENMIENDA NÚM. 429

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

A la disposición adicional tercera, apartado 3

De adición.

Incluir un último párrafo:

«Dentro de la prestación del servicio ferroviario de la RENFE-operadora tanto de mercancías como de viajeros, queda incluido el mantenimiento del material rodante dedicado al mismo, así como, el personal que a la entrada en vigor de la ley lo venga realizando.»

#### JUSTIFICACIÓN

Consideramos el mantenimiento del material rodante un valor añadido a la operación del transporte ferroviario, otras experiencias como el proceso de liberalización del transporte aéreo lo demuestra.

Es importante que el operador de transporte ferroviario participe en el mantenimiento de su material, así como tener acceso a los conocimientos de tecnológicos del nuevo material.

En la actualidad RENFE cuenta con una Unidad de Negocio de Mantenimiento Integral de trenes con una plantilla cercana a los 4.300 trabajadores.

---

#### ENMIENDA NÚM. 430

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

A la disposición adicional tercera, apartado 10

De supresión.

Suprimir del texto del apartado 10 de la disposición adicional.

#### JUSTIFICACIÓN

Tal y como viene expresado en el texto del proyecto de Ley abre la puerta para la posible privatización de Unidades de Negocio completas, ejemplo la decisión de crear una Sociedad Anónima que sustituya a la UN de Alta Velocidad que obtiene beneficios sustanciales, o parcialmente ir desgajando de las UNs las secciones, servicios o

dependencias con mayor demanda en el mercado, dejando a la entidad pública empresarial con los servicios más deficitarios, condenándola por tanto al fracaso.

#### ENMIENDA NÚM. 431

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

A la disposición transitoria tercera

De adición.

Incorporar al final del apartado 20 de dicha disposición «Salvo aquellas que se mantienen abiertas en la actualidad por medio de convenios entre RENFE y las Comunidades Autónomas o aquellas que siguen siendo utilizadas por necesidad del tráfico ferroviario».

#### JUSTIFICACIÓN

En el Acuerdo de Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 1984, se diferencian en tres bloques los tramos de línea férrea, que se deciden cerrar por considerarlas líneas altamente deficitarias.

En el apartado C del artículo 10 de dicho acuerdo se incluyen los siguientes tramos:

Mérida-Zafra-Villanueva-Río Minas: 196 km.  
Granada-Bobadilla: 123 km.  
Utrera-La Roda: 110 km.  
Lorca-Almendricos-Águilas: 54 km.  
Valladolid-Ariza: 254 km.  
Plasencia-Astorga: 331 km.  
Lérida-Puebla de Segur: 90 km.  
Játiva-Alcoy: 64 km.  
Gibraleón-Ayamonte: 49 km.  
Puerto de Santamaría-Sanlúcar de Barrameda: 37 km.

En dicho apartado se establecía que por razones de interés regional o local se podrían establecer convenios entre RENFE y las CC.AA. para la prestación de servicios subvencionados por las mismas.

Después de casi 20 años, salvo los tramos Valladolid-Ariza, Plasencia-Astorga, Gibraleón-Ayamonte y Puerto de Santa María-Sanlúcar que están cerrados, los demás tramos han superado con creces el concepto de altamente deficitarios, unos han sido renovados en su totalidad, otros están incluidos en el Plan de Infraestructuras 2000-2007 para la construcción de líneas de Alta Velocidad. Por lo que deben de formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

#### ENMIENDA NÚM. 432

**PRIMER FIRMANTE:**  
**Don Joan Puigcercós i**  
**Boixassa**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

Nueva disposición adicional cuarta

De adición.

Se incorpora una nueva disposición adicional, que sistemáticamente es la señalada como cuarta, pasando a numerarse correlativamente las que aparecen en el texto del proyecto. La nueva disposición adicional tiene la siguiente redacción:

«Disposición adicional cuarta. El Comité de Coordinación del Sector Ferroviario Público Estatal.

El Ministerio de Fomento procederá a la constitución, mediante Orden, y en el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de esta Ley, del Comité de Coordinación del Sector Ferroviario Público Estatal, el cual, bajo la presidencia del Ministro de Fomento o la persona en quien delegue, y con participación de los órganos de dirección de las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y RENFE-Operadora, asumirá la coordinación de las políticas públicas que lleven a cabo y ejecuten dichos organismos públicos, a fin de conseguir el adecuado grado de eficacia en el desempeño de sus competencias y la adecuada racionalización de los recursos públicos en dicho Sector. En particular, las determinaciones del Comité de Coordinación informarán las políticas que, en el ámbito de sus competencias, lleven a cabo los organismos públicos presentes en el mismo.»

#### JUSTIFICACIÓN

La diferenciación del régimen jurídico de la administración de infraestructuras ferroviarias y la explotación del transporte ferroviario no debe ignorar que los intereses públicos se encuentran presentes en los dos sectores de actividad, por lo que pasar de un modelo de integración a un modelo de diferenciación radical puede incurrir en riesgos de falta de coordinación de las políticas que desempeñen los organismos públicos respectivos. La adscripción al Ministerio de Fomento se debe de concretar en órgano que tenga capacidad para desempeñar funciones de coordinación de la política del sector ferroviario en las materias que repercuten, mutuamente, en el ámbito de la infraestructura y de la explotación, lo que asegura la adecuada racionalidad en el empleo de los recursos públicos. Ello se entiende como una medida necesaria, especialmente en los primeros años de funcionamiento del nuevo modelo, y en tanto que el mismo se consolida.

## ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

- Enmienda núm. 177, del G.P. Catalán (CiU) a la sustitución de la expresión «Red ferroviaria de Interés General» a lo largo de todo el Proyecto de Ley.

### Exposición de motivos

- Enmienda núm. 232, del G.P. Socialista, párrafo 2º.
- Enmienda núm. 233, del G.P. Socialista, párrafo 4º.
- Enmienda núm. 234, del G.P. Socialista, párrafo 7º.
- Enmienda núm. 139, del G.P. Popular, párrafo 9º.
- Enmienda núm. 235, del G.P. Socialista, párrafo 9º.
- Enmienda núm. 140, del G.P. Popular, párrafo 10º.
- Enmienda núm. 178, del G.P. Catalán (CiU), párrafo 11º.
- Enmienda núm. 179, del G.P. Catalán (CiU), párrafo 11º bis (nuevo).
- Enmienda núm. 141, del G.P. Popular, párrafo 15º.
- Enmienda núm. 236, del G.P. Socialista, párrafo 21º.
- Enmienda núm. 142, del G.P. Popular, párrafo 22º.
- Enmienda núm. 237, del G.P. Socialista, párrafo 23º.

## TÍTULO I

### Artículo 1

- Enmienda núm. 7, del G.P. Federal de Izquierda Unida.
- Enmienda núm. 180, del G.P. Catalán (CiU).

### Artículo 2

- Enmienda núm. 181, del G.P. Catalán (CiU), letra a).
- Enmienda núm. 238, del G.P. Socialista, letra a).
- Enmienda núm. 348, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), letra a).
- Enmienda núm. 182, del G.P. Catalán (CiU), letra b).
- Enmienda núm. 349, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), letra b).
- Enmienda núm. 350, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), letra c).
- Enmienda núm. 183, del G.P. Catalán (CiU), letra e).
- Enmienda núm. 239, del G.P. Socialista, letra e) bis (nueva).
- Enmienda núm. 8, del G.P. Federal de Izquierda Unida, letra f).
- Enmienda núm. 240, del G.P. Socialista, letra f) bis (nueva).
- Enmienda núm. 351, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), letra g).

- Enmienda núm. 9, del G.P. Federal de Izquierda Unida, letra g).
- Enmienda núm. 241, del G.P. Socialista, letra g) bis (nueva).
- Enmienda núm. 352, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), letra h).
- Enmienda núm. 10, del G.P. Federal de Izquierda Unida, letra i).
- Enmienda núm. 354, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), letra k).
- Enmienda núm. 11, del G.P. Federal de Izquierda Unida, letra m).
- Enmienda núm. 184, del G.P. Catalán (CiU), letra m).
- Enmienda núm. 143, del G.P. Popular, letra m).
- Enmienda núm. 242, del G.P. Socialista, letra m).
- Enmienda núm. 353, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), letra l).

## TÍTULO II

### CAPÍTULO I

#### Artículo 3

- Enmienda núm. 12, del G.P. Federal de Izquierda Unida.
- Enmienda núm. 13, del G.P. Federal de Izquierda Unida.
- Enmienda núm. 185, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 243, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 355, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto).

#### Artículo 4

- Enmienda núm. 14, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 1.
- Enmienda núm. 77, del Sr. Rodríguez Sánchez (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 123, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 144, del G.P. Popular, apartado 1.
- Enmienda núm. 186, del G.P. Catalán (CiU), apartado 1.
- Enmienda núm. 244, del G.P. Socialista, apartado 1.
- Enmienda núm. 356, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 15, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 2.
- Enmienda núm. 78, del Sr. Rodríguez Sánchez (G.P. Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 94, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 187, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.

- Enmienda núm. 245, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 357, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 358, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 247, del G.P. Socialista, apartado 2, párrafo nuevo.
- Enmienda núm. 16, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 3.
- Enmienda núm. 17, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 3.
- Enmienda núm. 79, del Sr. Rodríguez Sánchez (G.P. Mixto), apartado 3.
- Enmienda núm. 95, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartado 3.
- Enmienda núm. 188, del G.P. Catalán (CiU), apartado 3.
- Enmienda núm. 246, del G.P. Socialista, apartado 3.
- Enmienda núm. 80, del Sr. Rodríguez Sánchez (G.P. Mixto), apartado 4 (nuevo).
- Enmienda núm. 124, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 4 (nuevo).

## CAPÍTULO II

- Enmienda núm. 248, del G.P. Socialista, epígrafe.

### Artículo 5

- Enmienda núm. 18, del G.P. Federal de Izquierda Unida.
- Enmienda núm. 145, del G.P. Popular.
- Enmienda núm. 249, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 189, del G.P. Catalán (CiU), epígrafe y apartado 2.
- Enmienda núm. 81, del Sr. Rodríguez Sánchez (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 125, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.
- Enmienda núm. 359, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 126, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 2.

### Artículo 5 bis (nuevo)

- Enmienda núm. 250, del G.P. Socialista.

### Artículo 5 ter (nuevo)

- Enmienda núm. 251, del G.P. Socialista.

### Artículo 6

- Enmienda núm. 19, del G.P. Federal de Izquierda Unida.
- Enmienda núm. 145, del G.P. Popular.
- Enmienda núm. 20, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 1.
- Enmienda núm. 82, del Sr. Rodríguez Sánchez (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 96, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 190, del G.P. Catalán (CiU), apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 252, del G.P. Socialista, apartado 1.
- Enmienda núm. 361, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 21, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 2.
- Enmienda núm. 83, del Sr. Rodríguez Sánchez (G.P. Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 97, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 253, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 360, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 2.

### Artículo 7

- Enmienda núm. 145, del G.P. Popular.
- Enmienda núm. 22, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 1.
- Enmienda núm. 254, del G.P. Socialista, apartado 1.
- Enmienda núm. 362, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 363, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 255, del G.P. Socialista, apartado 3 (nuevo).

### Artículo 8

- Enmienda núm. 145, del G.P. Popular.
- Enmienda núm. 23, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 191, del G.P. Catalán (CiU), apartado 1.
- Enmienda núm. 256, del G.P. Socialista, apartado 1.
- Enmienda núm. 192, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2, letra a).
- Enmienda núm. 257, del G.P. Socialista, apartado 2, letra a).
- Enmienda núm. 258, del G.P. Socialista, apartado 3.
- Enmienda núm. 259, del G.P. Socialista, apartado 5.

## Artículo 9

- Enmienda núm. 145, del G.P. Popular.
- Enmienda núm. 364, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), epígrafe.
- Enmienda núm. 24, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 1.
- Enmienda núm. 365, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 193, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2, párrafo 1º.
- Enmienda núm. 260, del G.P. Socialista, apartado 2, párrafo 1º.
- Enmienda núm. 25, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 2, párrafo 2º.
- Enmienda núm. 261, del G.P. Socialista, apartado 4.
- Enmienda núm. 366, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 4.

## Artículo 10

- Enmienda núm. 145, del G.P. Popular.
- Enmienda núm. 98, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 262, del G.P. Socialista, apartado 1.
- Enmienda núm. 99, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 263, del G.P. Socialista, apartado 2 bis (nuevo).
- Enmienda núm. 194, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), apartado 3.

## Artículo 11

- Enmienda núm. 145, del G.P. Popular.
- Enmienda núm. 195, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 367, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto).
- Enmienda núm. 84, del Sr. Rodríguez Sánchez (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 264, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 265, del G.P. Socialista, apartado 4, párrafo 1º.
- Enmienda núm. 100, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartado 4, párrafo 2º.
- Enmienda núm. 266, del G.P. Socialista, apartado 4, párrafo 2º.

## CAPÍTULO III

## Artículo 12

- Sin enmiendas.

## Artículo 13

- Enmienda núm. 146, del G.P. Popular, apartados 2 y 3.
- Enmienda núm. 196, del G.P. Catalán (CiU), apartado 5 (nuevo).

## Artículo 14

- Enmienda núm. 147, del G.P. Popular.

## Artículo 15

- Enmienda núm. 267, del G.P. Socialista, apartado 2, párrafo 3º.

## Artículo 16

- Enmienda núm. 148, del G.P. Popular, apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 368, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 3.

## Artículo 17

- Sin enmiendas.

## Artículo 18

- Enmienda núm. 197, del G.P. Catalán (CiU), epígrafe.
- Enmienda núm. 149, del G.P. Popular, apartados 1 y 2.

## CAPÍTULO IV

## Artículo 19

- Enmienda núm. 26, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 2.

## CAPÍTULO V

## Artículo 20

- Enmienda núm. 369, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto).

## Artículo 21

- Enmienda núm. 370, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 1, párrafo 1º.
- Enmienda núm. 27, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 1, letras a), f), g) e i).
- Enmienda núm. 101, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartado 1, letra a).

- Enmienda núm. 28, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 127, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 268, del G.P. Socialista, apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 371, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 150, del G.P. Popular, apartado 1, letras k) y l).
- Enmienda núm. 29, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 2.
- Enmienda núm. 30, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 2.
- Enmienda núm. 102, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 372, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 31, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 3.
- Enmienda núm. 269, del G.P. Socialista, apartado 3.

#### Artículo 22

- Enmienda núm. 32, del G.P. Federal de Izquierda Unida.
- Enmienda núm. 33, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 1.
- Enmienda núm. 103, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 373, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 151, del G.P. Popular, apartado 2.
- Enmienda núm. 270, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 34, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 3.
- Enmienda núm. 104, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartado 3.
- Enmienda núm. 271, del G.P. Socialista, apartado 3.
- Enmienda núm. 374, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 3.
- Enmienda núm. 35, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartados 4 y 5.
- Enmienda núm. 105, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartados 4 y 5.
- Enmienda núm. 272, del G.P. Socialista, apartados 4 y 5.
- Enmienda núm. 375, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartados 4 y 5.
- Enmienda núm. 85, del Sr. Rodríguez Sánchez (G.P. Mixto), apartado 5.
- Enmienda núm. 376, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto).

#### Artículo 23

- Enmienda núm. 152, del G.P. Popular, apartados 6 y 8.

#### Artículo 24

- Enmienda núm. 273, del G.P. Socialista, apartado 3.
- Enmienda núm. 36, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 4.
- Enmienda núm. 106, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartado 4.
- Enmienda núm. 153, del G.P. Popular, apartado 4.
- Enmienda núm. 198, del G.P. Catalán (CiU), apartado 4, párrafo nuevo.
- Enmienda núm. 377, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 4, párrafo nuevo.
- Enmienda núm. 274, del G.P. Socialista, apartado 5 (nuevo).

#### Artículo 25

- Enmienda núm. 37, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 1.
- Enmienda núm. 107, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 275, del G.P. Socialista, apartado 1.
- Enmienda núm. 378, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 1.

#### Artículo 26

- Sin enmiendas.

#### Artículo 27

- Enmienda núm. 379, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 1, párrafo 1º.

#### Artículo 28

- Enmienda núm. 86, del Sr. Rodríguez Sánchez (G.P. Mixto).
- Enmienda núm. 128, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).

### CAPÍTULO VI

- Enmienda núm. 276, del G.P. Socialista, epígrafe.
- Enmienda núm. 380, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), epígrafe.

#### Artículo 29

- Enmienda núm. 277, del G.P. Socialista, epígrafe.
- Enmienda núm. 278, del G.P. Socialista.

## CAPÍTULO VII

— Enmienda núm. 381, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), epígrafe.

## Artículo 30

— Sin enmiendas.

## Artículo 31

— Enmienda núm. 38, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 2.

— Enmienda núm. 154, del G.P. Popular, apartado 2.

— Enmienda núm. 279, del G.P. Socialista, apartado 2.

— Enmienda núm. 382, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 2.

## Artículo 32

— Sin enmiendas.

## Artículo 33

— Sin enmiendas.

## Artículo 34

— Enmienda núm. 199, del G.P. Catalán (CiU), apartado 1.

— Enmienda núm. 280, del G.P. Socialista, apartado 1.

— Enmienda núm. 281, del G.P. Socialista, apartado 2.

## Artículo 35

— Sin enmiendas.

## CAPÍTULO VIII

— Enmienda núm. 383, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), epígrafe.

## Artículo 36

— Enmienda núm. 39, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 1.

— Enmienda núm. 200, del G.P. Catalán (CiU), apartado 1.

— Enmienda núm. 282, del G.P. Socialista, apartado 1.

— Enmienda núm. 384, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 1.

— Enmienda núm. 283, del G.P. Socialista, apartado 2.

— Enmienda núm. 155, del G.P. Popular, apartado 4.

— Enmienda núm. 201, del G.P. Catalán (CiU), apartado 4.

— Enmienda núm. 202, del G.P. Catalán (CiU), apartado 5.

— Enmienda núm. 284, del G.P. Socialista, apartado 5.

— Enmienda núm. 129, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 6 (nuevo).

## CAPÍTULO IX

— Enmienda núm. 385, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), epígrafe.

## Artículo 37

— Enmienda núm. 203, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.

— Enmienda núm. 285, del G.P. Socialista, apartado 2.

— Enmienda núm. 386, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 2.

— Enmienda núm. 387, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 2.

— Enmienda núm. 40, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 3.

— Enmienda núm. 388, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 3.

— Enmienda núm. 156, del G.P. Popular, apartado 3.

## Artículo 38

— Sin enmiendas.

## TÍTULO III

## Artículo 39

— Enmienda núm. 286, del G.P. Socialista, párrafo nuevo.

## Artículo 40

— Enmienda núm. 41, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 1.

— Enmienda núm. 287, del G.P. Socialista, apartado 1.

— Enmienda núm. 389, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 1.

## Artículo 41

— Sin enmiendas.

## TÍTULO IV

## CAPÍTULO I

## Artículo 42

- Enmienda núm. 42, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 2.
- Enmienda núm. 204, del G.P. Catalán (CiU), apartados 4 y 5 (nuevos).

## CAPÍTULO II

- Enmienda núm. 44, del G.P. Federal de Izquierda Unida.
- Enmienda núm. 390, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), epígrafe.

## Artículo 43

- Enmienda núm. 288, del G.P. Socialista.

## Artículo 44

- Enmienda núm. 391, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), epígrafe.
- Enmienda núm. 43, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 1.
- Enmienda núm. 157, del G.P. Popular, apartado 1.
- Enmienda núm. 289, del G.P. Socialista, apartado 1.

## Artículo 45

- Enmienda núm. 391, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), epígrafe.
- Enmienda núm. 290, del G.P. Socialista, apartado 3, letra a).

## Artículo 46

- Enmienda núm. 291, del G.P. Socialista, apartado 1.
- Enmienda núm. 158, del G.P. Popular, apartado 5.

## Artículo 47

- Enmienda núm. 391, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), epígrafe.

## Artículo 48

- Sin enmiendas.

## Artículo 49

- Enmienda núm. 391, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), epígrafe.

- Enmienda núm. 159, del G.P. Popular.

## Artículo 50

- Enmienda núm. 391, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), epígrafe.
- Enmienda núm. 45, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 4.

## Artículo 51

- Enmienda núm. 391, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), epígrafe.
- Enmienda núm. 160, del G.P. Popular, apartado 1, letra e).
- Enmienda núm. 46, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 4 (nuevo).

## Artículo 52

- Sin enmiendas.

## CAPÍTULO III

## Artículo 53

- Enmienda núm. 392, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), epígrafe.
- Enmienda núm. 47, del G.P. Federal de Izquierda Unida.
- Enmienda núm. 87, del Sr. Rodríguez Sánchez (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 130, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.
- Enmienda núm. 292, del G.P. Socialista, apartado 1.
- Enmienda núm. 393, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 205, del G.P. Catalán (CiU), apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 88, del Sr. Rodríguez Sánchez (G.P. Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 131, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 2.
- Enmienda núm. 293, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 294, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 295, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 296, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 89, del Sr. Rodríguez Sánchez (G.P. Mixto), apartado 3, 4 y 5.
- Enmienda núm. 394, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 5.

## Artículo 54

- Enmienda núm. 48, del G.P. Federal de Izquierda Unida.
- Enmienda núm. 206, del G.P. Catalán (CiU), apartado 1.
- Enmienda núm. 395, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 396, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 397, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 3.

## CAPÍTULO IV

- Enmienda núm. 49, del G.P. Federal de Izquierda Unida.

## Artículo 55

- Sin enmiendas.

## CAPÍTULO V

## Artículo 56

- Sin enmiendas.

## Artículo 57

- Enmienda núm. 398, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto).
- Enmienda núm. 50, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 2.
- Enmienda núm. 51, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 2.
- Enmienda núm. 207, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.
- Enmienda núm. 399, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 208, del G.P. Catalán (CiU), apartado 4.
- Enmienda núm. 297, del G.P. Socialista, apartado 4.

## Artículo 58

- Enmienda núm. 52, del G.P. Federal de Izquierda Unida, epígrafe.
- Enmienda núm. 53, del G.P. Federal de Izquierda Unida.
- Enmienda núm. 209, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 298, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 299, del G.P. Socialista.

- Enmienda núm. 400, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto).

## CAPÍTULO VI

## Artículo 59

- Enmienda núm. 54, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 1.
- Enmienda núm. 210, del G.P. Catalán (CiU), apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 401, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 108, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartado 2, letra b).
- Enmienda núm. 109, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartado 2, letra d).
- Enmienda núm. 300, del G.P. Socialista, apartado 2, letra d).
- Enmienda núm. 55, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 2, letra e).
- Enmienda núm. 56, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartados 3 y 4.
- Enmienda núm. 110, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartado 3.
- Enmienda núm. 211, del G.P. Catalán (CiU), apartado 3.
- Enmienda núm. 301, del G.P. Socialista, apartado 3.
- Enmienda núm. 111, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartado 4.
- Enmienda núm. 212, del G.P. Catalán (CiU), apartado 5 (nuevo).

## CAPÍTULO VII

## Artículo 60

- Enmienda núm. 302, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 57, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 1.
- Enmienda núm. 213, del G.P. Catalán (CiU), apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 402, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 58, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 2.
- Enmienda núm. 214, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.
- Enmienda núm. 403, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 2.

## TÍTULO V

— Enmienda núm. 161, del G.P. Popular.

## CAPÍTULO I

## Artículo 61

— Enmienda núm. 161, del G.P. Popular.

## Artículo 62

— Enmienda núm. 161, del G.P. Popular.

## Artículo 63

— Enmienda núm. 161, del G.P. Popular.

## Artículo 64

— Enmienda núm. 161, del G.P. Popular.

## CAPÍTULO II

## Artículo 65

— Enmienda núm. 161, del G.P. Popular.

## Artículo 66

— Enmienda núm. 161, del G.P. Popular.

## Artículo 67

— Enmienda núm. 161, del G.P. Popular.

## Artículo 68

— Enmienda núm. 161, del G.P. Popular.  
— Enmienda núm. 303, del G.P. Socialista.

## CAPÍTULO III

— Enmienda núm. 215, del G.P. Catalán (CiU), epígrafe.

## Artículo 69

— Enmienda núm. 59, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 4.  
— Enmienda núm. 161, del G.P. Popular.  
— Enmienda núm. 216, del G.P. Catalán (CiU), apartado 4.  
— Enmienda núm. 404, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 4.

## Artículo 70

— Enmienda núm. 161, del G.P. Popular.

## Artículo 71

— Enmienda núm. 161, del G.P. Popular.

## Artículo 72

— Enmienda núm. 161, del G.P. Popular.

## CAPÍTULO IV

## Artículo 73

— Enmienda núm. 161, del G.P. Popular.

## Artículo 74

— Enmienda núm. 161, del G.P. Popular.

## Artículo 75

— Enmienda núm. 161, del G.P. Popular.  
— Enmienda núm. 304, del G.P. Socialista.

## Artículo 76

— Enmienda núm. 161, del G.P. Popular.  
— Enmienda núm. 405, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), epígrafe.

## CAPÍTULO V

## Artículo 77

— Enmienda núm. 161, del G.P. Popular.

## CAPÍTULO VI

— Enmienda núm. 161, del G.P. Popular.  
— Enmienda núm. 406, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), epígrafe.

## Artículo 78

— Enmienda núm. 161, del G.P. Popular.

## Artículo 79

— Enmienda núm. 161, del G.P. Popular.

## TÍTULO VI

## Artículo 80

— Enmienda núm. 90, del Sr. Rodríguez Sánchez (G.P. Mixto), apartado 1, letra f).

## Artículo 81

- Enmienda núm. 407, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 1, párrafo 1º.
- Enmienda núm. 60, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 112, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 132, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 305, del G.P. Socialista, apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 217, del G.P. Catalán (CiU), apartado 1, letras a) y b).
- Enmienda núm. 61, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 1, letra e).
- Enmienda núm. 306, del G.P. Socialista, apartado 1, letra e).
- Enmienda núm. 307, del G.P. Socialista, apartado 1, letra f).
- Enmienda núm. 162, del G.P. Popular, apartado 1, letra j).
- Enmienda núm. 308, del G.P. Socialista, apartado 1, letra k).
- Enmienda núm. 309, del G.P. Socialista, apartado 1, letra n).
- Enmienda núm. 408, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 310, del G.P. Socialista, apartado 3.
- Enmienda núm. 409, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 4.

## Artículo 82

- Enmienda núm. 311, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 218, del G.P. Catalán (CiU), apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 62, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 2.
- Enmienda núm. 113, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 133, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 2.
- Enmienda núm. 410, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 2.

## Artículo 83

- Enmienda núm. 411, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 1, párrafo 1º.
- Enmienda núm. 63, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 1.
- Enmienda núm. 219, del G.P. Catalán (CiU), apartados 1, 3 y 5.
- Enmienda núm. 312, del G.P. Socialista, apartado 1, letra d).

- Enmienda núm. 313, del G.P. Socialista, apartado 1, letra g) (nueva).
- Enmienda núm. 314, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 412, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 163, del G.P. Popular, apartado 4.

## Artículo 84

- Enmienda núm. 315, del G.P. Socialista.

## TÍTULO VII

## Artículo 85

- Enmienda núm. 220, del G.P. Catalán (CiU), apartado 1.
- Enmienda núm. 164, del G.P. Popular, apartado 3.

## Artículo 86

- Enmienda núm. 64, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 165, del G.P. Popular, apartados 1, 2, 4 y 9.
- Enmienda núm. 221, del G.P. Catalán (CiU), apartados 1 y 9, letra a).
- Enmienda núm. 413, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 414, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 5.
- Enmienda núm. 415, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 7.
- Enmienda núm. 416, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 9.

## Artículo 87

- Sin enmiendas.

## Artículo 88

- Enmienda núm. 166, del G.P. Popular, letras d), g) y h).

## Artículo 89

- Enmienda núm. 167, del G.P. Popular, letras c), f) y n).
- Enmienda núm. 316, del G.P. Socialista, letra q) (nueva).
- Enmienda núm. 317, del G.P. Socialista, letra r) (nueva).

## Artículo 90

- Enmienda núm. 222, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2, párrafo 1º.
- Enmienda núm. 168, del G.P. Popular, apartado 2, letras c) y j).
- Enmienda núm. 318, del G.P. Socialista, apartado 2, letra f).
- Enmienda núm. 319, del G.P. Socialista, apartado 2, letra h).
- Enmienda núm. 320, del G.P. Socialista, apartado 2, letra i).

## Artículo 91

- Enmienda núm. 321, del G.P. Socialista, apartado 5.

## Artículo 92

- Enmienda núm. 322, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 65, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 1.
- Enmienda núm. 223, del G.P. Catalán (CiU), apartado 3.
- Enmienda núm. 66, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 5.

## Artículo 93

- Sin enmiendas.

## Artículo 94

- Enmienda núm. 323, del G.P. Socialista.

## Artículo 95

- Enmienda núm. 417, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 418, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 324, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 169, del G.P. Popular, apartado 2.

## Artículo 96

- Enmienda núm. 419, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), epígrafe.
- Enmienda núm. 420, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 169, del G.P. Popular, apartado 4.
- Enmienda núm. 325, del G.P. Socialista, apartado 4.
- Enmienda núm. 421, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 4.
- Enmienda núm. 326, del G.P. Socialista, apartado 6.
- Enmienda núm. 422, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 8.

## Artículo 97

- Enmienda núm. 423, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 424, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 2.

## Disposición adicional primera

- Enmienda núm. 67, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 425, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 114, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 327, del G.P. Socialista, apartado 1.
- Enmienda núm. 170, del G.P. Popular, apartado 2.
- Enmienda núm. 224, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.
- Enmienda núm. 328, del G.P. Socialista, apartado 2.

## Disposición adicional segunda

- Enmienda núm. 68, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 2.
- Enmienda núm. 115, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartado 1 bis (nuevo) y 2.
- Enmienda núm. 329, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 426, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 2 bis (nuevo).
- Enmienda núm. 330, del G.P. Socialista, apartado 3 (nuevo).

## Disposición adicional tercera

- Enmienda núm. 69, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 3.
- Enmienda núm. 331, del G.P. Socialista, apartado 3.
- Enmienda núm. 332, del G.P. Socialista, apartado 3, párrafo nuevo.
- Enmienda núm. 429, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 3, párrafo nuevo.
- Enmienda núm. 333, del G.P. Socialista, apartado 6.
- Enmienda núm. 334, del G.P. Socialista, apartado 10.
- Enmienda núm. 430, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 10.
- Enmienda núm. 70, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 10.
- Enmienda núm. 116, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartado 10.
- Enmienda núm. 335, del G.P. Socialista, apartado 11.

- Enmienda núm. 336, del G.P. Socialista, apartado 12.
- Enmienda núm. 71, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 16 (nuevo).
- Enmienda núm. 337, del G.P. Socialista, apartado 16 (nuevo).
- Enmienda núm. 427, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 16 (nuevo).
- Enmienda núm. 117, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartados 16 y 17 (nuevos).
- Enmienda núm. 72, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 17 (nuevo).
- Enmienda núm. 428, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 17 (nuevo).

#### Disposición adicional cuarta

- Enmienda núm. 171, del G.P. Popular.
- Enmienda núm. 225, del G.P. Catalán (CiU), párrafo nuevo.

#### Disposición adicional quinta

- Sin enmiendas.

#### Disposición adicional sexta

- Enmienda núm. 338, del G.P. Socialista.

#### Disposición adicional séptima

- Enmienda núm. 176, del G.P. Popular.
- Enmienda núm. 226, del G.P. Catalán (CiU), apartado 1 y 2 (nuevo).

#### Disposición adicional octava

- Sin enmiendas.

#### Disposiciones adicionales nuevas

- Enmienda núm. 73, del G.P. Federal de Izquierda Unida.
- Enmienda núm. 74, del G.P. Federal de Izquierda Unida.
- Enmienda núm. 118, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto)
- Enmienda núm. 119, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto).
- Enmienda núm. 120, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto).
- Enmienda núm. 121, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto).
- Enmienda núm. 227, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 339, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 432, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto).

#### Disposición transitoria primera

- Enmienda núm. 134, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 172, del G.P. Popular.
- Enmienda núm. 340, del G.P. Socialista, letra A).
- Enmienda núm. 135, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 2 (nuevo).

#### Disposición transitoria segunda

- Enmienda núm. 173, del G.P. Popular.

#### Disposición transitoria tercera

- Enmienda núm. 228, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 91, del Sr. Rodríguez Sánchez (G.P. Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 136, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.
- Enmienda núm. 342, del G.P. Socialista, apartado 1.
- Enmienda núm. 343, del G.P. Socialista, apartado 1.
- Enmienda núm. 75, del G.P. Federal de Izquierda Unida, apartado 2.
- Enmienda núm. 122, del Sr. Saura Laporta (G.P. Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 431, del Sr. Puigcercós i Boixassa (G.P. Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 92, del Sr. Rodríguez Sánchez (G.P. Mixto), apartado 3 (nuevo).
- Enmienda núm. 137, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 3 (nuevo).

#### Disposición transitoria cuarta

- Enmienda núm. 93, del Sr. Rodríguez Sánchez (G.P. Mixto).
- Enmienda núm. 138, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).

#### Disposición transitoria quinta

- Sin enmiendas.

#### Disposición transitoria sexta

- Sin enmiendas.

#### Disposiciones transitorias nuevas

- Enmienda núm. 76, del G.P. Federal de Izquierda Unida.
- Enmienda núm. 229, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 344, del G.P. Socialista.

#### Disposición derogatoria

- Sin enmiendas.

## Disposición final primera

- Enmienda núm. 230, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.
- Enmienda núm. 341, del G.P. Socialista, párrafo nuevo.
- Enmienda núm. 345, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 346, del G.P. Socialista, apartado 3 (nuevo).

## Disposición final segunda

- Enmienda núm. 231, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 347, del G.P. Socialista.

## Disposición final tercera

- Enmienda núm. 174, del G.P. Popular.

## Anexo

- Enmienda núm. 175, del G.P. Popular, guión 17º, letra e).

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

