



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

VII LEGISLATURA

Serie II:  
PROYECTOS DE LEY

15 de septiembre de 2003

Núm. 136 (c)  
(Cong. Diputados, Serie A, núm. 135  
Núm. exp. 121/000135)

### PROYECTO DE LEY

**621/000136 Del sector ferroviario.**

### ENMIENDAS

**621/000136**

#### PRESIDENCIA DEL SENADO

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 191 del Reglamento del Senado, se ordena la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES de las **enmiendas** presentadas al Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Palacio del Senado, 11 de septiembre de 2003.—P. D., **Manuel Cavero Gómez**, Letrado Mayor del Senado.

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el Reglamento del Senado, formula 12 enmiendas al Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Palacio del Senado, 10 de septiembre de 2003.—El Portavoz, **Joseba Zubia Atxaerandio**.

#### ENMIENDA NÚM. 1 Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV)

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el artículo

107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 4, puntos 1 y 2.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone modificar el texto de los puntos 1 y 2 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.»

#### JUSTIFICACIÓN

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 fe-

roviario 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 CC.AA. 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 PCT 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 íntegra y exclusivamente por el territorio de la Comunidad Autónoma, ya que, de acuerdo con los artículos 148.1.5ª CE y 9.15 del EAC, estos ferrocarriles son de competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma.»

---

**ENMIENDA NÚM. 2**  
**Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV)**

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 6.1.**

ENMIENDA

De modificación.

Se propone añadir un inciso en el número 1 del artículo 6 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...»

JUSTIFICACIÓN

Si bien el número uno del artículo anterior establece que la planificación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la RFIG y el establecimiento o modificación de las líneas ferroviarias o de tramos de las mismas se hará oídas las Comunidades Autónomas, parece igualmente necesaria la participación de las Comunidades Autónomas 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. 3**  
**Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV)**

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 21.1.a).**

ENMIENDA

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.»

JUSTIFICACIÓN

Debe explicitarse la remisión al procedimiento de aprobación de los proyectos básicos y de construcción que quedaría establecido en el artículo 6.1. de resultar aprobada la enmienda precedente.

---

**ENMIENDA NÚM. 4**  
**Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV)**

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el artículo

107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 28**.

#### ENMIENDA

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...»

#### JUSTIFICACIÓN

El procedimiento de aprobación del Estatuto del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias debe reconocer a las CC.AA. la intervención que se corresponde con sus competencias en materia de transporte, en general, y de transporte ferroviario, en particular.

---

#### ENMIENDA NÚM. 5 Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV)

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 53.1**.

#### ENMIENDA

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 aquélla.»

#### JUSTIFICACIÓN

La configuración de la RFIG no puede tener consecuencias contrarias a la distribución de competencias establecidas en el bloque de constitucionalidad, de acuerdo con el que a las CC.AA. les corresponde la competencia de ejecución en la ordenación del transporte con origen y des-

tino en el territorio de la CA «aunque discurren 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» (artículo 12.9 EAPV).

---

#### ENMIENDA NÚM. 6 Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV)

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 53.2**.

#### ENMIENDA

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...».

#### JUSTIFICACIÓN

Es necesario, en correspondencia con lo señalado en la enmienda precedente, respetar la distribución de competencias en materia de transporte entre Estado y CC.AA. establecida en el bloque de constitucionalidad.

---

#### ENMIENDA NÚM. 7 Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV)

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 82.2**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone adicionar un inciso en el número 2 del artículo 82, para dar entrada a las CC.AA. 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 Ministro 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.»

#### JUSTIFICACIÓN

La importancia de las competencias de las CC.AA. en materia de transporte ferroviario, incluso en el ámbito de las infraestructuras de titularidad del Estado, hace conveniente la participación de las CC.AA. en el procedimiento de designación de los miembros del Comité de Regulación Ferroviaria.

#### ENMIENDA NÚM. 8 Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV)

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Transitoria Primera**.

#### ENMIENDA

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...».

En la letra A): «Desde la entrada en vigor de esta Ley, el transporte de mercancías prestado sobre la denominada...».

En la letra B): «antes del 1 de enero de 2006, el transporte de mercancías sobre la Red Ferroviaria de Interés General...».

#### JUSTIFICACIÓN

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 trans-

porte, 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 automáticas. 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 motivo —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 CC.AA. 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. 9 Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV)

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Transitoria Primera, Apartado 2**.

#### ENMIENDA

De adición.

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.»

## JUSTIFICACIÓN

Complementaria de la enmienda anterior. Su motivación es, por tanto, idéntica.

—————

**ENMIENDA NÚM. 10**  
**Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV)**

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Transitoria Tercera**.

## ENMIENDA

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, e 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.»

## JUSTIFICACIÓN

Necesidad de adecuar las líneas y tramos que integran la RFIG a la distribución de competencias entre Estado y CC.AA. en materia de ferrocarriles.

—————

**ENMIENDA NÚM. 11**  
**Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV)**

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Transitoria Tercera**.

## ENMIENDA

De adición.

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 gestionadas 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.»

## JUSTIFICACIÓN

Necesidad de adecuar la composición de la RFIG a la distribución de competencias entre Estado y CC.AA. 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. 12**  
**Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV)**

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Transitoria Cuarta**.

## ENMIENDA

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 establezca el Estado y las CC.AA. 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.»

#### JUSTIFICACIÓN

Necesidad de adecuar las previsiones de esta Ley a la distribución de competencias en materia de transporte ferroviario establecida en el bloque de constitucionalidad, en el que se atribuye a las CC.AA. 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.

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan 78 enmiendas al Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Palacio del Senado, 10 de septiembre de 2003.—**José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares.**

#### **ENMIENDA NÚM. 13** **De don José Cabrero Palomares y** **don Eduardo Cuenca Cañizares** **(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 1.**

#### ENMIENDA

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. 14**

#### **De don José Cabrero Palomares y** **don Eduardo Cuenca Cañizares** **(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 2.**

#### ENMIENDA

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. 15**

#### **De don José Cabrero Palomares y** **don Eduardo Cuenca Cañizares** **(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en

el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 2**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone suprimir el apartado g).

MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 16

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 2**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone suprimir el apartado i).

MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 17

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 2**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone una nueva redacción de la letra m).

«m) Proteger los intereses de los usuarios, especialmente en el caso de personas con discapacidad o movilidad reducida 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 demuestra 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. 18

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 3**, tras «estaciones».

ENMIENDA

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. 19

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 3**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone suprimir el siguiente texto: «... y cualesquiera otros que reglamentariamente se determinen.»

MOTIVACIÓN

Deben de quedar claros en la Ley la infraestructura que se considera como ferroviaria y no dejar a posibles catalogaciones reglamentarias la definición de las mismas.

**ENMIENDA NÚM. 20**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 4.1**.

ENMIENDA

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. 21**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 4.2**.

ENMIENDA

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 ó 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. El 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 afección 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 echa 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 las distintas Adinistraciones Territoriales —Comunidades Autónomas y Entidades Locales—, como sectores respresentativos 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 de 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, simplemente, por Orden Ministerial. La concreción de dicho Interés General la lleva a cabo el Proyecto, definiendo a la Red de Interés General como la integrada 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 fe-

roviarias en régimen de libre concurrencia. 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, al 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. 22

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 4.3**.

#### ENMIENDA

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. 23

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 4.3**.

#### ENMIENDA

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 concurra 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 el 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. 24

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 5**.

### ENMIENDA

De modificación.

Se propone sustituir la totalidad del artículo por el siguiente texto.

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

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 las excepciones 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 integrante 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 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.

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. 25

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 7.1.**

#### ENMIENDA

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. 26

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 9.1.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone suprimir el 2° párrafo.

#### MOTIVACIÓN

Eliminar la posibilidad de que dentro de la zona de servicio ferroviario se puedan acometer otras actividades no relacionadas con éste.

#### ENMIENDA NÚM. 27

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 10. Números 1 y 2.**

#### ENMIENDA

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. 28**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 11**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone suprimir este artículo.

MOTIVACIÓN

En coherencia con enmiendas anteriores, en concreto con las correspondientes al artículo 4.3.

**ENMIENDA NÚM. 29**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 11.1**. (Clausura de líneas o tramos de la infraestructura ferroviaria.)

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor:

«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 art. 11 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 de-

terminados 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 déficit 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 déficit 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. 30**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en

el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 11.1**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone sustituir la expresión «... tres meses...» por la de: «... doce meses...».

#### MOTIVACIÓN

Adecuar el plazo previsto para acordar la clausura de una línea a plazos más realistas de acuerdo con las necesidades del sector y de la población y empresas que pudieran verse afectadas por el cierre de ésta.

Para la clausura de las líneas, el único condicionante que contempla el Proyecto es dar traslado a la 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. 31 De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 11.2**.

#### ENMIENDA

De modificación.

El apartado 2 del artículo 11 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 pondrá en conocimiento de las Comunidades Au-

tónomas 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 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 la 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. 32 De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 19.2**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone sustituir la expresión: «... servicio de interés general y esencial...» por el siguiente: «... servicio público esencial...».

#### 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. 33**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 21.1.**

ENMIENDA

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. 34**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 21.1. Letra a).**

ENMIENDA

De modificación.

El apartado a) del número 1 del art. 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

Ferrovial 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 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 del 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. 35**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 21.2.**

ENMIENDA

De modificación.

Se propone 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 con parte de los materiales necesarios para la construcción y reparación de la infraestructura ferroviaria.

**ENMIENDA NÚM. 36**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 21. Número 2.**

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica el número 2 del art. 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.»

MOTIVACIÓN

El art. 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. 37**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en

el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 21.2.**

ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir «in fine» el siguiente texto:

«... salvo aquellos que sean inherentes a su propia actividad».

MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas.

No debe de crearse un obstáculo legal que introduzca innecesarias rigideces en la implantación del nuevo modelo, es lógico que el ADIF pueda efectuar servicios de transportes que sean inherentes a su propia actividad, por ejemplo materiales para la construcción de nuevas líneas o para el mantenimiento de las mismas, etc.

**ENMIENDA NÚM. 38**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 21.3.**

ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir un nuevo párrafo del siguiente tenor:

«La realización de estos 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

Las funciones del administrador de infraestructuras ferroviarias debería estar sujeto a lo dispuesto en la LOFAGE.

**ENMIENDA NÚM. 39**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en

el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 22**.

#### ENMIENDA

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 los de 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 infraes-

tructuras 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 al artículo 5 que dota al 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 (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. 40

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 22.1**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone dar una nueva redacción:

«1. Corresponde al administrador de infraestructura ferroviaria la construcción, 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 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. 41**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 22.3**.

## ENMIENDA

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 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, así como las de mantenimiento, no podrán ser objeto de contratación con terceros, 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, salvo que se constate la insuficiencia de medios propios, personales, materiales u organizativos, por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias con respecto a estas últimas funciones.»

## MOTIVACIÓN

En la actualidad el mantenimiento de la infraestructura está 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.

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 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 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 confucionismo, al permitir su contratación con terceros, y por otra parte, excluir dicha colaboración.

**ENMIENDA NÚM. 42**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 22. Números 4 y 5.**

ENMIENDA

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 una 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. 43**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 24.**

ENMIENDA

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.»

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. 44**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 25.1.**

ENMIENDA

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 al Derecho Laboral, sin perjuicio de 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 en cuanto a la contratación y a la selección mediante convocatoria pública basada en los principios de igualdad, mérito y capacidad.»

## 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 art. 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. 45

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 31.2**.

## ENMIENDA

De modificación.

Se propone sustituir: «... los agentes de transportes...» por: «las autoridades públicas, los consignatarios...».

## MOTIVACIÓN

El Proyecto de Ley va más 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 públicas, consignatarios, cargadores y los operadores de transporte combinado. En la definición de autoridades públicas están incluidas las autoridades portuarias, aeropuertos, etc.

## ENMIENDA NÚM. 46

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 36.1**.

## ENMIENDA

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 sólo una orden del Ministerio.

## ENMIENDA NÚM. 47

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 37.3**.

## ENMIENDA

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. 48

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 40.1**, tras «... administrador de infraestructura ferroviaria...».

## ENMIENDA

De adición.

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 realiza estas tareas, debe ir junto con RENFE al nuevo ADIF.

---

**ENMIENDA NÚM. 49**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 42.2**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone sustituir: «... servicio de interés general y esencial...» por: «... servicio público y esencial...».

MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas.

---

**ENMIENDA NÚM. 50**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Capítulo II del Título IV**.

ENMIENDA

De supresión.

Se propone suprimir este capítulo.

MOTIVACIÓN

Frenar el proceso de liberalización que con esta Ley sufre el Sector Ferroviario en su conjunto.

---

**ENMIENDA NÚM. 51**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en

el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 44.1**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir tras «... licencia de empresa ferroviaria...» el siguiente texto: «... 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. 52**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 50.4**.

ENMIENDA

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. 53**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 51.3**.

## ENMIENDA

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 las 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. 54

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 53**.

## ENMIENDA

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 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.

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 obli-

gaciones 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. 55

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 54**.

## ENMIENDA

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. 56

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Capítulo IV del Título IV**.

## ENMIENDA

De supresión.

## MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas.

—————

**ENMIENDA NÚM. 57**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 56.1**.

## ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir «in fine» el siguiente texto:

«1. ..., que en ningún caso reducirán los estándares o parámetros establecidos en la actualidad para el transporte ferroviario en España.».

## MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas.

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, aun cuando los mínimos que establezcan en la Unión Europea sean inferiores.

—————

**ENMIENDA NÚM. 58**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 57.2**.

## ENMIENDA

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 cuyos estándares o parámetros no podrán ser inferiores a los establecidos actualmente.

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. 59**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 57.2. Primer párrafo**.

## ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir «in fine» 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 se 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. 60**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en

el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 57.5**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor:

«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, de control del tráfico, de mantenimiento de la infraestructura y del material rodante, 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 revocación y revisión.»

#### MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas.

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. 61

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 58 en el Título**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor literal:

«Artículo 58. Homologación del material rodante y del personal del mismo.»

#### MOTIVACIÓN

Añadir la homologación del personal.

#### ENMIENDA NÚM. 62

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 58**.

#### ENMIENDA

De adición.

Se propone una nueva redacción a partir de «... Interés General...» del siguiente tenor: «... 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 necesaria la homologación del personal responsable del mantenimiento, tanto en materia de seguridad como en la calidad de las tareas a realizar.

#### ENMIENDA NÚM. 63

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 59.1**.

#### ENMIENDA

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. 64**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 59.2.e)**.

ENMIENDA

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. 65**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 59. Números 3 y 4.**

ENMIENDA

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. 66**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 60.**

ENMIENDA

De modificación.

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor:

«1. El personal que preste sus servicios en el ámbito ferroviario habrá de contar con la cualificación y la homologación necesarias que permiten la prestación del servicio ferroviario con las debidas garantías de seguridad y eficacia.

2. Mediante Orden del Ministerio de Fomento y previa audiencia de los sindicatos más representativos del sector, 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.

En dicha Orden se establecerá la convalidación de los títulos o permisos del personal de RENFE que, a la entrada en vigor de la presente Ley, ya estén en posesión de los mismos.»

MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas.

La modernización del sistema ferroviario debe llevar aparejada su traslación al ámbito laboral y la necesidad de 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. 67**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 60.1.**

## ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir tras: «... cualificación suficiente...» 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 al 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. 68

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 60.2**.

## ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir tras «... previa audiencia...» el siguiente texto: «... y negociación...» (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. 69

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 69.4**.

## ENMIENDA

De adición

Se propone añadir un nuevo párrafo tras los apartados a) y b) con 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. 70

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 81.1.a)**.

## ENMIENDA

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.

**ENMIENDA NÚM. 71**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 81.1.e).**

ENMIENDA

De supresión.

MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas.

**ENMIENDA NÚM. 72**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 82.2.**

ENMIENDA

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 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.»

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 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. 73**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 83.1.**

ENMIENDA

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. 74**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 86.2**.

## ENMIENDA

De modificación.

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor literal:

«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. 75**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 92.1**.

## ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir «in fine» el siguiente texto:

«... 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. 76**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo 92.5**.

## ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir «in fine» el siguiente texto:

«... 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. 77**  
**De don José Cabrero Palomares y**  
**don Eduardo Cuenca Cañizares**  
**(GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Primera. 1 y 2**.

## ENMIENDA

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 Ferrovia-

rias, 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.»

#### MOTIVACIÓN

La Disposición Adicional Primera establece que RENFE pasará a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Según el Proyecto, el personal de RENFE se integra en el ADIF salvo 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, 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 art. 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 art. 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 art. 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. 78

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Segunda**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Se incluye un nuevo 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 Ferrovia-

rias 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 art. 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 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. 79

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Tercera**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone una nueva redacción.

«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 asumirá el mantenimiento de su material rodante, así mismo 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 realización de los servicios de transporte de mercancías que estuviere prestando, en dicho momento, la entidad pública empresarial RENFE. 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.

Dentro de la prestación del servicio ferroviario de RENFE-Operadora, tanto de mercancías como de viajeros, queda incluido el mantenimiento del material rodante dedicado al mismo.

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 establecido en el punto 1.1 de dicho artículo en cuanto a revestir la forma de sociedad anónima, y solicitar la correspondiente licencia.

5. RENFE-Operadora, para el cumplimiento de sus fines, se responsabilizará del mantenimiento de su material

rodante, y tendrá 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 entre 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 presten 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.»

## MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas.

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. 80 De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Tercera.2.**

## ENMIENDA

De modificación.

Se propone una nueva redacción:

«2.2. El objeto de la entidad RENFE-Operadora es la prestación de servicios de transporte ferroviario tanto de mercancías como de viajeros. RENFE-Operadora asumirá el mantenimiento de su material rodante, así mismo 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.

#### MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas.

#### ENMIENDA NÚM. 81 De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Tercera.3.**

#### ENMIENDA

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 lo 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. 82 De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Tercera.**

#### ENMIENDA

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. 83 De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Tercera.**

#### ENMIENDA

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 art. 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 tienen 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. 84

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Tercera**.

#### ENMIENDA

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 posibilite 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. 85

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente

#### ENMIENDA

De adición.

Se incorpora una **nueva Disposición Adicional**, que sistemáticamente será 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 de 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. 86

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente

#### ENMIENDA

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. 87

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda a la **Disposición Transitoria Tercera**.

#### ENMIENDA

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 necesidades 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 1º 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. 88

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente

## ENMIENDA

De adición.

Se añade una **nueva Disposición Transitoria**, con la siguiente redacción:

«Disposición Transitoria Séptima (nueva). 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 representativa.

## ENMIENDA NÚM. 89

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente

## ENMIENDA

De adición.

De una **nueva Disposición Transitoria** del siguiente tenor:

«Disposición Transitoria (nueva).

Teniendo en cuenta las circunstancias económicas y productivas concretas en las que se desarrolla la prestación del servicio ferroviario, los trabajadores que a la entrada en vigor de la presente Ley pertenezcan a la plantilla de RENFE, mantendrán las condiciones sociolaborales existentes en la fecha de formalización y constitución de las Entidades Públicas Empresariales previstas en la misma, sin perjuicio de los cambios que puedan producirse en el futuro como consecuencia de la negociación con las organizaciones sindicales. Así mismo, se mantendrá la plantilla fija existente en el momento de la formalización durante

un período de cinco años. A los efectos de este requisito se identificará la cifra de dicha plantilla en la formalización de la transmisión y creación de las Entidades Públicas Empresariales.»

## MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas.

La transición a un nuevo modelo de gestión de la explotación 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 art. 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.

Es necesario garantizar el empleo estable que existe en la actual plantilla de RENFE, evitando su sustitución por contratas y subcontratas así mismo puede producirse la contradicción de que en una entidad pública empresarial exista excedente de plantilla y en la otra necesidad de contratación.

## ENMIENDA NÚM. 90

**De don José Cabrero Palomares y don Eduardo Cuenca Cañizares (GPMX)**

Los Senadores José Cabrero Palomares y Eduardo Cuenca Cañizares IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Anexo. Apartado Servicios adicionales. Letra e).**

## ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir «in fine» el siguiente texto:

«e) ... incluidas en el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias».

## MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas.

El art. 3º de la Ley establece que las terminales de cargas son parte de la infraestructura ferroviaria, y el anexo los incluye como servicios adicionales.

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el Reglamento del Senado, formula 34 enmiendas al Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Palacio del Senado, 10 de septiembre de 2003.—El Portavoz, **Isidre Molas i Batllori**.

**ENMIENDA NÚM. 91**  
**Del Grupo Parlamentario Entesa**  
**Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 2.a)**.

ENMIENDA

De modificación.

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. 92**  
**Del Grupo Parlamentario Entesa**  
**Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 2.b)**.

ENMIENDA

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 ti-

tularidad 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 el principio de subsidiariedad que marca la UE, y siempre garantizando su financiación.

**ENMIENDA NÚM. 93**  
**Del Grupo Parlamentario Entesa**  
**Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 2.c)**.

ENMIENDA

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. 94**  
**Del Grupo Parlamentario Entesa**  
**Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 2.g)**.

ENMIENDA

De supresión.

## 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. 95**  
**Del Grupo Parlamentario Entesa**  
**Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 2.h)**.

## ENMIENDA

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. 96**  
**Del Grupo Parlamentario Entesa**  
**Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 2.l)**.

## ENMIENDA

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. 97**  
**Del Grupo Parlamentario Entesa**  
**Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 2.k)**.

## ENMIENDA

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. 98**  
**Del Grupo Parlamentario Entesa**  
**Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del

Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 3.**

#### ENMIENDA

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 despejaría 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, no cabe dejar abierto la incorporación de otros elementos con posterioridad a la aprobación de la Ley.

---

#### ENMIENDA NÚM. 99 Del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 4.1.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor literal:

«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 que se delimita el ámbito competencial de las Comunidades Autónomas para aquellas líneas que transcurren íntegramente por su territorio.

#### ENMIENDA NÚM. 100 Del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 4.2.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor literal:

«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 han de 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. 101 Del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 5.1.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor literal:

«1. 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 Ferrovia-

rio, 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.»

#### 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.

---

#### ENMIENDA NÚM. 102 Del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 7**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Sustituir el enunciado del título del artículo 7 por el siguiente:

«Artículo 7. Incidencia de las infraestructuras ferroviarias estatales sobre el planeamiento urbanístico.»

#### JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con otras enmiendas.

---

#### ENMIENDA NÚM. 103 Del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 7.2**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone sustituir la expresión: «... al Ministerio de Fomento, para que emita en el plazo de un mes y con carácter vinculante...», por la siguiente:

«... al Ministerio de Fomento y a las Comunidades Autónomas afectadas para que emitan en el plazo de dos meses y con carácter vinculante...»

#### JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con otras enmiendas.

---

#### ENMIENDA NÚM. 104 Del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 9.1**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone sustituir la expresión: «El Ministerio de Fomento podrá delimitar...», por la siguiente: «El Ministerio de Fomento, o el titular de la competencia, podrá delimitar...»

#### JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con otras enmiendas.

---

#### ENMIENDA NÚM. 105 Del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 9.2**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone sustituir la expresión: «... y aprobado por el Ministerio de Fomento.», por la siguiente: «...y aprobado por el Ministerio de Fomento, de común acuerdo Comunidades Autónomas implicadas.»

## JUSTIFICACIÓN

Se requiere el consentimiento de las Comunidades Autónomas.

—————

**ENMIENDA NÚM. 106**  
**Del Grupo Parlamentario Entesa**  
**Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 11.1.**

## ENMIENDA

De modificación.

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor literal:

«1. 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, podrá acordar su clausura.»

## JUSTIFICACIÓN

Se requiere el consentimiento de las Comunidades Autónomas para la adopción del acuerdo de clausura.

—————

**ENMIENDA NÚM. 107**  
**Del Grupo Parlamentario Entesa**  
**Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 11.2.**

## ENMIENDA

De modificación.

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor literal:

«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 Comunida-

des 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. 108**  
**Del Grupo Parlamentario Entesa**  
**Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 20.**

## ENMIENDA

De modificación.

Se propone sustituir la expresión: «... infraestructuras ferroviarias...», por la siguiente: «... infraestructuras ferroviarias de competencia estatal...»

## JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica del redactado.

**ENMIENDA NÚM. 109**  
**Del Grupo Parlamentario Entesa**  
**Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 21.1**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone sustituir la expresión: «... las siguientes competencias:», por la siguiente: «... las siguientes competencias, siempre dentro del ámbito del artículo 149.1.21 de la Constitución:».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica del redactado.

**ENMIENDA NÚM. 110**  
**Del Grupo Parlamentario Entesa**  
**Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 21, apartado 1, letra a)**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor literal:

«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 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. 111**  
**Del Grupo Parlamentario Entesa**  
**Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 21, apartado 2**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor literal:

«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 régi-

men 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. 112**  
**Del Grupo Parlamentario Entesa**  
**Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 22, apartado 3**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor literal:

«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.»

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.

Se constata 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 administración de las mismas, que 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 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 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. 113**  
**Del Grupo Parlamentario Entesa**  
**Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 22, números 4 y 5.**

ENMIENDA

De modificación.

Se propone suprimir los números 4 y 5 de este artículo.

JUSTIFICACIÓN

El contenido del número 4 queda integrado en el número 3, cuya modificación se ha llevado a cabo por la enmienda anterior.

El número 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 se trata de un régimen legal redundante, sin que aparezca justificado romper el sistema unitario de contratación administrativa mediante disposiciones específicas.

**ENMIENDA NÚM. 114**  
**Del Grupo Parlamentario Entesa**  
**Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 24.4.**

ENMIENDA

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 desa-

fectados 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. 115**  
**Del Grupo Parlamentario Entesa**  
**Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 25.1.**

ENMIENDA

De modificación.

Se propone una nueva redacción del siguiente tenor literal:

«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. 116  
Del Grupo Parlamentario Entesa  
Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 27.**

ENMIENDA

De modificación.

Sustituir el enunciado del título del artículo 27 por el siguiente:

«Artículo 27. Control de la actuación del administrador de infraestructuras ferroviarias de competencia estatal.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica del redactado.

—————

**ENMIENDA NÚM. 117  
Del Grupo Parlamentario Entesa  
Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Capítulo VI del Título II de la Ley.**

ENMIENDA

De modificación.

Sustituir el enunciado del Capítulo VI por el siguiente:

«Declaración sobre la red ferroviaria de competencia estatal.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica del redactado.

—————

**ENMIENDA NÚM. 118  
Del Grupo Parlamentario Entesa  
Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Capítulo VII del Título II.**

ENMIENDA

De modificación.

Sustituir el enunciado del Capítulo VII por el siguiente:

«Adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria estatal.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

—————

**ENMIENDA NÚM. 119  
Del Grupo Parlamentario Entesa  
Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 31.2.**

ENMIENDA

De sustitución.

Sustituir en el apartado 2 la expresión: «... los agentes de transportes ...», por la siguiente: «... las autoridades públicas, los consignatarios...»

JUSTIFICACIÓN

El Proyecto de Ley va más lejos de las directivas comunitarias, en concreto en el artículo 2 de la directiva 2001/14 define quién puede solicitar capacidad infraestructura, destinándola a las autoridades publicas, consignatarios, cargadores y los operadores de transporte combinado.

—————

**ENMIENDA NÚM. 120  
Del Grupo Parlamentario Entesa  
Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 33.**

ENMIENDA

De adición.

Se añade un nuevo apartado 3 al artículo 33, con el siguiente redactado:

«3. En la Orden del Ministerio de Fomento se velará para que las sociedades constituidas o promovidas por Comunidades Autónomas o administraciones locales tengan preferencia en el procedimiento de adjudicación.»

#### JUSTIFICACIÓN

Defensa de los intereses del sistema autonómico.

---

#### ENMIENDA NÚM. 121 Del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 36**.

#### ENMIENDA

De sustitución.

Redacción que se propone:

«Artículo 36. Régimen aplicable.

Las infraestructuras ferroviarias que, en cada momento, existan en el ámbito de los Puertos y Aeropuertos y estén conectadas con la Red Ferroviaria del Estado, formarán parte de ésta desde que así se establezca mediante Orden del Ministerio de Fomento, siendo necesaria la aceptación expresa y previa de la Comunidad Autónoma y la suscripción del correspondiente convenio con la misma.

En el supuesto que la construcción de la infraestructura ferroviaria hayan sido financiada a cargo de la Comunidad Autónoma, ésta mantendrá su titularidad sobre la misma, sin perjuicio de la suscripción del preceptivo convenio con el Ministerio de Fomento.»

#### JUSTIFICACIÓN

Defensa de los intereses del sistema autonómico.

---

#### ENMIENDA NÚM. 122 Del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 37**.

#### ENMIENDA

De adición.

Se añade un nuevo apartado 5 al artículo 37, con el siguiente redactado:

«5. Las Comunidades Autónomas deberán autorizar y emitir un informe previo y vinculante sobre los proyectos de establecimiento o explotación que pretendan ubicarse en su territorio.»

#### JUSTIFICACIÓN

Defensa de los intereses del sistema autonómico.

---

#### ENMIENDA NÚM. 123 Del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 59.2**.

#### ENMIENDA

De adición.

Se añade una nueva letra h) al apartado, con el siguiente redactado:

«h) Ser atendidos en las lenguas cooficiales de las respectivas Comunidades Autónomas, incluyendo la rotulación y emisión de mensajes en dichos idiomas.»

#### JUSTIFICACIÓN

Defensa de los derechos de los usuarios según los Estatutos de Autonomía.

---

#### ENMIENDA NÚM. 124 Del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda de una **nueva Disposición Adicional Novena**.

#### ENMIENDA

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 Novena. Traspaso de los servicios regionales y de cercanías a la Generalitat de Catalunya.

En el plazo máximo de tres años, el Gobierno procederá al traspaso a la Generalitat de Catalunya de los servicios ferroviarios cuyo itinerario transcurra íntegramente dentro del territorio de dicha Comunidad Autónoma.

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 o 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.

El Senador Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 17 enmiendas al Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Palacio del Senado, 10 de septiembre de 2003.—**Anxo Manuel Quintana González.**

#### ENMIENDA NÚM. 125 De don Anxo Manuel Quintana González (GPMX)

Senador Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 4.1.**

#### ENMIENDA

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.»

#### JUSTIFICACIÓN

Consideramos que la definición de la Red Ferroviaria de Interés General debe limitarse a las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado, permitiendo, de esta forma, que las Comunidades Autónomas puedan actuar en materia ferroviaria en las relaciones entre los principales núcleos de población de su territorio, o en las relaciones ferroviarias entre CC.AA. limítrofes o incluso en las relaciones ferroviarias internacionales en los casos de CC.AA. fronterizas, cuando los respectivos gobiernos autonómicos lo consideren de interés para el desarrollo de su Comunidad.

#### ENMIENDA NÚM. 126 De don Anxo Manuel Quintana González (GPMX)

Senador Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 4.2.**

#### ENMIENDA

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.»

#### JUSTIFICACIÓN

La definición de importantes infraestructuras viarias, tales como líneas ferroviarias que podrían formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General afecta a múltiples competencias que han sido asumidas por la mayoría de las Comunidades Autónomas, tales como la Protección del Medio

Ambiente, la Ordenación del Territorio, el Transporte Interno o el Desarrollo Económico. En consecuencia consideramos que las CC.AA. deberían ejercer un papel más relevante en la definición de la Red Ferroviaria de Interés General en su ámbito territorial, más allá de la mera evacuación de un informe no vinculante como prevé el Proyecto de Ley.

---

**ENMIENDA NÚM. 127**  
**De don Anxo Manuel Quintana**  
**González (GPMX)**

Senador Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 4.3.**

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la sustitución 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 concurren, 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.»

JUSTIFICACIÓN

Con esta enmienda se pretende que la inclusión o exclusión de una determinada infraestructura de la Red ferroviaria de interés general se realice siempre por acuerdo entre el Ministerio de Fomento y las Comunidades Autónomas afectadas y que, en todo caso, los supuestos de exclusión deban contar con el informe favorable previo de dichas CC.AA.

---

**ENMIENDA NÚM. 128**  
**De don Anxo Manuel Quintana**  
**González (GPMX)**

Senador Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Re-

glamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 4.5 (nuevo).**

ENMIENDA

De adición.

Se propone la inclusión de un nuevo apartado 5, al artículo 4, con el siguiente texto:

«5. 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.»

JUSTIFICACIÓN

Se pretende garantizar unos niveles de servicio y calidad mínimos homogéneos en toda la Red Ferroviaria de Interés General, no contemplados en el Proyecto de Ley.

---

**ENMIENDA NÚM. 129**  
**De don Anxo Manuel Quintana**  
**González (GPMX)**

Senador Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 5.1.**

ENMIENDA

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».

JUSTIFICACIÓN

Por congruencia con nuestras enmiendas al artículo 4 y para preservar el derecho de las CC.AA. a participar en la definición de la Red Ferroviaria de Interés General en su territorio.

---

**ENMIENDA NÚM. 130**  
**De don Anxo Manuel Quintana**  
**González (GPMX)**

Senador Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 11.1.**

## ENMIENDA

De modificación.

Se propone la substitución del apartado 1 del artículo 11 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 en virtud del artículo 53 de esta Ley 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.»

## JUSTIFICACIÓN

La competencia del Gobierno Central para clausurar infraestructuras ferroviarias debe limitarse a aquellas líneas o tramos de su competencia, y por lo tanto a los que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General. Además consideramos insuficiente el criterio de clausura establecido en el artículo 11 cuando sobre las líneas afectadas se presten servicios declarados de interés público.

—————

**ENMIENDA NÚM. 131**  
**De don Anxo Manuel Quintana**  
**González (GPMX)**

Senador Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 11.2.**

## ENMIENDA

De modificación.

Se propone la substitución del apartado 2 del artículo 11 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.»

## JUSTIFICACIÓN

Se pretende que las infraestructuras ferroviarias que pudieran ser objeto de clausura por parte del Consejo de Ministros en aplicación del apartado 1 de este artículo puedan ser transferidas íntegramente, incluida su titularidad y administración, a las Comunidades Autónomas o Entidades Locales afectadas.

—————

**ENMIENDA NÚM. 132**  
**De don Anxo Manuel Quintana**  
**González (GPMX)**

Senador Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 8.1.**

## ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir a continuación de la redacción dada por el Proyecto de Ley al apartado 1 del artículo 8, el siguiente texto:

«No se aprobarán proyectos de construcción de nuevas líneas ferroviarias o de modificación de trazados actuales que incluyan pasos a nivel.»

## JUSTIFICACIÓN

Se pretende garantizar que en ningún caso se puedan proyectar y construir nuevas líneas ferroviarias o modificaciones de trazados actuales que incluyan pasos a nivel.

—————

**ENMIENDA NÚM. 133**  
**De don Anxo Manuel Quintana**  
**González (GPMX)**

Senador Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 22.5.**

## ENMIENDA

De supresión.

## JUSTIFICACIÓN

Por desacuerdo con la opción de construcción o administración de infraestructuras ferroviarias mediante la celebración de contratos de concesión de obras públicas, que en el fondo constituye una vía de privatización de dichas infraestructuras ferroviarias.

**ENMIENDA NÚM. 134**  
**De don Anxo Manuel Quintana**  
**González (GPMX)**

Senador Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 28.1.**

ENMIENDA

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.»

JUSTIFICACIÓN

Se pretende garantizar la participación de las Comunidades Autónomas en el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

ENMIENDA NÚM. 135

**De don Anxo Manuel Quintana**  
**González (GPMX)**

Senador Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 53.1.**

ENMIENDA

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 aquélla resulte deficitaria o dichos servicios no se produzcan en las adecuadas condiciones de frecuencia y calidad. Cuando la declaración de interés público se realice a instancia de las Comunidades Autónomas éstas 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.»

JUSTIFICACIÓN

Se pretende que las Comunidades Autónomas puedan optar por la transferencia de los servicios ferroviarios que hayan sido declarados de interés público por el Consejo de Ministros y que se presten sobre infraestructuras ferroviarias de interés general que discurran por su territorio y por el traspaso íntegro, incluidas su titularidad y administración, de las infraestructuras ferroviarias necesarias para la prestación de dichos servicios de interés general.

ENMIENDA NÚM. 136

**De don Anxo Manuel Quintana**  
**González (GPMX)**

Senador Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 53.2.**

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la substitución 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.»

JUSTIFICACIÓN

Entendemos que por sus especiales características, la calidad y frecuencia de los servicios ferroviarios declarados de interés público sólo puede ser garantizada mediante su prestación por entidades empresariales públicas, ya sea la entidad pública empresarial RENFE-Operadora o las empresas ferroviarias públicas de las Comunidades Autónomas.

ENMIENDA NÚM. 137

**De don Anxo Manuel Quintana**  
**González (GPMX)**

Senador Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 5 (apartado 3, 4 y 5).**

ENMIENDA

De supresión.

## JUSTIFICACIÓN

Por congruencia con nuestras enmiendas a los apartados 1 y 2 de este artículo.

—————  
**ENMIENDA NÚM. 138**  
**De don Anxo Manuel Quintana**  
**González (GPMX)**

Senador Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 80.1.**

## ENMIENDA

De supresión.

Se propone la supresión de la letra f) del apartado 1 del artículo 80.

## JUSTIFICACIÓN

Por congruencia con nuestras enmiendas a los apartados 1 y 2 del artículo 53.

—————  
**ENMIENDA NÚM. 139**  
**De don Anxo Manuel Quintana**  
**González (GPMX)**

Senador Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Transitoria Tercera.1.**

## ENMIENDA

De modificación.

Se propone la substitución 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 podrán ser transferidos a las Comunidades Autónomas previo acuerdo entre el Ministerio

de Fomento y los correspondientes órganos de las Comunidades Autónomas.»

## JUSTIFICACIÓN

Se pretende que la Red de ancho métrico de titularidad del Estado y administrada por FEVE y los servicios ferroviarios que se prestan sobre la misma puedan ser transferidos a las Comunidades Autónomas previo acuerdo entre el Ministerio de Fomento y los correspondientes órganos de las Comunidades Autónomas.

—————  
**ENMIENDA NÚM. 140**  
**De don Anxo Manuel Quintana**  
**González (GPMX)**

Senador Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Transitoria Tercera.3.**

## ENMIENDA

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 los correspondientes órganos de las Comunidades Autónomas.»

## JUSTIFICACIÓN

Complementaria de nuestra enmienda a la Disposición Transitoria Tercera.1. Con esta enmienda se pretende que los actuales servicios regionales prestados por RENFE puedan ser transferidos a las Comunidades Autónomas previo acuerdo entre el Ministerio de Fomento y los correspondientes órganos de las Comunidades Autónomas.

—————  
**ENMIENDA NÚM. 141**  
**De don Anxo Manuel Quintana**  
**González (GPMX)**

Senador Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Transitoria Cuarta.**

## ENMIENDA

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.»

#### JUSTIFICACIÓN

La introducción de múltiples operadores en el mercado del transporte ferroviario de viajeros no garantiza mejoras en la calidad y eficiencia de los servicios. Antes al contrario, experiencias como la del Reino Unido demuestran que la privatización de los ferrocarriles públicos y la introducción de competencia en este sector han resultado en un deterioro sin precedentes de los indicadores de calidad y seguridad del transporte ferroviario. Con esta enmienda se pretende evitar que experiencias como la británica sean aplicadas miméticamente al transporte ferroviario de viajeros en el Estado español.

Francesc Xavier Marimon i Sabaté, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió), y de acuerdo con lo establecido en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta 48 enmiendas al Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Palacio del Senado, 10 de septiembre de 2003.—El Portavoz, **Francesc Xavier Marimon i Sabaté**.

#### ENMIENDA NÚM. 142 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

##### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de sustituir en **todo el texto del Proyecto** la expresión «Red Ferroviaria de Interés General» por la expresión «Red Ferroviaria del Estado».

#### 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. 143 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

##### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de adicionar un **nuevo párrafo entre el 11º y el 12º en la Exposición de Motivos** del referido texto.

Redacción que se propone:

«Exposición de Motivos (nuevo párrafo entre el 11º y el 12º).

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 Au-

tónoma 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. 144**  
**Del Grupo Parlamentario Catalán**  
**en el Senado de Convergència i**  
**Unió (GPCIU)**

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar el **artículo 1** del referido texto.

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. 145**  
**Del Grupo Parlamentario Catalán**  
**en el Senado de Convergència i**  
**Unió (GPCIU)**

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar la **letra a) del artículo 2** del referido texto.

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. 146**  
**Del Grupo Parlamentario Catalán**  
**en el Senado de Convergència i**  
**Unió (GPCIU)**

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de suprimir la **letra b) del artículo 2** del referido texto.

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. 147**  
**Del Grupo Parlamentario Catalán**  
**en el Senado de Convergència i**  
**Unió (GPCIU)**

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de suprimir la **letra e) del artículo 2** del referido texto.

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. 148**  
**Del Grupo Parlamentario Catalán**  
**en el Senado de Convergència i**  
**Unió (GPCIU)**

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector

ferroviario, a los efectos de modificar el **artículo 3** del referido texto.

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.

---

#### ENMIENDA NÚM. 149 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar el **apartado 1 del artículo 4** del referido texto.

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

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. 150 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar el **apartado 2 del artículo 4** del referido texto.

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. 151 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar el **apartado 3 del artículo 4** del referido texto.

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. 152 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar los **apartados 1 y 2 del artículo 6** del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 6. Proyección y la construcción de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria del Estado.

1. 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 (resto igual).

2. La aprobación del correspondiente proyecto básico o el de construcción de líneas de la Red Ferroviaria del Estado, tramos de las mismas» (resto igual).

#### JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con el sistema de distribución de competencias que se propone en las enmiendas, se substituye la expresión «líneas ferroviarias» por «Red Ferroviaria del Estado», acotando de esta forma las competencias del Estado en esta materia.

#### ENMIENDA NÚM. 153 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar el **apartado 2 del artículo 7** del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 7. Incidencia de las infraestructuras ferroviarias sobre el planeamiento urbanístico. El control municipal.

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.»

#### JUSTIFICACIÓN

Debe corresponder al Ministerio de Fomento la elaboración del estudio informativo y no a las Comunidades Autónomas ni a los Ayuntamientos.

---

#### ENMIENDA NÚM. 154 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de adicionar un **nuevo apartado 5 en el artículo 7** del referido texto, **pasando el actual apartado 5 a constituir un párrafo 6**.

Redacción que se propone:

«Artículo 7. Incidencia de las infraestructuras ferroviarias sobre el planeamiento urbanístico. El control municipal.

5 (nuevo apartado). El administrador de infraestructuras ferroviarias precisará de las autorizaciones, permiti-

sos 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 9.1, puedan establecerse en la zona de servicio 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. 155 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar el **artículo 8** del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 8. 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 tráfic os 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 tráfic os 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 tráfic os, 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. 156**  
**Del Grupo Parlamentario Catalán**  
**en el Senado de Convergència i**  
**Unió (GPCIU)**

## ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar el **apartado 1 del artículo 10** del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 10. 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.

—————

**ENMIENDA NÚM. 157**  
**Del Grupo Parlamentario Catalán**  
**en el Senado de Convergència i**  
**Unió (GPCIU)**

## ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar la **letra a) del apartado 2 del artículo 10** del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 10. 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. 158**  
**Del Grupo Parlamentario Catalán**  
**en el Senado de Convergència i**  
**Unió (GPCIU)**

## ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar los **apartados 1 y 2 del artículo 11** del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 11. 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

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. 159**  
**Del Grupo Parlamentario Catalán**  
**en el Senado de Convergència i**  
**Unió (GPCIU)**

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de adicionar un **nuevo apartado 5 en el artículo 13** del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 13. Zona de dominio público.

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. 160**  
**Del Grupo Parlamentario Catalán**  
**en el Senado de Convergència i**  
**Unió (GPCIU)**

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar la **denominación del artículo 18** del referido texto.

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. 161**  
**Del Grupo Parlamentario Catalán**  
**en el Senado de Convergència i**  
**Unió (GPCIU)**

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de adicionar un **nuevo párrafo en el apartado 4 del artículo 24** del referido texto.

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 a la actividad urbanística.

**ENMIENDA NÚM. 162**  
**Del Grupo Parlamentario Catalán**  
**en el Senado de Convergència i**  
**Unió (GPCIU)**

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar el **apartado 1 del artículo 36** del referido texto.

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. 163**  
**Del Grupo Parlamentario Catalán**  
**en el Senado de Convergència i**  
**Unió (GPCIU)**

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar el **apartado 4 del artículo 36** del referido texto.

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 Ministe-

rio 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. 164**  
**Del Grupo Parlamentario Catalán**  
**en el Senado de Convergència i**  
**Unió (GPCIU)**

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar el **apartado 2 del artículo 37** del referido texto.

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 discorra 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 será sometido, por el Ministerio de Fomento, a informe de los órganos competentes de las Comunidades Autónomas por cuyo territorio deba discurrir la infraestructura, con anterioridad a su autorización. Dicho informe deberá ser emitido en el plazo de tres meses contados desde que sea solicitado, entendiéndose que es favorable si no se remitiese en el referido plazo.»

JUSTIFICACIÓN

Se amplía el plazo a tres meses.

**ENMIENDA NÚM. 165**  
**Del Grupo Parlamentario Catalán**  
**en el Senado de Convergència i**  
**Unió (GPCIU)**

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de adicionar dos **nuevos apartados 4 y 5 en el artículo 42** del referido texto.

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 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.»

JUSTIFICACIÓN

Clarificar que se considerará como transporte ferroviario de competencia del Estado, aquel 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. 166**  
**Del Grupo Parlamentario Catalán**  
**en el Senado de Convergència i**  
**Unió (GPCIU)**

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar los **apartados 1 y 2 del artículo 53** del referido texto.

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 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 (...).»

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. 167**  
**Del Grupo Parlamentario Catalán**  
**en el Senado de Convergència i**  
**Unió (GPCIU)**

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector

ferroviario, a los efectos de modificar el **apartado 1 del artículo 54** del referido texto.

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. 168 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar el **apartado 2 del artículo 57** del referido texto.

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 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, 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. 169 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar el **apartado 4 del artículo 57** del referido texto.

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. 170 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector

ferroviario, a los efectos de modificar el **artículo 58** del referido texto.

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. 171**  
**Del Grupo Parlamentario Catalán**  
**en el Senado de Convergència i**  
**Unió (GPCIU)**

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar el **artículo 59.3** del referido texto.

Redacción que se propone:

Artículo 59.3.

«Los usuarios, sin perjuicio .../... vigente legislación, ante las Juntas Arbitrales de Transporte, las Juntas 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. 172**  
**Del Grupo Parlamentario Catalán**  
**en el Senado de Convergència i**  
**Unió (GPCIU)**

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector

ferroviario, a los efectos de adicionar un **apartado 5 al artículo 59** del referido texto.

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. 173**  
**Del Grupo Parlamentario Catalán**  
**en el Senado de Convergència i**  
**Unió (GPCIU)**

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar el **artículo 60** del referido texto.

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, previa audiencia de 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

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. 174**  
**Del Grupo Parlamentario Catalán**  
**en el Senado de Convergència i**  
**Unió (GPCIU)**

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar el **título de la Sección III del Capítulo I del Título V** del referido texto.

Redacción que se propone:

«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 en el ámbito de las competencias del Estado» (artículos 69 a 72).

JUSTIFICACIÓN

Clarificar el alcance de aplicación de esta tasa.

**ENMIENDA NÚM. 175**  
**Del Grupo Parlamentario Catalán**  
**en el Senado de Convergència i**  
**Unió (GPCIU)**

ENMIENDA (alternativa)

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de adicionar un último inciso en el **apartado 4 del artículo 69** del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 69. Régimen jurídico.

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. 176**  
**Del Grupo Parlamentario Catalán**  
**en el Senado de Convergència i**  
**Unió (GPCIU)**

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar la **letra a) y la letra b) del apartado 1 del artículo 81** del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 81. Competencias del Ministerio de Fomento.

1.a) La planificación estratégica del sector ferroviario estatal y su desarrollo, en colaboración, en los términos previstos en esta Ley, con las Comunidades Autónomas afectadas y el apoyo a la toma de decisiones para el despliegue, 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.

**ENMIENDA NÚM. 177**  
**Del Grupo Parlamentario Catalán**  
**en el Senado de Convergència i**  
**Unió (GPCIU)**

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar el **apartado 1 del artículo 82** del referido texto.

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 Públi-

cas 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. 178 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar los **apartados 1, 2 y 5 del artículo 83** del referido texto.

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).

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.

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. 179 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar el **apartado 1 del artículo 85** del referido texto.

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 concurran en el ámbito del sector ferroviario de competencia estatal.

---

#### ENMIENDA NÚM. 180 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar el **apartado 9 del artículo 86** del referido texto.

Redacción que se propone:

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

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.

#### ENMIENDA NÚM. 181 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar el **apartado 2 del artículo 90** del referido texto.

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. 182 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar el **apartado 3 del artículo 92** del referido texto.

Redacción que se propone:

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

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. 183 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de adicionar un **nuevo tercer párrafo en la Disposición Adicional Cuarta** del referido texto.

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. 184 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector

ferroviario, a los efectos de modificar la **Disposición Adicional Séptima** del referido texto.

Redacción 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.

1. Quedan 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 que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma cerradas y 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.

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 integrados 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. 185 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de adicionar una **nueva Disposición Adicional** en el referido texto.

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. 186 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar la **Disposición Transitoria Tercera** del referido texto.

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 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 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.»

#### 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. 187 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de adicionar una **nueva Disposición Transitoria** en el referido texto.

Redacción que se propone:

«Disposición Transitoria (nueva).

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.»

#### JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con la enmienda de adición de dos nuevos apartados en el artículo 42, se propone el 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.

---

#### ENMIENDA NÚM. 188 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar el **apartado 2 de la Disposición Final Primera** del referido texto.

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.

---

#### ENMIENDA NÚM. 189 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

#### ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley del sector ferroviario, a los efectos de modificar la **Disposición Final Segunda** del referido texto.

Redacción que se propone:

«Disposición Final Segunda.

La presente Ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21ª y 24ª de la Constitución.»

#### 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.

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el Reglamento del Senado, formula 48 enmiendas al Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Palacio del Senado, 10 de septiembre de 2003.—El Portavoz Adjunto, **Antolín Sanz Pérez**.

#### ENMIENDA NÚM. 190 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Exposición de Motivos. Párrafo 10**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«Desde la entrada en vigor de esta Ley, se abre a la competencia la prestación del servicio de transporte de mercancías por ferrocarril en el ámbito nacional y 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.»

#### JUSTIFICACIÓN

Mejora de redacción cuyo objeto es la clarificación del régimen del transporte ferroviario de mercancías tras la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario.

#### ENMIENDA NÚM. 191 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento

del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Exposición de Motivos, Párrafo 20**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«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 por el otorgamiento de títulos a dicho personal, la Ley prevé la existencia de dos tasas adicionales. La primera por utilización de líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General que podrá exigirse con ocasión de la adjudicación de la capacidad de red necesaria para la prestación de los distintos servicios ferroviarios, y la segunda por la utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias. Finalmente, la Ley prevé un régimen de tarifas o precios privados por la prestación, por el administrador de infraestructuras ferroviarias o por terceros, de servicios adicionales, complementarios y auxiliares y por el uso comercial de las instalaciones y espacios de los que aquél sea titular.»

#### JUSTIFICACIÓN

Se adecua la denominación del referido canon a la que establece el artículo 74 del proyecto de Ley y se mejora, técnicamente, la redacción de la última frase del párrafo con la intención de aclarar su contenido.

#### ENMIENDA NÚM. 192 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Exposición de Motivos. Párrafo final**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«Cierran el texto de la Ley nueve disposiciones adicionales, cinco 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 ferroviario. Además, se

prevé un régimen transitorio 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 de Interés General. La Ley deroga (...).»

#### JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica que tiene por objeto clarificar que la apertura gradual del mercado prevista en la Ley afecta a todo tipo de transporte y no sólo, como parece entenderse de su actual redacción, al transporte ferroviario internacional de mercancías, clarificándose, además, que el régimen previsto para la prestación del servicio de transporte de viajeros tiene carácter transitorio hasta que se proceda a su liberalización, de conformidad con lo establecido en la disposición transitoria cuarta.

Asimismo, se corrige el número de disposiciones adicionales y transitorias del proyecto de ley en relación con la enmienda nº 45 que se presenta, en la que la actual disposición transitoria tercera pasa a ser la disposición adicional novena.

---

#### ENMIENDA NÚM. 193 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 4.2.**

#### ENMIENDA

De adición.

Texto que se propone:

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

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

#### JUSTIFICACIÓN

Se mejora la redacción del precepto y se clarifica, conforme a la jurisprudencia del Tribunal Constitucional, que en el supuesto de inclusión, en la Red Ferroviaria de Interés General, de líneas que discurran íntegramente por el territorio de una sola Comunidad Autónoma y no tengan conexión con aquélla, se deberá producir el consentimiento previo de la correspondiente Comunidad Autónoma.

#### ENMIENDA NÚM. 194 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 5.2, párrafo segundo, y 5.4.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Donde dice: «... Estudio Informativo...».  
Debe decir: «... estudio informativo...».

#### JUSTIFICACIÓN

Se sustituyen las letras mayúsculas de «Estudio Informativo» por letras minúsculas para unificar el criterio de denominación que se recoge en el texto legal.

---

#### ENMIENDA NÚM. 195 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 5.6, nuevo párrafo segundo.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«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.

Con ocasión de las revisiones de los instrumentos de planeamiento urbanístico, o en los casos que se apruebe un tipo de instrumento distinto al anteriormente vigente, se incluirán las nuevas líneas ferroviarias o tramos de las mismas contenidos en los estudios informativos aprobados con anterioridad.»

#### JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica que viene a completar la regulación establecida en materia de estudios informativos, siguiendo la misma línea establecida en la normativa reguladora de carreteras. La inclusión de este nuevo párrafo recoge la obligación a los Municipios, con ocasión de la revisión de sus

instrumentos de planeamiento urbanístico, o en los casos en que se aprobara un instrumento distinto al anteriormente vigente, de incluir las nuevas líneas ferroviarias o tramos de las mismas contenidos en los estudios informativos que hubieran sido aprobados con anterioridad.

**ENMIENDA NÚM. 196**  
**Del Grupo Parlamentario Popular**  
**en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 6, punto 1, párrafo primero y punto 2.**

ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«1. Los proyectos básicos y de construcción de las líneas ferroviarias o de tramos de las mismas, 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.

2. La aprobación del correspondiente proyecto básico o el del construcción de líneas ferroviarias, tramos de las mismas u otros elementos de la infraestructura 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 ocupación y la declaración de urgencia de la misma (...).»

JUSTIFICACIÓN

El contenido del apartado 1 debe ir referido tanto a los proyectos básicos y de construcción de las líneas ferroviarias como a los de los tramos de las mismas. Se suprime el artículo «la» (necesidad de ocupación) y la preposición «de» para darle mayor rigor jurídico al texto.

**ENMIENDA NÚM. 197**  
**Del Grupo Parlamentario Popular**  
**en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 7.1 y 2.**

ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«1. Los Planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen 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, a tramos de las mismas, a otros elementos de la infraestructura ferroviaria 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.»

JUSTIFICACIÓN

Se ha modificado, en el apartado 1, el tiempo del verbo «ocupar» para poder referirlo tanto a los terrenos ocupados como a los que se ocupen.

Asimismo, se propone sustituir, en el apartado 2, la referencia a «líneas ferroviarias estatales» por la de «líneas ferroviarias» y hablar, igualmente, de elementos de la infraestructura, con la intención de unificar el criterio seguido a lo largo de todo el texto legal.

**ENMIENDA NÚM. 198**  
**Del Grupo Parlamentario Popular**  
**en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 9.2.**

ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«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 conte-

nido, 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 o interés social, la necesidad de ocupación y la declaración de urgencia de la misma, a efectos expropiatorios, de los bienes y derechos necesarios para su implantación.»

#### JUSTIFICACIÓN

Se pretende alinear la redacción del párrafo segundo con el contenido del artículo 6.2, aclarando el procedimiento de declaración de utilidad pública.

---

#### ENMIENDA NÚM. 199 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 11.1.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«1. Cuando el resultado económico de la explotación de una línea ferroviaria sea altamente deficitario, el Consejo de Ministros, a instancia del Ministro de Fomento, podrá acordar su clausura. En la propuesta que formule el Ministro de Fomento al Consejo de Ministros, se acreditará el cumplimiento previo de lo previsto en el artículo 4.3.»

#### JUSTIFICACIÓN

Se elimina la condición de «no prestación del servicio durante el plazo de 3 meses» para que se proceda a acordar la clausura de una línea, al entenderse que pueden existir factores estacionales que sean los causantes de esa no prestación, aún cuando el servicio de transporte es necesario para el interés general.

---

#### ENMIENDA NÚM. 200 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 15.1 (párrafo cuarto).**

#### ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«1. (...)»

En los supuestos de ocupación de la zona de dominio público ferroviario, el que la realizare estará obligado a la limpieza y recogida (...).»

#### JUSTIFICACIÓN

La matización «con título o sin él» que se recoge en la actual redacción de este precepto se suprime por innecesaria y por perturbar la lectura y comprensión del texto.

---

#### ENMIENDA NÚM. 201 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 21.1 letras n) y o) (nueva) y 21.2.**

#### ENMIENDA

De adición.

Texto que se propone:

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

(...)

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

o) 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, salvo aquellos que sean inherentes a su propia actividad.»

#### JUSTIFICACIÓN

Se quiere, con la adición de una nueva letra n), atribuir al administrador de infraestructuras ferroviarias la competencia para resolver las reclamaciones de responsabilidad patrimonial, que actualmente tiene reconocida el GIF.

Asimismo, mismo con la adición del inciso final en el apartado 2 de este artículo se quiere clarificar que el ADIF podrá realizar sobre la Red Ferroviaria de Interés General aquellos servicios relacionados directamente con el ejercicio de su actividad, como labores de mantenimiento, etc.

**ENMIENDA NÚM. 202**  
**Del Grupo Parlamentario Popular**  
**en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 21.3**.

ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«3. Para el cumplimiento de sus funciones, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá realizar toda clase de actos de administración y disposición previstos en la legislación civil y mercantil.»

JUSTIFICACIÓN

Se sustituye el término «entidad pública empresarial» por «administrador de infraestructuras ferroviarias» para aportar mayor claridad al texto.

**ENMIENDA NÚM. 203**  
**Del Grupo Parlamentario Popular**  
**en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 22.3, nueva letra a)**.

ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

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

a. Se podrá acometer por el propio administrador de infraestructuras ferroviarias la construcción y administración de las líneas de su titularidad o la de las que le encomiende el Ministerio de Fomento, con arreglo a lo previsto en el apartado 1a) y b) del artículo precedente.

b. 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.

c. 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.»

JUSTIFICACIÓN

Se pretende completar y aclarar el régimen jurídico aplicable a la construcción y administración realizada por el administrador de infraestructuras ferroviarias. Para ello, se introduce una nueva letra a), pasando las actuales letras a) y b) a ser, respectivamente, b) y c).

**ENMIENDA NÚM. 204**  
**Del Grupo Parlamentario Popular**  
**en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 23.8**.

ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«(...)

8. Las aportaciones del Estado, a título de préstamo, que, en su caso, puedan incluirse en los Presupuestos Generales del Estado de cada ejercicio.

(...).»

JUSTIFICACIÓN

Corrección gramatical para adecuar el plural del verbo al sujeto «aportaciones del Estado».

**ENMIENDA NÚM. 205**  
**Del Grupo Parlamentario Popular**  
**en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 25.1**.

## ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«1. El régimen jurídico del personal del administrador de infraestructuras ferroviarias y su contratación se ajustarán al Derecho laboral, conforme a lo previsto en el artículo 55.1 y 2 de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento del Administración General del Estado.»

## JUSTIFICACIÓN

Las modificaciones que se realizan a este precepto son en primer lugar, la supresión del adjetivo «laboral» al referirse al personal del ADIF, puesto que en éste no van a existir categorías o tipos del mismo y por tanto no es necesario especificar el su tipo. En segundo lugar, se corrige el tiempo del verbo «ajustarán» para adecuarlo a la pluralidad de sujetos de la frase. Y por último se hace una remisión expresa a la LOGAGE para concretar el régimen jurídico previsto para el ADIF.

—————

**ENMIENDA NÚM. 206**  
**Del Grupo Parlamentario Popular**  
**en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 28**.

## ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«Corresponderá al Consejo de Ministros, mediante Real Decreto, a iniciativa del Ministerio de Fomento 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.»

## JUSTIFICACIÓN

Con la mención expresa al Ministerio de Fomento, se insiste en la regulación contenida en el artículo 62.3 de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración del Estado, según la cual corresponde al Ministerio de adscripción del ente público de que se trate la iniciativa para que se eleve al Consejo de Ministros su proyecto de Estatuto y se proceda a su aprobación.

**ENMIENDA NÚM. 207**  
**Del Grupo Parlamentario Popular**  
**en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 31.2**.

## ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«2. Igualmente podrán solicitar capacidad de infraestructura, en la forma y cumpliendo los requisitos que reglamentariamente se prevean, 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

Mejora técnica de redacción. Se pretende dejar claro que los candidatos que no tengan la consideración de empresa ferroviaria podrán solicitar adjudicación de capacidad de infraestructura, en la forma y con las condiciones que determine el Ministerio de Fomento.

—————

**ENMIENDA NÚM. 208**  
**Del Grupo Parlamentario Popular**  
**en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 32**.

## ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«El administrador de infraestructuras ferroviarias, conforme a lo que reglamentariamente se disponga y con el fin de proteger sus legítimas expectativas en materia de ingresos y 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 otorgadas a su favor cuyo importe será proporcional al nivel de actividad previsto y a las condiciones técnicas y económicas de los candidatos para el ejercicio de su actividad.»

## JUSTIFICACIÓN

Se aclara el precepto en cuanto a los requisitos exigibles a los candidatos.

—————

**ENMIENDA NÚM. 209**  
**Del Grupo Parlamentario Popular**  
**en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 37.3**.

## ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«3. Sobre la referida infraestructura ferroviaria de titularidad privada, se podrá llevar a cabo transporte ferroviario, exclusivamente, por cuenta propia, como complemento de otras actividades principales realizadas por su titular.»

## JUSTIFICACIÓN

Habrà de ser, exclusivamente, el titular de la infraestructura de titularidad privada el que pueda realizar el transporte ferroviario, como complemento de otras actividades vinculadas a su actividad.

—————

**ENMIENDA NÚM. 210**  
**Del Grupo Parlamentario Popular**  
**en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 40.1 (nuevo párrafo)**.

## ENMIENDA

De adición.

Texto que se propone:

«1. (...)

El administrador de infraestructuras ferroviarias vendrà obligado a prestar servicios adicionales a las empresas ferroviarias si no existen alternativas viables y en condiciones de mercado para su prestación. En todo caso, podrá prestar los servicios complementarios, estando obligado a prestarlos a las empresas ferroviarias que lo requieran. Sin embargo, dicha obligación no se extiende a los servicios auxiliares.»

## JUSTIFICACIÓN

Resulta más apropiado recoger en el cuerpo de la Ley, y no sólo en el Anexo de definiciones, la obligación que tiene el administrador de infraestructuras ferroviarias de prestar servicios adicionales y complementarios en determinados supuestos.

—————

**ENMIENDA NÚM. 211**  
**Del Grupo Parlamentario Popular**  
**en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 43**.

## ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«Son empresas ferroviarias aquellas entidades, titulares de una licencia de empresa ferroviaria, 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.»

## JUSTIFICACIÓN

Aunque resulte del contenido del Título IV del proyecto de Ley, se considera necesario, al igual que lo hace la Directiva comunitaria, vincular, expresamente, la titularidad de la licencia de empresa ferroviaria a la condición de empresa ferroviaria.

—————

**ENMIENDA NÚM. 212**  
**Del Grupo Parlamentario Popular**  
**en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 51.2**.

## ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«2. La adopción del acuerdo de iniciación del expediente de revocación de la licencia y su instrucción, corres-

ponderarán 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.»

#### JUSTIFICACIÓN

Mejora de redacción.

---

#### ENMIENDA NÚM. 213 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 53.3**.

#### ENMIENDA

De adición.

Texto que se propone:

«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. Entre dichas obligaciones figurarán las que garanticen la continuidad en la prestación del servicio declarado de interés público.»

#### JUSTIFICACIÓN

Debe garantizarse, en todo caso, la prestación de un servicio declarado de interés público por el Ministerio de Fomento, al margen de cualquier circunstancia que pueda distorsionar su prestación.

---

#### ENMIENDA NÚM. 214 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 54.2**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«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 mediante Orden del Ministerio de Fomento.»

#### JUSTIFICACIÓN

Se hace, por un lado, una corrección gramatical que pretende la inclusión de la preposición «de» para dar mayor coherencia a la frase y por otro, y se especifica que el desarrollo reglamentario que debe hacerse para establecer la forma en la que se ha de resarcir a aquellas empresas a las que se les imponga la prestación de servicios declarados de interés público, es por medio de una Orden Ministerial.

---

#### ENMIENDA NÚM. 215 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 57.4**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«4. El certificado de seguridad, que permite prestar servicios sobre la Red Ferroviaria de Interés General, es un documento que emitirá el Ministerio de Fomento o, en su caso, el administrador de infraestructuras ferroviarias u otro ente facultado por aquél. Particularmente, en la medida 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.

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 rodante y a su mantenimiento, y al procedimiento para el otorgamiento de aquél, 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.».

#### JUSTIFICACIÓN

El Certificado de Seguridad es un documento que permite la prestación de servicios de transporte ferroviario, exclusivamente, sobre la Red Ferroviaria de Interés General. Se pretende, además, que el contenido del certificado de seguridad haga mención al mantenimiento del material rodante.

#### ENMIENDA NÚM. 216 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 58**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«El Ministerio de Fomento establecerá, mediante Orden, las condiciones y requisitos para la homologación y registro del material rodante que circule por las líneas ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, así como el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de homologación de dicho material.»

#### JUSTIFICACIÓN

Se pretende dejar patente la existencia de un Registro de material rodante que reúna todos sus datos y cuyo régimen jurídico será objeto de desarrollo normativo posterior.

#### ENMIENDA NÚM. 217 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 59.1**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«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 empresas ferro-

viarias. Éstas respetarán los niveles de calidad que se determinen mediante Orden del Ministerio de Fomento.

Las tarifas exigibles por las empresas ferroviarias a sus clientes en concepto de retribución por los servicios ferroviarios prestados estarán sujetas al Derecho privado, sin perjuicio de la aplicación de lo previsto en el artículo 53 respecto de los servicios de transporte ferroviario declarados de interés público.

El Ministerio de Fomento autorizará las condiciones generales de contratación tanto del transporte de viajeros como del de mercancías, sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas sobre la materia.»

#### JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

#### ENMIENDA NÚM. 218 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 60.2**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«2. Mediante Orden del Ministerio de Fomento y previa audiencia de los sindicatos más representativos del sector, se establecerán las condiciones y requisitos para la obtención de los títulos y las habilitaciones necesarios para el desempeño de las funciones propias del personal ferroviario, así como el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de formación de dicho personal.»

#### JUSTIFICACIÓN

Además de los títulos exigidos a determinado personal ferroviario se requerirá, a todo él, diferentes «habilitaciones» para la prestación de distintos servicios de transporte ferroviario. Se sustituye, por tanto, el término «permiso» por el de «habilitación» por ser considerado más adecuado para el fin que se persigue.

#### ENMIENDA NÚM. 219 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **rúbrica de la Sección III del Capítulo I, Título V, y artículo 69.1, 2 y 5 (nuevo)**.

## ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

## «SECCIÓN III

Tasas por homologación de centros de formación del personal ferroviario y de mantenimiento del material rodante, por el otorgamiento de títulos a dicho personal y por certificación del referido material.

Artículo 69. Régimen jurídico.

1. La gestión precisa para la homologación de centros de formación del personal ferroviario y de mantenimiento del material rodante, para el otorgamiento de títulos a dicho personal y para la certificación del referido material, 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, de los títulos y de las certificaciones correspondientes.

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

4. La cuantía de las tasas será de:

- a) Por la homologación de centros, 5.000 euros.
- b) Por expedición de títulos, 100 euros.
- c) 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.

5. Estarán exentos del abono de la tasa a la que se refiere la letra b) del apartado precedente, las personas que hubieren obtenido, antes de la entrada en vigor de esta Ley, un título que habilite para la realización de la misma actividad para la que faculta el nuevo que se solicita.»

## JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica que permite, por un lado, clarificar las distintas tasas existentes y, por otro, con la adición de un apartado 5, eximir al personal ferroviario, actualmente cualificado, del pago de la tasa por otorgamiento de títulos.

ENMIENDA NÚM. 220  
Del Grupo Parlamentario Popular  
en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 74.2.**

## ENMIENDA

De adición.

Texto que se propone:

«2. Serán sujetos pasivos del canon las empresas ferroviarias que utilicen la Red Ferroviaria de Interés General.

Igualmente tendrán la consideración de sujetos pasivos del canon de acceso y de reserva de capacidad, los agentes de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado que, sin tener la consideración de empresas ferroviarias, obtengan adjudicación de capacidad.»

## JUSTIFICACIÓN

Los candidatos que no tengan la condición de empresas ferroviaria deben, lo mismo que éstas, pagar el canon por acceso y por reserva de la capacidad que soliciten.

ENMIENDA NÚM. 221  
Del Grupo Parlamentario Popular  
en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 81 c), e), i).**

## ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«1. El Ministerio de Fomento ejercerá las siguientes competencias:

(...)

c) La definición de las funciones a desempeñar por las entidades públicas empresariales reguladas en esta Ley.

(...)

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 de desarrollo.

(...)

i) La definición del régimen tarifario, regulado en el Capítulo VI del Título V, y su supervisión.»

## JUSTIFICACIÓN

Las modificaciones introducidas pretenden un mayor rigor jurídico.

**ENMIENDA NÚM. 222  
Del Grupo Parlamentario Popular  
en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 83.1.d)**.

ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

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

(...)

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 capacidad.

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

(...))»

JUSTIFICACIÓN

Se corrige formalmente el tercer punto de la letra d), cuando se habla de «los procedimientos de adjudicación de capacidad» y no de «capacidades» como establece, actualmente, el proyecto de Ley.

**ENMIENDA NÚM. 223  
Del Grupo Parlamentario Popular  
en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 86.5**.

ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«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 agentes de la 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.»

JUSTIFICACIÓN

Se considera más oportuno hablar de «agentes de la autoridad», y no de «autoridad» a secas.

**ENMIENDA NÚM. 224  
Del Grupo Parlamentario Popular  
en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 90.2**.

ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

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

a) Acceder al tren o abandonar éste fuera de las paradas establecidas o estando éste en movimiento.

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

c) Usar, sin causa justificada, cualquiera de los mecanismos de parada de los trenes, de seguridad o de socorro.

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

e) Viajar en lugares distintos de los habilitados para los usuarios.

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

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

h) 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

Se unifican las letras a) y b) y se suprime el contenido de la actual letra i) «(i) La realización de acciones por los

usuarios de los transportes que, en general, perjudiquen los intereses del ferrocarril o de las empresas ferroviarias» para dotar de mayor rigor jurídico al texto.

—————

**ENMIENDA NÚM. 225**  
**Del Grupo Parlamentario Popular**  
**en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 96.3 (segundo párrafo)**.

ENMIENDA

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

Se suprime el segundo párrafo de este apartado por entenderse suficiente la regulación recogida en el artículo 86.8 del proyecto de Ley, en cuanto a los hechos consignados en las diligencias o actas.

—————

**ENMIENDA NÚM. 226**  
**Del Grupo Parlamentario Popular**  
**en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional primera. Apartado 3.**

ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«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. Asimismo, tutelaré el respeto de las condiciones laborales del personal de la entidad en tanto éstas no sean sustituidas mediante la correspondiente negociación colectiva.»

JUSTIFICACIÓN

Se busca reconocer expresamente, en relación con la sucesión de empresas entre RENFE y el ADIF, la vigencia del convenio existente, mientras no se apruebe uno nuevo.

**ENMIENDA NÚM. 227**  
**Del Grupo Parlamentario Popular**  
**en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Primera, párrafo final.**

ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«(...)»

No obstante lo anterior, las líneas que, hasta la fecha de entrada en vigor de esta Ley, estén siendo administradas por la entidad pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, dejarán de pertenecer o estar adscritas a ésta y se integrarán en el patrimonio del Estado, con la excepción de la denominada línea de alta velocidad Madrid-Sevilla que pasará a ser de titularidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora de redacción y homogenización de la redacción con el resto del precepto.

—————

**ENMIENDA NÚM. 228**  
**Del Grupo Parlamentario Popular**  
**en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Tercera. Apartados 1 y 2.**

ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«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 Consejo de Ministros, mediante Real Decreto, a iniciativa del Ministerio de Fomento 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, que incluirá el mantenimiento del material rodante. RENFE-Operadora podrá (...)»

#### JUSTIFICACIÓN

Insistir, al igual que se hace en la enmienda que se propone al artículo 28, que es al Ministerio de adscripción del ente público a quien compete la iniciativa de elevar el correspondiente Estatuto al Consejo de Ministros, para su aprobación.

Asimismo, en el apartado 2 se quiere insistir en la responsabilidad de RENFE-Operadora sobre el mantenimiento de su material rodante.

---

#### ENMIENDA NÚM. 229 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Cuarta**.

#### ENMIENDA

De adición.

Texto que se propone:

«1. A los actos de mutación patrimonial, afectación, adscripción y atribución de administración, así como 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.

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

#### JUSTIFICACIÓN

Se considera conveniente insistir en que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias queda eximido del pago del impuesto de transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados.

#### ENMIENDA NÚM.230 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Sexta**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«Se entenderá que el personal ferroviario cualificado que, a la entrada en vigor de la presente Ley, ejerza sus funciones en RENFE-Operadora está habilitado para el desempeño de las mismas y que el material rodante con el que cuente dicha entidad, se halla homologado.

No obstante, en el plazo de dos años computado desde la misma fecha, dicho personal habrá de estar habilitado y el referido material rodante homologado, en la forma establecida en las Órdenes que se dicten por el Ministerio de Fomento, con arreglo a lo previsto en los artículos 58 y 60 de la presente Ley.»

#### JUSTIFICACIÓN

Con esta modificación se pretende habilitar al personal ferroviario, que se halle actualmente cualificado para la prestación de los servicios de transporte ferroviario, y no sólo por su condición de ser personal de RENFE-Operadora.

---

#### ENMIENDA NÚM. 231 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Cuarta**.

#### ENMIENDA

De adición.

Texto que se propone:

«1. (...)

2. (...)

3. 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.»

## JUSTIFICACIÓN

Se recupera el apartado 3, respecto de la reducción de los aranceles que los Notarios y Registradores deban percibir con ocasión de su intervención, que, por error, fue suprimido del texto que se envió al Consejo de Ministros al introducirse las enmiendas aprobadas en el Congreso de los Diputados, en junio pasado.

—————

**ENMIENDA NÚM. 232**  
**Del Grupo Parlamentario Popular**  
**en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Transitoria Primera**.

## ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«Sin perjuicio de la aplicación al transporte nacional de mercancías, desde la entrada en vigor de esta Ley, de las reglas contenidas en ella, 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. 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 de Mercancías.

B) (...)»

## JUSTIFICACIÓN

Se pretende, por un lado, mejorar técnicamente la redacción del precepto y dar mayor claridad al hecho de que desde la entrada en vigor de la Ley quedará liberalizado el transporte nacional de mercancías.

—————

**ENMIENDA NÚM. 233**  
**Del Grupo Parlamentario Popular**  
**en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Transitoria Segunda**.

## ENMIENDA

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 aquéllos 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.

Las agrupaciones empresariales internacionales en que participen empresas ferroviarias establecidas en España tienen derecho al acceso a la Red Ferroviaria de Interés General para prestar servicios internacionales de transporte ferroviario entre los Estados miembros en que estén establecidas las empresas integrantes de dichas agrupaciones. Igualmente, tendrán derecho de tránsito sobre la Red Ferroviaria de Interés General y a los efectos indicados, las agrupaciones internacionales, participen o no en ellas, empresas ferroviarias establecidas en España.

Se reconoce, asimismo, el derecho de acceso a la Red Ferroviaria de Interés General a las empresas ferroviarias que presten servicios de transporte internacional combinado de mercancías.»

## JUSTIFICACIÓN

Esta modificación pretende adecuar el precepto al contenido de las Directivas comunitarias.

—————

**ENMIENDA NÚM. 234**  
**Del Grupo Parlamentario Popular**  
**en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Transitoria Tercera**.

## ENMIENDA

De sustitución.

Se sustituye la Disposición transitoria tercera por una nueva Disposición adicional novena, pasando las Disposiciones transitorias cuarta, quinta y sexta a ser la tercera, cuarta y quinta, respectivamente.

Texto que se propone:

«Disposición adicional novena. Las líneas que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

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 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 de Interés General.

El Ministerio de Fomento, con arreglo al artículo 4.2, podrá realizar la determinación concreta de las líneas ferroviarias que integran la Red Ferroviaria de Interés General.

2. Las líneas efectivamente cerradas al tráfico como consecuencia del Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 1984 no forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General.»

#### JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda persigue, por un lado, convertir la Disposición Transitoria Tercera en la Disposición Adicional Novena, por entenderse que esta ubicación es más correcta, al tratarse de un precepto que determina la composición de la Red Ferroviaria de Interés General, entendiéndose que esta regulación no tiene carácter transitorio. En segundo lugar, esta enmienda incluye una modificación en el apartado 2 que viene a aclarar que no formarán parte de la Red Ferroviaria de Interés General aquellas líneas que habiéndose acordado su clausura en el Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 1984, han sido cerradas en cumplimiento de dicho acuerdo.

#### ENMIENDA NÚM. 235 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Transitoria Cuarta**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«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 sobre la Red Ferroviaria de Interés General en la forma establecida en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y en su normativa de desarrollo, en cuanto no se opongan al resto del contenido de esta Ley.

Una vez que se imponga el régimen de apertura del mercado de transporte ferroviario de viajeros, de conformidad con lo previsto en el párrafo anterior, RENFE-Operadora conservará el derecho a explotar la capacidad de red que entonces utilice efectivamente y podrá solicitar que se le asigne otra capacidad de red, con arreglo a lo previsto en esta Ley.»

#### JUSTIFICACIÓN

En el primer párrafo de esta transitoria se ha suprimido «en el momento de la entrada en vigor de esta Ley» con el objeto de aclarar el hecho de que RENFE-Operadora tendrá derecho a la explotación de todos aquellos servicios necesarios en cada momento sin circunscribir su derecho a los servicios existentes en dicha fecha.

Por otro lado, se ha introducido un segundo párrafo que pretende clarificar el régimen del transporte ferroviario de viajeros al que RENFE-Operadora habrá de ajustarse una vez se abra a la competencia este transporte.

#### ENMIENDA NÚM. 236 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Transitoria Sexta**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«De acuerdo con la disposición adicional novena, la Red de ancho métrico de titularidad del Estado y explotada por FEVE integra la Red Ferroviaria de Interés General. No obstante, le será de aplicación el contenido de los Capítulos I y II, salvo su Sección 2ª, 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 Ley.

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.»

## JUSTIFICACIÓN

Adecuar la remisión al contenido de la enmienda número 45.

—————

**ENMIENDA NÚM. 237**  
**Del Grupo Parlamentario Popular**  
**en el Senado (GPP)**

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

## ENMIENDA

De adición.

Texto que se propone:

«(...)

— Servicios adicionales: Son servicios adicionales, los de acceso desde la vía a las instalaciones de mantenimiento, reparación y suministro existentes en la Red Ferroviaria de Interés General. Concretamente:

- 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.

El administrador de infraestructuras ferroviarias, únicamente, podrá rechazar las demandas de empresas ferroviarias si existen alternativas viables en condiciones de mercado.

— Servicios complementarios: Son servicios complementarios, aquellos que el administrador de infraestructuras ferroviarias pueda ofrecer a las empresas ferroviarias, quedando 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 administrador de infraestructuras ferroviarias u otros prestadores. No obstante, en este caso, el administrador de infraestruc-

turas ferroviarias no estará obligado a prestarlos. Entre estos servicios se incluyen:

- a) El acceso a la red de telecomunicación.
- b) El suministro de información complementaria.
- c) La inspección técnica del material rodante.»

## JUSTIFICACIÓN

Se pretende dar mayor claridad al texto.

—————

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el Reglamento del Senado, formula 110 enmiendas al Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Palacio del Senado, 10 de septiembre de 2003.—La Portavoz Adjunta, **María Antonia Martínez García**.

**ENMIENDA NÚM. 238**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Exposición de Motivos**.

## ENMIENDA

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 fe-

roviario europeo integrado desde un punto de vista tanto jurídico como técnico.»

#### JUSTIFICACIÓN

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. 239 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Exposición de Motivos**.

#### ENMIENDA

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.)

#### JUSTIFICACIÓN

Las Directivas mencionadas en el párrafo enmendado forman parte del «paquete de medidas de infraestructura» para desarrollar los objetivos del Libro Blanco.

---

#### ENMIENDA NÚM. 240 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Exposición de Motivos**.

#### ENMIENDA

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.»

#### JUSTIFICACIÓN

Ajustar el contenido a las enmiendas a los artículos 21 y 22 del Proyecto de Ley.

---

#### ENMIENDA NÚM. 241 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Exposición de Motivos**.

#### ENMIENDA

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.»

#### JUSTIFICACIÓN

Reflejar correctamente la enmienda al artículo 82 del Proyecto de Ley.

**ENMIENDA NÚM. 242**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Exposición de Motivos**.

ENMIENDA

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.)

JUSTIFICACIÓN

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. 243**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Exposición de Motivos**.

ENMIENDA

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.)

JUSTIFICACIÓN

Incluir la nueva disposición adicional novena y la nueva disposición transitoria séptima, creadas por sendas enmiendas.

**ENMIENDA NÚM. 244**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 2**.

ENMIENDA

De adición.

Añadir al final de la letra a) lo siguiente:

«... mediante la actuación de los distintos órganos y Administraciones Públicas competentes.»

JUSTIFICACIÓN

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. 245**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 2**.

ENMIENDA

De adición.

Incluir un nuevo apartado:

«e bis) Revitalizar el ferrocarril para conseguir las cuotas de mercado de pasajeros y de mercancías que marca el Libro Blanco del Transporte.»

JUSTIFICACIÓN

Incluir los objetivos básicos del Libro Blanco del Transporte.

**ENMIENDA NÚM. 246**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 2**.

ENMIENDA

De adición.

Incluir un nuevo apartado:

«f bis) 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.»

## JUSTIFICACIÓN

Incluir los objetivos básicos del Libro Blanco del Transporte.

—————

**ENMIENDA NÚM. 247**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 2**.

## ENMIENDA

De adición.

Incluir un nuevo apartado:

«g bis) 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.»

## JUSTIFICACIÓN

Incluir los objetivos básicos del Libro Blanco del Transporte.

—————

**ENMIENDA NÚM. 248**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 2**.

## ENMIENDA

De sustitución de la 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.»

## JUSTIFICACIÓN

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. 249**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 3**.

## ENMIENDA

De supresión.

Suprimir al final del artículo: «... y cualesquiera otros que reglamentariamente se determinen».

Sustituir la última coma del artículo por una «y».

## JUSTIFICACIÓN

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. 250**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

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

## ENMIENDA

De sustitución, al punto 1.

Sustituir el punto 1 por el 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.»

## JUSTIFICACIÓN

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 aquellas «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. 251**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

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

ENMIENDA

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.»

JUSTIFICACIÓN

En concordancia con la enmienda al punto 1 del artículo 4.

—————  
**ENMIENDA NÚM. 252**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

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

ENMIENDA

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.»

JUSTIFICACIÓN

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. 253**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

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

ENMIENDA

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.»

JUSTIFICACIÓN

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. 254**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Capítulo II**.

## ENMIENDA

De sustitución.

El título del Capítulo quedará como sigue:

«Planificación, proyecto y construcción de infraestructuras ferroviarias.»

## JUSTIFICACIÓN

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. 255**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 5**.

## ENMIENDA

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.»

## JUSTIFICACIÓN

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. 256**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 5 bis**.

## ENMIENDA

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.

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, 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 tres 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, en cuyo caso deberá, por la Administración competente, acomodarse el planeamiento afectado a las determinaciones en el plazo de un año desde su aprobación.

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.»

#### JUSTIFICACIÓN

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.

Establecer tres meses el plazo de estudio y contestación por las Administraciones interesadas, a los efectos de posibilitar un conocimiento profundo de las implicaciones que la nueva infraestructura ferroviaria que se propone tiene para los intereses autonómicos o locales.

Residenciar en las Administraciones Autonómicas y Locales la competencia de modificación del planeamiento urbanístico y de ordenación del territorio a la nueva infraestructura de interés general del Estado.

---

#### ENMIENDA NÚM. 257 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 6**.

#### ENMIENDA

De sustitución.

Se sustituye el artículo 6 por el siguiente:

«Competencia para la planificación, la proyección y la construcción de infraestructuras ferroviarias 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.»

#### JUSTIFICACIÓN

La misma que en la enmienda anterior.

---

#### ENMIENDA NÚM. 258 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 7**.

#### ENMIENDA

De modificación, al punto 2.

Sustituir «el plazo de un mes» por «el plazo de treinta días hábiles».

#### JUSTIFICACIÓN

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. 259**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 7**.

ENMIENDA

De modificación, al punto 3.

Sustituir «el plazo de un mes» por «el plazo de treinta días hábiles».

JUSTIFICACIÓN

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. 260**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 7**.

ENMIENDA

De adición.

Incluir un nuevo punto 4 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.»

JUSTIFICACIÓN

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. 261**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 8**.

ENMIENDA

De supresión parcial.

Suprimir en el párrafo primero del punto 2 el texto: «según lo permitan las disponibilidades presupuestarias».

JUSTIFICACIÓN

Es inadmisibles que se haga prevalecer la disponibilidad presupuestaria sobre la seguridad. Ahorrar en seguridad supone pagarlo en vidas humanas.

**ENMIENDA NÚM. 262**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 8**.

ENMIENDA

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.»

JUSTIFICACIÓN

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. 263**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 8.**

ENMIENDA

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.»

JUSTIFICACIÓN

Salvaguardar las competencias en el planeamiento urbanístico de la Administración Local y Autonómica.

**ENMIENDA NÚM. 264**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 9.**

ENMIENDA

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.»

JUSTIFICACIÓN

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. 265**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 9.**

ENMIENDA

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.»

JUSTIFICACIÓN

Evitar tentaciones especulativas y allegar recursos económicos al mantenimiento y a la mejora de la red y de las infraestructuras.

**ENMIENDA NÚM. 266**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 10.**

ENMIENDA

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 y demás instrumentos...» (Resto igual.)

JUSTIFICACIÓN

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. 267**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 10.**

ENMIENDA

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».

#### JUSTIFICACIÓN

Salvaguardar las competencias en el planeamiento urbanístico de la Administración Local y Autonómica.

#### ENMIENDA NÚM. 268 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 10**.

#### ENMIENDA

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.»

#### JUSTIFICACIÓN

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. 269 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 10**.

#### ENMIENDA

De supresión.

Suprimir el punto 5.

#### JUSTIFICACIÓN

Salvaguardar las competencias en el planeamiento urbanístico de la Administración Local y Autonómica.

#### ENMIENDA NÚM. 270 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 11**.

#### ENMIENDA

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.»

#### JUSTIFICACIÓN

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. 271 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 11**.

## ENMIENDA

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.»

## JUSTIFICACIÓN

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. 272**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 15**.

## ENMIENDA

De adición.

Añadir en el párrafo tercero del punto 2 «y motivarse» entre «... deberá fundarse» y «en las previsiones...».

## JUSTIFICACIÓN

Se trata de que se expliquen las razones de la denegación.

**ENMIENDA NÚM. 273**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 21**.

## ENMIENDA

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.»

## JUSTIFICACIÓN

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. 274**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 21**.

## ENMIENDA

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.»

## JUSTIFICACIÓN

Acotar estos actos dentro de la legislación aplicable a las Entidades Públicas Empresariales.

**ENMIENDA NÚM. 275**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 22**.

ENMIENDA

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.)

JUSTIFICACIÓN

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. 276**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 22**.

ENMIENDA

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 modi-

ficación 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.»

JUSTIFICACIÓN

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. 277**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 22**.

ENMIENDA

De supresión.

Suprimir los puntos 4 y 5.

JUSTIFICACIÓN

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 con-

templa 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. 278**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 24**.

ENMIENDA

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.»

JUSTIFICACIÓN

Deben tenerse en cuenta los derechos de los antiguos propietarios y sus derechohabientes.

---

**ENMIENDA NÚM. 279**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 24**.

ENMIENDA

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.»

JUSTIFICACIÓN

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. 280**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 25**.

ENMIENDA

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.»

JUSTIFICACIÓN

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. 281**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Capítulo IV. Declaración sobre la red.**

## ENMIENDA

De sustitución.

Sustituir el título del Capítulo por este otro:

«Declaración sobre la Red Ferroviaria de Interés General.»

## JUSTIFICACIÓN

Debe concretarse que estamos legislando sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

—————

**ENMIENDA NÚM. 282**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 29**.

## ENMIENDA

De sustitución, al título de artículo.

Sustituir «red» por «Red Ferroviaria de Interés General».

## JUSTIFICACIÓN

Debe concretarse, que estamos legislando sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

—————

**ENMIENDA NÚM. 283**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 29**.

## ENMIENDA

De sustitución.

Sustituir en todo el artículo «red» por «Red Ferroviaria de Interés General».

## JUSTIFICACIÓN

Debe concretarse que estamos legislando sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

**ENMIENDA NÚM. 284**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 31**.

## ENMIENDA

De sustitución.

Sustituir en el punto 2 la frase «los agentes de transporte» por «las autoridades públicas, los consignatarios...».

## JUSTIFICACIÓN

Recuperar el texto de la Directiva 2001/14/CE, que considera candidatos a las autoridades públicas (CCAA, Ayuntamientos, etc.) y a los consignatarios.

—————

**ENMIENDA NÚM. 285**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 34**.

## ENMIENDA

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.)

## JUSTIFICACIÓN

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 transporte 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. 286**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 36**.

ENMIENDA

De modificación, al punto 1.

Sustituir al final del punto 1, «Orden del Ministerio de Fomento» por «mediante acuerdo del Consejo de Ministros».

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con enmiendas anteriores donde atribuimos al Consejo de Ministros la competencia para determinar las infraestructuras que formarán parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

**ENMIENDA NÚM. 287**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 36**.

ENMIENDA

De adición, al punto 2

Incluir entre «infraestructuras ferroviarias» y «existentes en los» lo siguiente: «de titularidad estatal».

JUSTIFICACIÓN

Salvar las competencias autonómicas en los casos en que las infraestructuras fuesen de su titularidad.

**ENMIENDA NÚM. 288**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 36**.

ENMIENDA

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).

JUSTIFICACIÓN

Salvaguardar las competencias de CCAA y Entes Locales.

**ENMIENDA NÚM. 289**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 39**.

ENMIENDA

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.»

JUSTIFICACIÓN

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. 290**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 40**.

ENMIENDA

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 ca-

rezca de la capacidad de prestarlos, podrá contratarlos con otras personas o entidades que necesariamente requerirán la obtención de un título habilitante otorgado por aquél.»

#### JUSTIFICACIÓN

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. 291 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 43**.

#### ENMIENDA

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.)

#### JUSTIFICACIÓN

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. 292 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 44**.

#### ENMIENDA

De supresión parcial, al punto 1.

Suprimir en la segunda línea: «de viajeros y de mercancías».

Suprimir en la duodécima línea: «de viajeros o de mercancías».

#### JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la enmienda anterior.

---

#### ENMIENDA NÚM. 293 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 46**.

#### ENMIENDA

De supresión parcial, al punto 1.

Sustituir «doce meses» por «veinticuatro meses».

#### JUSTIFICACIÓN

Insuficiencia de plazo para garantizar el requisito de capacidad financiera.

---

#### ENMIENDA NÚM. 294 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 53**.

#### ENMIENDA

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.»

#### JUSTIFICACIÓN

Tratándose de una declaración de interés público sobre una infraestructura, el Estado debe corresponsabilizarse de su financiación.

**ENMIENDA NÚM. 295**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 53**.

ENMIENDA

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.)

JUSTIFICACIÓN

Teniendo en cuenta que la enmienda número 48 establece la necesidad de que el Gobierno se corresponsabilice 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. 296**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 53**.

ENMIENDA

De supresión parcial, al punto 2.

Suprimir en el primer párrafo lo siguiente:

«No obstante, cuando el coste anual...» hasta el final del párrafo.

JUSTIFICACIÓN

Ajustarse a los límites que establece la Ley de Contratos del Estado.

**ENMIENDA NÚM. 297**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 53**.

ENMIENDA

De sustitución, al punto 2, b).

Quedará redactado como sigue:

«b) Las características de frecuencia y calidad en su prestación.»

JUSTIFICACIÓN

Concretar las características del servicio que se prestará por acuerdo de las administraciones afectadas.

**ENMIENDA NÚM. 298**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 57**.

ENMIENDA

De adición, al punto 4.

Añadir al final del punto:

«Todo ello sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas sobre la materia.»

JUSTIFICACIÓN

Salvaguardar las competencias que sobre transportes efectuados en el territorio de una Comunidad Autónoma tienen éstas.

**ENMIENDA NÚM. 299**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 58**.

ENMIENDA

De adición.

Añadir después de «Red Ferroviaria de Interés General» lo siguiente: «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 de-

sarrollo de las nuevas tecnologías, por tanto es aconsejable la homologación del personal responsable del mantenimiento del mismo.

---

**ENMIENDA NÚM. 300**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 58**.

ENMIENDA

De supresión.

Suprimir las dos últimas líneas del párrafo, desde «... así como el régimen de autorización...» hasta el final del párrafo.

JUSTIFICACIÓN

Salvaguardar las competencias que sobre la materia tienen las CCAA.

---

**ENMIENDA NÚM. 301**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 59**.

ENMIENDA

De adición, a la letra d) del punto 2.

Añadir al final del texto:

«... previa audiencia del Consejo de Consumidores y Usuarios».

JUSTIFICACIÓN

Facilitar la defensa de los consumidores y usuarios.

---

**ENMIENDA NÚM. 302**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 59**.

ENMIENDA

De adición, al punto 3.

Añadir: «y Consumo» a continuación de «Juntas Arbitrales de Transporte». (Resto igual.)

JUSTIFICACIÓN

Reforzar la defensa de los usuarios.

---

**ENMIENDA NÚM. 303**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 60**.

ENMIENDA

De sustitución.

«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 la funciones a desempeñar por tales titulados, será fijada por el Ministerio de Fomento como responsable de la determinación de dichas funciones.»

JUSTIFICACIÓN

Con esta enmienda se intenta normalizar académicamente todo el amplio conjunto de especialidades que existen hoy en día en el sector ferroviario.

---

**ENMIENDA NÚM. 304**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 68**.

ENMIENDA

De supresión.

Suprimir «o, en su caso, mediante Orden Ministerial».

#### JUSTIFICACIÓN

Debe ser la Ley de Presupuestos Generales del Estado la que establezca estas modificaciones.

---

#### ENMIENDA NÚM. 305 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 81**.

#### ENMIENDA

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, en colaboración con las Comunidades Autónomas...» (Resto igual.)

#### JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las enmiendas al artículo 4.

---

#### ENMIENDA NÚM. 306 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 81**.

#### ENMIENDA

De adición, al punto 1, letra e).

Añadir al final: «, sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas».

#### JUSTIFICACIÓN

Salvaguardar las competencias de las CCAA.

---

#### ENMIENDA NÚM. 307 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 81**.

#### ENMIENDA

De adición, al punto 1, letra f).

Añadir al final: «, sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas».

#### JUSTIFICACIÓN

La expresada en la enmienda propuesta al artículo 53 punto 4.

---

#### ENMIENDA NÚM. 308 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 81**.

#### ENMIENDA

De adición, al punto 1, letra k).

Añadir al final del apartado: «, a las Comunidades Autónomas y a las Entidades Locales».

#### JUSTIFICACIÓN

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 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 81**.

#### ENMIENDA

De supresión, al punto 1, letra n).

Suprimir todo el apartado.

#### JUSTIFICACIÓN

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 pro-

cedente que el Ministerio de Fomento por tanto sea el encargado de tal encomienda.

—————

**ENMIENDA NÚM. 310**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 81**.

ENMIENDA

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.)

JUSTIFICACIÓN

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**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 82**.

ENMIENDA

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.»

#### JUSTIFICACIÓN

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 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 83**.

#### ENMIENDA

De adición, al punto 1, apartado d).

Incluir a continuación de «conflictos» lo siguiente: «con carácter vinculante».

#### JUSTIFICACIÓN

Parece necesario dotar al Comité de Regulación de una verdadera capacidad arbitral y no una simple función testimonial.

---

#### ENMIENDA NÚM. 313 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 83**.

#### ENMIENDA

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.»

#### JUSTIFICACIÓN

No se ha recogido una disposición que regule este aspecto del mercado ferroviario.

---

#### ENMIENDA NÚM. 314 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 83**.

#### ENMIENDA

De sustitución, al punto 2, párrafo primero.

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.»

#### JUSTIFICACIÓN

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 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 84**.

#### ENMIENDA

De supresión.

## JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la enmienda al artículo 82.

—————

**ENMIENDA NÚM. 316**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 89**.

## ENMIENDA

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.»

## JUSTIFICACIÓN

Las actuaciones de los usuarios que impliquen peligro para los demás, deben ser tipificadas como graves.

—————

**ENMIENDA NÚM. 317**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 89**.

## ENMIENDA

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.»

## JUSTIFICACIÓN

Esta conducta debe ser incorporada al artículo 89 como infracción grave cuando sea realizada de manera intencionada y sin causas justificadas.

**ENMIENDA NÚM. 318**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 90**.

## ENMIENDA

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.»

## JUSTIFICACIÓN

Este tipo de conductas sólo deben ser sancionadas cuando se realizan intencionadamente.

—————

**ENMIENDA NÚM. 319**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 90**.

## ENMIENDA

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.»

## JUSTIFICACIÓN

Dejar como falta leve lo que no implica peligro para los demás usuarios.

—————

**ENMIENDA NÚM. 320**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 90**.

## ENMIENDA

De supresión, al punto 2, apartado i).

Suprimir el apartado i).

## JUSTIFICACIÓN

Por redundante con el apartado h).

**ENMIENDA NÚM. 321**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 92**.

## ENMIENDA

De supresión.

## JUSTIFICACIÓN

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. 322**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 94**.

## ENMIENDA

De adición.

Añadir a continuación de «sanciones» lo que sigue: «judiciales y otras sanciones administrativas».

## JUSTIFICACIÓN

La referencia a acciones judiciales y la especificación de otras sanciones administrativas, mejora y completa el texto.

**ENMIENDA NÚM. 323**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 96**.

## ENMIENDA

De adición, al punto 6, último párrafo.

Añadir al final del párrafo el siguiente texto:

«Contra dichas resoluciones cabrá interponer recurso de reposición.»

## JUSTIFICACIÓN

Seguridad jurídica de los afectados.

**ENMIENDA NÚM. 324**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Primera**.

## ENMIENDA

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.»

## JUSTIFICACIÓN

Evitar el vacío jurídico que puede producirse con la desaparición de Renfe y la creación de Renfe-Operadora.

**ENMIENDA NÚM. 325**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado,

formula la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Primera**.

#### ENMIENDA

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 del Administración de Infraestructuras Ferroviarias, hasta la suscripción de un nuevo convenio colectivo que resulte de aplicación en el ámbito de la entidad Renfe-Operadora.»

#### JUSTIFICACIÓN

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. 326 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Segunda**.

#### ENMIENDA

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, apro-

bado 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.»

#### JUSTIFICACIÓN

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. 327 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Segunda**.

#### ENMIENDA

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.»

#### JUSTIFICACIÓN

Salvaguardar los derechos de los funcionarios públicos procedentes de la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias.

#### ENMIENDA NÚM. 328 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Tercera**.

#### ENMIENDA

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.»

#### JUSTIFICACIÓN

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. 329 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Tercera**.

#### ENMIENDA

De adición.

Añadir al final del punto 6 lo siguiente:

«Entre ellos la Unidad de Mantenimiento Integral de Trenes.»

#### JUSTIFICACIÓN

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. 330 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Tercera**.

#### ENMIENDA

De supresión, al punto 10.

Suprimir todo el punto 10.

#### JUSTIFICACIÓN

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. 331 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Tercera**.

#### ENMIENDA

De supresión, al punto 11.

Suprimir todo el punto 11.

#### JUSTIFICACIÓN

El régimen sobre el personal de Renfe-Operadora deberá ajustarse al que se establece para las entidades públicas empresariales.

#### ENMIENDA NÚM. 332 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, for-

mula la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Tercera**.

#### ENMIENDA

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.»

#### JUSTIFICACIÓN

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. 333 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Tercera**.

#### ENMIENDA

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.»

#### JUSTIFICACIÓN

Evitar el competencia desleal en el sector y el vacío de regulación laboral que pueda producirse.

#### ENMIENDA NÚM. 334 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Sexta**.

#### ENMIENDA

De sustitución.

Sustituir en la sexta línea «habilitación» por «expedición del título habilitante».

#### JUSTIFICACIÓN

No es al personal al que hay que habilitar, puesto que ya lo está. Se trata de dotarles de la titulación adecuada.

---

#### ENMIENDA NÚM. 335 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

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

#### ENMIENDA

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.»

#### JUSTIFICACIÓN

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. 336**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Transitoria Primera**.

ENMIENDA

De adición.

Al final del punto A) se añadirá: «, sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa comunitaria».

JUSTIFICACIÓN

El Consejo de Ministros de Transportes de la UE acordó el calendario de la entrada en vigor de las Directivas.

**ENMIENDA NÚM. 337**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Transitoria Tercera**.

ENMIENDA

De adición.

Añadir un nuevo párrafo entre el primer y el segundo párrafo del punto 1, 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.»

JUSTIFICACIÓN

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. 338**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, for-

mula la siguiente enmienda a la **Disposición Transitoria Tercera**.

ENMIENDA

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.»

JUSTIFICACIÓN

En concordancia con las enmiendas a los artículos 4.2 y 5.1.

**ENMIENDA NÚM. 339**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Transitoria Tercera**.

ENMIENDA

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».

JUSTIFICACIÓN

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. 340**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

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

## ENMIENDA

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.»

## JUSTIFICACIÓN

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 credibilidad técnica y de actuación imparcial, para todo el sector ferroviario.

—————  
**ENMIENDA NÚM. 341**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Final Primera**.

## ENMIENDA

De supresión parcial, al punto 2.

Suprimir la siguiente frase: «, sustituyendo los referidos trámites al de audiencia.»

## JUSTIFICACIÓN

Suprimir ese trámite de audiencia supondría debilitar las garantías que se derivan del mismo.

—————  
**ENMIENDA NÚM. 342**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Final Primera**.

## ENMIENDA

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.»

## JUSTIFICACIÓN

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. 343**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Final Segunda**.

## ENMIENDA

De sustitución.

Sustituir por el siguiente texto:

«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 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.»

## JUSTIFICACIÓN

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.

—————  
**ENMIENDA NÚM. 344**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 2.h**.

## ENMIENDA

De adición parcial.

Añadir entre «infraestructura ferroviaria» y «mediante» «de titularidad estatal», quedando el texto como sigue:

«Regular el acceso a la infraestructura ferroviaria de titularidad estatal mediante un procedimiento para la adjudicación de capacidad, ...» (Resto igual.)

## JUSTIFICACIÓN

Limitar el ámbito de la ley a la regulación de las infraestructuras ferroviarias de titularidad estatal.

---

**ENMIENDA NÚM. 345**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 7.3.**

## ENMIENDA

De sustitución.

«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, a los efectos que la normativa urbanística de aplicación establezca en relación con la exención de control preventivo municipal y de obtención de autorizaciones, permisos o licencias.»

## JUSTIFICACIÓN

Se pretende el respeto a la competencia urbanística de las Comunidades Autónomas, limitándose la ley sectorial ferroviaria a la catalogación de las actuaciones sobre infraestructuras a los efectos que la normativa urbanística en cada caso establezca.

---

**ENMIENDA NÚM. 346**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 20.**

## ENMIENDA

De sustitución.

«La administración de infraestructuras ferroviarias de titularidad estatal y, en su caso, su construcción corresponderán a una entidad pública empresarial y, en su caso, su construcción corresponderá 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.»

## JUSTIFICACIÓN

Limitar el ámbito competencial de tal entidad a la esfera de la competencia estatal.

---

**ENMIENDA NÚM. 347**  
**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 30.2.**

## ENMIENDA

De adición.

«Lo dispuesto en el párrafo anterior se entiende sin perjuicio del ejercicio, por parte de las Comunidades Autónomas son competencia, de la ordenación de los servicios regionales ferroviarios a través de la adjudicación de capacidad correspondiente.

A tal efecto, se crearán comisiones mixtas entre la Administración General del Estado y cada una de las Comunidades Autónomas con competencias, en las que se articulará la coordinación de las correspondientes competencias estatales y autonómicas.»

## JUSTIFICACIÓN

Reconocer la existencia de competencias autonómicas sobre ordenación de servicios ferroviarios intraautonómicos y descansar en tales títulos competenciales el ejercicio de la correspondiente competencia de ordenación del tráfico ferroviario en los tramos de capacidad de la RFIG vacantes de su utilización por servicios de competencia estatal, a través de la adjudicación, por la Administración de la Comunidad Autónoma de la capacidad correspondiente.

## ÍNDICE

Artículo	Enmendante	Número de Enmienda
En todo el texto del Proyecto	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	142
Exposición de Motivos	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	143
	G. P. Popular	190
	G. P. Popular	191
	G. P. Popular	192
	G. P. Socialista	238
	G. P. Socialista	239
	G. P. Socialista	240
	G. P. Socialista	241
	G. P. Socialista	242
	G. P. Socialista	243
1	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	13
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	144
2	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	14
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	15
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	16
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	17
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	91
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	92
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	93
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	94
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	95
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	96
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	97
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	145
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	146
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	147
	G. P. Socialista	244
	G. P. Socialista	245
	G. P. Socialista	246
	G. P. Socialista	247
	G. P. Socialista	248
	G. P. Socialista	344
3	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	18
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	19
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	98
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	148
	G. P. Socialista	249

Artículo	Enmendante	Número de Enmienda
4	Grupo Parlamentario Senadores Nacionalistas Vascos	1
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	20
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	21
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	22
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	23
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	99
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	100
	Sr. Quintana González (G. P. Mixto)	125
	Sr. Quintana González (G. P. Mixto)	126
	Sr. Quintana González (G. P. Mixto)	127
	Sr. Quintana González (G. P. Mixto)	128
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	149
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	150
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	151
	G. P. Popular	193
	G. P. Socialista	250
	G. P. Socialista	251
	G. P. Socialista	252
	G. P. Socialista	253
Título del Capítulo II	G. P. Socialista	254
5	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	24
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	101
	Sr. Quintana González (G. P. Mixto)	129
	G. P. Popular	194
	G. P. Popular	195
	G. P. Socialista	255
6	Grupo Parlamentario Senadores Nacionalistas Vascos	2
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	152
	G. P. Popular	196
	G. P. Socialista	257
7	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	25
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	102
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	103
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	153
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	154

Artículo	Enmendante	Número de Enmienda
	G. P. Popular	197
	G. P. Socialista	258
	G. P. Socialista	259
	G. P. Socialista	260
	G. P. Socialista	345
8	Sr. Quintana González (G. P. Mixto)	132
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	155
	G. P. Socialista	261
	G. P. Socialista	262
	G. P. Socialista	263
9	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	26
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	104
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	105
	G. P. Popular	198
	G. P. Socialista	264
	G. P. Socialista	265
10	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	27
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	156
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	157
	G. P. Socialista	266
	G. P. Socialista	267
	G. P. Socialista	268
	G. P. Socialista	269
11	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	28
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	29
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	30
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	31
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	106
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	107
	Sr. Quintana González (G. P. Mixto)	130
	Sr. Quintana González (G. P. Mixto)	131
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	158
	G. P. Popular	199
	G. P. Socialista	270
	G. P. Socialista	271

Artículo	Enmendante	Número de Enmienda
13	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	159
15	G. P. Popular	200
	G. P. Socialista	272
18	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	160
19	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	32
20	G. P. Entesa Catalana de Progrés	108
	G. P. Socialista	346
21	Grupo Parlamentario Senadores Nacionalistas Vascos	3
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	33
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	34
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	35
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	36
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	37
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	38
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	109
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	110
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	111
	G. P. Popular	201
	G. P. Popular	202
	G. P. Socialista	273
	G. P. Socialista	274
22	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	39
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	40
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	41
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	42
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	112
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	113
	Sr. Quintana González (G. P. Mixto)	133
	G. P. Popular	203
	G. P. Socialista	275
	G. P. Socialista	276
	G. P. Socialista	277
23	G. P. Popular	204
24	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	43
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	114

Artículo	Enmendante	Número de Enmienda
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	161
	G. P. Socialista	278
	G. P. Socialista	279
25	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	44
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	115
	G. P. Popular	205
	G. P. Socialista	280
27	G. P. Entesa Catalana de Progrés	116
28	Grupo Parlamentario Senadores Nacionalistas Vascos	4
	Sr. Quintana González (G. P. Mixto)	134
	G. P. Popular	206
Título II		
Título del Capítulo VI		
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	117
	G. P. Socialista	281
29	G. P. Socialista	282
	G. P. Socialista	283
Capítulo VII		
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	118
30	G. P. Socialista	347
31	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	45
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	119
	G. P. Popular	207
	G. P. Socialista	284
32	G. P. Popular	208
33	G. P. Entesa Catalana de Progrés	120
34	G. P. Socialista	285
36	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	46
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	121
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	162

Artículo	Enmendante	Número de Enmienda
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	163
	G. P. Socialista	286
	G. P. Socialista	287
	G. P. Socialista	288
37	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	47
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	122
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	164
	G. P. Popular	209
39	G. P. Socialista	289
40	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	48
	G. P. Popular	210
	G. P. Socialista	290
42	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	49
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	165
Título IV		
Capítulo II		
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	50
43	G. P. Popular	211
	G. P. Socialista	291
44	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	51
	G. P. Socialista	292
46	G. P. Socialista	293
50	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	52
51	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	53
	G. P. Popular	212
53	Grupo Parlamentario Senadores Nacionalistas Vascos	5
	Grupo Parlamentario Senadores Nacionalistas Vascos	6
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	54
	Sr. Quintana González (G. P. Mixto)	135
	Sr. Quintana González (G. P. Mixto)	136

Artículo	Enmendante	Número de Enmienda
	Sr. Quintana González (G. P. Mixto)	137
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	166
	G. P. Popular	213
	G. P. Socialista	294
	G. P. Socialista	295
	G. P. Socialista	296
	G. P. Socialista	297
54	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	55
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	167
	G. P. Popular	214
Capítulo IV	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	56
56	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	57
57	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	58
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	59
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	60
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	168
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	169
	G. P. Popular	215
	G. P. Socialista	298
58	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	61
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	62
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	170
	G. P. Popular	216
	G. P. Socialista	299
	G. P. Socialista	300
59	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	63
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	64
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	65
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	123
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	171
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	172
	G. P. Popular	217

Artículo	Enmendante	Número de Enmienda
	G. P. Socialista	301
	G. P. Socialista	302
60	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	66
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	67
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	68
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	173
	G. P. Popular	218
	G. P. Socialista	303
68	G. P. Socialista	304
Título Sección III	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	174
69	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	69
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	175
	G. P. Popular	219
74	G. P. Popular	220
80	Sr. Quintana González (G. P. Mixto)	138
81	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	70
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	71
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	176
	G. P. Popular	221
	G. P. Socialista	305
	G. P. Socialista	306
	G. P. Socialista	307
	G. P. Socialista	308
	G. P. Socialista	309
	G. P. Socialista	310
82	Grupo Parlamentario Senadores Nacionalistas Vascos	7
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	72
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	177
	G. P. Socialista	311
83	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	73
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	178
	G. P. Popular	222

Artículo	Enmendante	Número de Enmienda
	G. P. Socialista	312
	G. P. Socialista	313
	G. P. Socialista	314
84	G. P. Socialista	315
85	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	179
86	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	74
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	180
	G. P. Popular	223
89	G. P. Socialista	316
	G. P. Socialista	317
90	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	181
	G. P. Popular	224
	G. P. Socialista	318
	G. P. Socialista	319
	G. P. Socialista	320
92	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	75
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	76
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	182
	G. P. Socialista	321
94	G. P. Socialista	322
96	G. P. Popular	225
	G. P. Socialista	323
Artículos nuevos	G. P. Socialista	256
Disposiciones Adicionales		
Primera	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	77
	G. P. Popular	226
	G. P. Popular	227
	G. P. Socialista	324
	G. P. Socialista	325
Segunda	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	78
	G. P. Socialista	326
	G. P. Socialista	327

Artículo	Enmendante	Número de Enmienda
Tercera	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	79
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	80
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	81
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	82
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	83
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	84
	G. P. Popular	228
	G. P. Socialista	328
	G. P. Socialista	329
	G. P. Socialista	330
	G. P. Socialista	331
	G. P. Socialista	332
	G. P. Socialista	333
Cuarta	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	183
	G. P. Popular	229
	G. P. Popular	231
Sexta	G. P. Popular	230
	G. P. Socialista	334
Séptima	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	184
Nuevas	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	85
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	86
	G. P. Entesa Catalana de Progrés	124
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	185
	G. P. Socialista	335
	Disposiciones Transitorias	
Primera	Grupo Parlamentario Senadores Nacionalistas Vascos	8
	Grupo Parlamentario Senadores Nacionalistas Vascos	9
	G. P. Popular	232
	G. P. Socialista	336
Segunda	G. P. Popular	233
Tercera	Grupo Parlamentario Senadores Nacionalistas Vascos	10
	Grupo Parlamentario Senadores Nacionalistas Vascos	11
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	87
	Sr. Quintana González (G. P. Mixto)	139
	Sr. Quintana González (G. P. Mixto)	140

Artículo	Enmendante	Número de Enmienda
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	186
	G. P. Popular	234
	G. P. Socialista	337
	G. P. Socialista	338
	G. P. Socialista	339
Cuarta	Grupo Parlamentario Senadores Nacionalistas Vascos	12
	Sr. Quintana González (G. P. Mixto)	141
	G. P. Popular	235
Sexta	G. P. Popular	236
Nuevas	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	88
	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	89
	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	187
	G. P. Socialista	340
Disposiciones Finales		
Primera	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	188
	G. P. Socialista	341
	G. P. Socialista	342
Segunda	G. P. Catalán en el Senado de Convergència i Unió	189
	G. P. Socialista	343
Anexo	Sres. Cabrero Palomares y Cuenca Cañizares (G. P. Mixto)	90
	G. P. Popular	237