

## I. DISPOSICIONS GENERALS

### CAP DE L'ESTAT

**747** *Reial decret llei 1/2014, de 24 de gener, de reforma en matèria d'infraestructures i transport, i altres mesures econòmiques.*

La situació per la qual passa el nostre país exigeix l'adopció de reformes que contribueixin a la recuperació del creixement econòmic i la creació d'ocupació, en el termini més curt possible.

Per això, des de l'inici d'aquesta legislatura s'estan adoptant importants reformes en múltiples sectors, per incrementar la competitivitat i l'eficiència.

En matèria de transport i infraestructures des del començament de la legislatura s'han adoptat iniciatives normatives tendents a reforçar-les, així com a adaptar les seves regles i procediments a les exigències comunitàries, amb l'objectiu basal d'incrementar la productivitat, la competitivitat i l'eficiència de tots els operadors involucrats.

La suma d'aquests factors redunda en guanys directes per als ciutadans, atès que millora la mobilitat de persones i les mercaderies, i consolida la seguretat com a vèrtex de l'acció del Govern.

El conjunt de mesures que conté aquest Reial decret llei exigeixen una incorporació inajornable al nostre ordenament jurídic, de manera que assoleixin plena eficàcia immediata, i complementin, al seu torn, les mesures que s'han adoptat en els dos últims anys.

En aquest Reial decret llei es modifica la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, amb la finalitat de donar rang de llei als aspectes de seguretat ferroviària més importants, regulats a la Directiva 2004/49/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2004, sobre la seguretat dels ferrocarrils comunitaris i per la qual es modifiquen la Directiva 95/18/CE del Consell sobre concessió de llicències a les empreses ferroviàries, i la Directiva 2001/14/CE relativa a l'adjudicació de la capacitat d'infraestructura ferroviària, aplicació de cànons per la seva utilització i certificació de la seguretat.

Aquesta Directiva, publicada amb posterioritat a la Llei del sector ferroviari, va ser incorporada al dret intern a través del Reial decret 810/2007, de 22 de juny, pel qual s'aprova el Reglament sobre seguretat en la circulació de la Xarxa ferroviària d'interès general. Tanmateix, hi ha determinats aspectes d'aquesta que requereixen un desplegament a través d'una norma amb rang de llei per dotar-los de més fortalesa.

Aquest rang es considera important per determinar quins aspectes són els que integren la seguretat ferroviària, la identificació de responsabilitats en matèria de seguretat ferroviària, la identificació de l'autoritat responsable de seguretat, la definició dels certificats de seguretat que les empreses ferroviàries han de tenir, el contingut de les autoritzacions de seguretat als administradors d'infraestructures ferroviàries, les condicions i els requisits per a l'autorització i la posada en servei de tots els subsistemes de naturalesa estructural que componen el sistema ferroviari, així com les condicions per al funcionament adequat dels subsistemes de naturalesa funcional o les condicions per a l'homologació del material ferroviari.

S'inclou, a més, una nova disposició addicional tretzena amb la finalitat que es prevegi en aquesta llei que el Reglament de circulació ferroviària, que conté les regles i els procediments operatius necessaris perquè la circulació dels trens, per la Xarxa ferroviària d'interès general, s'efectuï de manera segura i eficient, s'aprovi per mitjà d'un reial decret. Amb això, en un entorn proper de liberalització del transport ferroviari de passatgers, es garanteix més objectivitat en l'element de la seguretat en la circulació i s'eleva la potestat normativa en aquest element rellevant més enllà del departament d'adscripció del principal operador.

Amb la modificació dels articles 77 i 81.1.j) de la Llei del sector ferroviari es dona compliment a la Sentència de 28 de febrer de 2013 del Tribunal de Justícia de la Unió Europea, atès que la modificació d'aquests articles continguda en el Reial decret llei 11/2013, de 2 d'agost, per a la protecció dels treballadors a temps parcial i altres mesures urgents en l'ordre econòmic i social, no responia al contingut de l'esmentada Directiva 2001/14/CE, segons ha considerat la Comissió Europea. Per això, la necessitat de donar compliment a la Sentència en un termini breu justifica la utilització d'un procediment extraordinari com és aquest Reial decret llei, atès que l'incompliment donaria lloc a l'establiment d'una sanció econòmica per al Regne d'Espanya, que s'intenta evitar.

Així mateix, aquest Reial decret llei modifica el paràgraf cinquè de l'apartat 1 de la disposició addicional tercera de la Llei 28/2006, de 18 de juliol, d'agències estatals per a la millora dels serveis públics, amb la finalitat de modificar el nom i les competències de l'Agència Estatal de Seguretat del Transport Terrestre, que passa a denominar-se Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, per donar compliment als requeriments de la Comissió Europea, sobre independència de l'organisme de seguretat ferroviària, com més aviat millor.

La creació de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària dona compliment als requeriments de la Comissió Europea sobre independència de l'organisme de seguretat ferroviària, atès que la dota de personalitat jurídica pròpia i, al mateix temps, s'aprofita de l'experiència de la Direcció General de Ferrocarrils en matèria ferroviària i de seguretat, ja que suposa una transformació de l'actual Direcció General.

Igualment, la millora de la seguretat en els transports i especialment en el transport ferroviari ha de constituir un objectiu essencial el compliment del qual s'ha de veure afavorit per la creació d'una Agència Estatal que disposi d'autonomia i flexibilitat en la seva gestió i que, al mateix temps, estigui subjecta al control d'eficàcia i a la responsabilitat pel compliment de les seves finalitats.

Queden fora de l'àmbit de competències de l'Agència les funcions relatives a la construcció d'infraestructures ferroviàries, fins ara pròpies de la Direcció General de Ferrocarrils i que passen a ser executades en exclusiva per l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries. Amb la creació de l'Agència es dona compliment al requeriment de la Comissió Europea, alhora que es dota el sistema ferroviari de mitjans addicionals per al control de la seguretat.

La urgència en l'adopció de les modificacions de les lleis 39/2003, de 17 de novembre, i 28/2006, de 18 de juliol, radica a evitar el procediment d'infracció obert per la Comissió Europea a Espanya perquè la legislació espanyola no s'ajusta, en aquesta matèria, a les previsions de l'esmentada Directiva 2004/49/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2004, sobre la seguretat dels ferrocarrils comunitaris.

També es modifica la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, amb la finalitat de regular la prestació patrimonial pública d'assignació de franges horàries que es retribueix al coordinador i facilitador de franges horàries, designat pel Ministeri de Foment, pels serveis prestats als gestors aeroportuaris i als operadors aeris. Amb això, s'emprenen canvis en l'esquema vigent per assegurar la independència del coordinador, i se'l separa funcionalment de qualsevol part interessada, i es posa en evidència que la retribució dels serveis del coordinador té naturalesa jurídica de prestació patrimonial pública, pel caràcter imperatiu que aquests serveis tenen de conformitat amb el Reglament (CEE) núm. 95/93 del Consell, de 18 de gener de 1993, relatiu a normes comunes per a l'assignació de franges horàries en els aeroports comunitaris.

Tenint en compte la naturalesa de prestació patrimonial pública de la retribució dels serveis del coordinador s'estableix el règim de gestió, liquidació i cobrament de conformitat amb les regles aplicables als ingressos de dret públic, atès que el procediment coactiu d'exigència de pagament de les prestacions patrimonials públiques s'ha de preveure específicament, enfront del que ocorre amb els tributs en relació amb els quals aquesta característica és predicable en tot cas.

L'adopció d'aquesta regulació és urgent amb la finalitat de paraitzar el procediment d'infracció obert contra Espanya per l'incompliment del Reglament esmentat perquè es considera que actualment no es donen els requisits exigits per la norma comunitària.

Igualment, s'introdueixen modificacions puntuals en el règim de les subvencions al transport regular de passatgers residents a les Canàries, les Illes Balears, Ceuta i Melilla, establert en la disposició addicional tretzena de la Llei 17/2012, de 27 de desembre, de pressupostos generals de l'Estat, amb l'objectiu comú de millorar els sistemes de control dels recursos públics destinats a aquestes bonificacions.

Mantenint les bonificacions vigents al transport regular de passatgers residents a les Canàries, les Illes Balears, Ceuta i Melilla, es reforcen les mesures de control per assegurar una gestió adequada i un control eficaç de les subvencions, evitar conductes fraudulentess i facilitar-ne la comprovació per part de les administracions competents. A més, s'introdueixen mesures que faciliten l'acreditació del compliment dels requisits per accedir a aquestes subvencions i s'imposa a les companyies aèries i marítimes l'obligació d'integrar-se en els sistemes telemàtics per a la comprovació d'aquests requisits.

Les raons de necessitat extraordinària i urgent que justifiquen l'adopció d'aquestes mesures mitjançant un reial decret llei es concreten en la necessitat de reforçar el control dels fons públics, millorant l'eficiència en la seva gestió, sense que el fet que no tinguin un efecte immediat alteri la concurrència de les circumstàncies esmentades atès que, en tot cas, és necessari que les companyies aèries i marítimes i les agències disposin d'un termini mínim per adaptar els seus procediments i sistemes informàtics a les noves exigències. Aquest termini, no obstant això, es redueix al mínim imprescindible per permetre l'adaptació esmentada i assegurar la correcta implementació i integritat d'aquest sistema telemàtic en tots els canals de venda.

Així mateix, aquest Reial decret llei procedeix a determinar els aeroports que estan en una mateixa àrea de captació de la destinació, amb la finalitat que se'ls pugui aplicar l'incentiu per afavorir el creixement del trànsit en els aeroports gestionats per Aena Aeropuertos, SA, que ha creat la disposició addicional seixanta-sisena de la Llei 22/2013, de 23 de desembre, de pressupostos generals de l'Estat per a l'any 2014.

Es considera que l'adopció d'aquesta mesura compleix els requisits de necessitat extraordinària i urgent que exigeix l'article 86 de la Constitució, atès que és necessari afavorir el creixement del trànsit aeri afectat per la crisi econòmica internacional i donar suport a altres sectors, en particular al turístic, d'especial importància per la seva contribució al desenvolupament econòmic.

També es modifica el text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, per dissenyar un sistema de finançament més eficient, en el qual els usuaris que reben el servei d'ajudes a la navegació prestat per la Societat de Salvament i Seguretat Marítima (SASEMAR) en suportin els costos, en lloc dels pressupostos generals de l'Estat.

Més d'un 95% del total dels costos de SASEMAR són sufragats pels pressupostos generals de l'Estat, mentre que la comunitat marítima (navegació comercial, esportiva, recreativa, pesquera, etc.) només contribueix mínimament al finançament de l'estructura i de les operacions de SASEMAR, malgrat que és la seva activitat la que determina la necessitat de disposar d'aquests mitjans.

Es proposa la modificació de la taxa d'ajudes a la navegació actualment vigent, ampliant la definició de «servei de senyalització marítima» per ajustar-la a la situació real. La proposta ajusta la quantia del servei prestat als costos reals d'aquest (els de les autoritats portuàries i els de SASEMAR).

L'adopció d'aquesta mesura és urgent per poder assolir l'equilibri pressupostari de la societat SASEMAR.

És necessari assenyalar que, en virtut de la jurisprudència constitucional, al reial decret llei li està vedat afectar l'essència del deure constitucional de contribuir, que s'identifica amb el règim general i els elements essencials dels tributs que, per la seva naturalesa, estructura i funció, constitueixen un pilar fonamental del sistema tributari, en la mesura en què són expressió d'una capacitat econòmica general, fan una funció

redistributiva, o alteren de manera sensible la pressió tributària global que suporten els ciutadans. Aquestes circumstàncies no estan presents en les mesures que s'adopten en aquest Reial decret llei.

També es procedeix a modificar la Llei 8/1972, de 10 de maig, de construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió, amb la finalitat d'evitar que l'Estat acabi assumint dues vegades el pagament de les expropiacions.

El preu just dels terrenys expropiats per a la construcció d'una autopista estatal de peatge en règim de concessió l'ha d'abonar la societat concessionària. Així ho estableix l'article 17 de la Llei 8/1972, de 10 de maig, en relació amb l'article 5 del Reglament d'expropiació forçosa.

Malgrat aquest règim legal, hi ha sentències que obliguen l'Estat a fer-se càrrec dels deutes esmentats en cas d'impagament per la societat concessionària declarada en concurs de creditors.

La reforma que es proposa pretén evitar que si l'Estat es troba amb aquest tipus de resolucions judicials, acabi assumint dues vegades el pagament de l'expropiació, en benefici del concessionari. D'una banda paga a l'expropiat, obligat per resolució judicial, i de l'altra lliura al concessionari l'import de la responsabilitat patrimonial.

Amb aquesta finalitat, el precepte que es proposa reconeix a l'Estat, com a resultat del pagament a compte d'un altre, el dret a subrogar-se en el crèdit de l'expropiat davant del concessionari, i es procedeix a minorar l'import de la responsabilitat patrimonial amb la part del crèdit no reemborsada per la societat concessionària, i es garanteix la indemnitat de l'Estat davant dels incompliments dels concessionaris.

Encara que els preceptes tenen efectes des de la data d'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei, es preveu que es puguin aplicar respecte de qualssevol concessions ja adjudicades.

A més, les mateixes raons que justifiquen la modificació de la Llei 8/1972, de 10 de maig, de construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió, s'aprecien en el règim de la resta de concessions administratives, per la qual cosa, per uniformitat, es procedeix a modificar l'article 271 del text refós de la Llei de contractes del sector públic, aprovat pel Reial decret legislatiu 3/2011, de 14 de novembre. S'afegeix un nou apartat 7 a l'article 271 que preveu la subrogació de l'administració concedent en el crèdit de l'expropiat i el descompte correlatiu de l'import no reemborsat a les quantitats resultants d'aplicar el que preveu l'apartat primer de l'article 271.

La urgència i la necessitat extraordinària es justifica en la salvaguarda i la protecció de les administracions concedents davant de la situació de la falta d'atenció de les obligacions legals d'abonament de preu just als expropiats, per evitar el perjudici en els recursos públics d'acord amb el principi que exclou qualsevol enriquiment injust.

D'altra banda, el Govern valora molt positivament els efectes del Programa d'incentius al vehicle eficient (Programa PIVE), per la qual cosa considera necessària la seva continuïtat, atesos els resultats favorables que s'estan obtenint en termes de millora de la balança comercial, de generació d'activitat econòmica en el sector de l'automòbil i indústries auxiliars i en altres relacionats amb aquest (comercialització, assegurances o finançament de béns d'equip) i, per tant, en termes de creació o manteniment dels nivells d'ocupació. Els impactes de les quatre convocatòries del Programa (PIVE, PIVE-2, PIVE-3 i PIVE-4) són també molt importants en termes mediambientals, per reducció d'emissions de CO<sub>2</sub> i contaminants.

La bona acollida del Programa PIVE-4 ha motivat que la dotació de 70 milions d'euros i dels romanents corresponents als programes PIVE-2 i PIVE-3 no hagin estat suficients per mantenir-ne la vigència durant els sis mesos inicialment previstos, ja que en data 18 de desembre de 2013 s'ha efectuat l'última reserva de pressupost, fet que implica la finalització de la vigència del Programa.

Atès que la supressió dels programes PIVE tindria un efecte negatiu per al mercat de l'automòbil que es considera necessari evitar, el Govern ha optat per establir una cinquena convocatòria del Programa (PIVE-5) que s'emmarcaria en el Pla d'acció d'eficiència energètica 2011-2020, aprovat per Acord del Consell de Ministres de 29 de juliol de 2011.

El procediment de concessió de les subvencions acollides a l'esmentat Programa PIVE-5 s'ha d'establir de conformitat amb el que disposa la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.

Quant al finançament del pressupost d'aquestes ajudes, atès que en el moment d'adopció de la mesura no es disposa de crèdit suficient i adequat en els actuals pressupostos generals de l'Estat, és necessària la seva habilitació mitjançant la concessió d'un crèdit extraordinari.

Les raons de necessitat extraordinària i urgent que justifiquen la concessió del crèdit extraordinari mitjançant un reial decret llei estan constituïdes per la necessitat de no demorar l'abonament de les ajudes esmentades per aconseguir la continuïtat en els beneficis descrits.

En l'impost sobre el valor afegit, la tributació de les importacions d'objectes d'art, antiguitats i objectes de col·lecció, així com dels lliuraments i les adquisicions intracomunitaris d'objectes d'art, quan aquest lliurament l'efectuïn els autors o drethavents i empresaris no revenedors amb dret a deducció íntegra de l'impost suportat, es redueix del 21 al 10 per cent. La necessitat urgent d'incentivar les transaccions d'obres d'art, antiguitats i objectes de col·lecció en el territori d'aplicació d'aquest impost amb la finalitat de dinamitzar de manera immediata aquests lliuraments de béns unit a l'oportunitat d'impulsar la producció dels nostres artistes, aconsellen la implantació d'aquesta mesura.

Es modifica, igualment, el text refós de la Llei de l'impost sobre societats, aprovat pel Reial decret legislatiu 4/2004, de 5 de març, amb l'objecte d'equiparar el percentatge de retenció o ingrés a compte aplicable en aquest impost respecte de l'existent en l'impost sobre la renda de les persones físiques, per a l'exercici 2014.

La mesura proposada en relació amb el règim de retenció i ingrés a compte de l'impost sobre societats tracta d'equiparar el tipus de retenció existent actualment en l'impost sobre la renda de les persones físiques (21%) davant del de l'impost sobre societats (19%). Aquesta equiparació s'havia d'haver produït a través de la Llei de pressupostos generals de l'Estat per a l'any 2014, per tal que entrés en vigor l'1 de gener de 2014. Com que no s'ha produït, és absolutament necessari modificar la retenció en l'impost sobre societats, amb l'objecte d'evitar que les entitats afectades es vegin obligades a modificar els seus sistemes informàtics, per establir una distinció entre les persones físiques i jurídiques, qüestió que és molt complicada.

Així mateix, es procedeix a incloure una nova disposició addicional norantena a la Llei 22/2013, de 23 de desembre, de pressupostos generals de l'Estat per a l'any 2014, per incorporar el límit màxim total que poden percebre els membres de les corporacions locals per tots els conceptes retributius i les assistències.

L'article 75 bis de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local, segons la redacció que en fa la Llei 27/2013, de 27 de desembre, de racionalització i sostenibilitat de l'Administració local, estableix que els pressupostos generals de l'Estat han de determinar, anualment, el límit màxim total que poden percebre els membres de les corporacions locals per tots els conceptes retributius i les assistències, exclosos els triennis als quals si s'escau tinguin dret els funcionaris de carrera que estiguin en situació de serveis especials, atenent entre d'altres criteris la naturalesa de la corporació local i la seva població, i a continuació recull una taula de referències salarials referides a les retribucions dels secretaris d'Estat de l'Administració General de l'Estat. Per tant, és necessari que la Llei de pressupostos contingui aquest límit. Dins dels criteris considerats per fixar el límit s'han tingut en compte tots els conceptes retributius que preveu l'article 22, relatius als secretaris d'Estat.

És imprescindible incorporar aquest límit a la Llei de pressupostos perquè pugui ser efectiu des de la primera nòmina a abonar el mes de gener, per la qual cosa, atesos els calendaris d'elaboració de nòmines de les entitats locals, la seva entrada en vigor ha de ser immediata.

Finalment, es pretén adaptar la Llei 22/2013, de 23 de desembre, de pressupostos generals de l'Estat per a l'any 2014, sense que això suposi cap novetat substantiva, a determinats aspectes del règim jurídic existent en matèria de cotització. D'una banda,

s'aproxima el tractament dels treballadors inclosos en el règim especial dels treballadors per compte propi o autònoms que en algun moment de l'any 2013 i de manera simultània hagin tingut contractat al seu servei un nombre de treballadors per compte d'altri igual o superior a deu al que s'estableix per als treballadors inclosos en el règim general. Així mateix, es redueix en un 1% el tipus de cotització per desocupació per als contractes de durada determinada a temps parcial que preveu la Llei 22/2013, de 23 de desembre, de pressupostos generals de l'Estat per a l'any 2014. La necessitat extraordinària i urgent està motivada per la necessitat d'integrar en l'ordenament jurídic les diferents normes aplicables en la matèria. El caràcter urgent deriva de la importància de reforçar la seguretat jurídica en l'aplicació de les normes i en les relacions jurídiques tan aviat com sigui possible.

En virtut d'això, fent ús de l'autorització que conté l'article 86 de la Constitució espanyola, a proposta dels ministres de Foment, d'Hisenda i Administracions Públiques i d'Ocupació i Seguretat Social, d'acord amb el Consell d'Estat pel que fa al crèdit extraordinari que es concedeix a l'article vuitè d'aquest Reial decret llei, i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres, en la reunió del dia 24 de gener de 2014,

DISPOSO:

**Article primer.** *Modificació de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari.*

La Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, queda modificada de la manera següent:

U. L'article 56 queda redactat de la manera següent:

«Article 56. *Seguretat ferroviària.*

1. La realització de les activitats ferroviàries està subjecta a les normes de seguretat que preveuen aquesta Llei i les seves disposicions de desplegament. La seguretat en la circulació ferroviària comprèn els aspectes següents:

a) L'establiment dels objectius i el seguiment dels nivells de seguretat a través dels indicadors.

b) El desplegament del marc normatiu en matèria de seguretat, inclosos els mètodes de seguretat, i el foment i la supervisió de la seva aplicació pels agents del sistema ferroviari.

c) Els requisits que han de complir els sistemes de gestió de la seguretat per a l'obtenció del certificat de seguretat de les empreses ferroviàries i de l'autorització de seguretat dels administradors de les infraestructures ferroviàries.

d) Les condicions per a l'autorització de la posada en servei del material rodant ferroviari, tant del nou com del que s'hagi modificat substancialment, així com les del seu manteniment correcte.

e) El règim de funcionament, des del punt de vista de la seguretat, de les infraestructures de la Xarxa ferroviària d'interès general, incloses les instal·lacions de seguretat i els sistemes de senyalització i gestió del trànsit, així com del seu manteniment correcte.

f) Les condicions que han de complir els administradors de les infraestructures ferroviàries, les empreses ferroviàries i la resta d'agents del sector en relació amb els seus règims de funcionament intern en matèria de seguretat.

g) Els requisits del personal que dugui a terme funcions relacionades amb la seguretat en la circulació ferroviària, inclosos els criteris per a la seva habilitació.

h) El règim de la investigació d'accidents i incidents ferroviaris.

i) Qualsevol altre relacionat amb les infraestructures ferroviàries, el material rodant, el personal o l'operació ferroviària no comprès en els apartats anteriors i que pugui incidir en la seguretat de la circulació ferroviària o afectar-la.

2. L'Administració pública ha de vetllar, en tot moment, en l'àmbit de les competències respectives i atenent la legislació vigent i el progrés tècnic i científic, pel manteniment general de la seguretat en la circulació sobre la Xarxa ferroviària d'interès general, així com per l'estricta compliment i aplicació de les normes de seguretat per part dels administradors d'infraestructures ferroviàries, de les empreses ferroviàries i de qualssevol altres agents del sistema ferroviari.

En les actuacions esmentades és prioritat la millora contínua de les condicions de seguretat del sistema ferroviari que tinguin com a objectiu principal la prevenció dels accidents ferroviaris. Així mateix, s'han d'adoptar les mesures oportunes per a la millora de la seguretat en la circulació sobre la Xarxa ferroviària d'interès general.

Així mateix, s'ha de vetllar perquè es garanteixi el dret dels ciutadans a rebre, en condicions de seguretat adequades, el servei de transport ferroviari.

3. La responsabilitat de la seguretat en la circulació sobre la Xarxa ferroviària d'interès general correspon als administradors de les infraestructures ferroviàries i a les empreses ferroviàries que hi operen.

Els administradors de les infraestructures ferroviàries i les empreses ferroviàries han d'aplicar les regles i normes de seguretat i disposar d'uns sistemes de gestió de la seguretat, adequats al que disposa aquesta Llei i les seves disposicions reglamentàries de desplegament, que han d'incloure les mesures necessàries per a l'avaluació i el control dels riscos de la circulació ferroviària i el seu seguiment. Així mateix s'han de responsabilitzar de la seguretat de la part del sistema ferroviari que els afecta, inclòs el subministrament de material i la contractació de serveis, respecte als usuaris, clients, treballadors interessats i tercers.

Així mateix, els administradors de les infraestructures ferroviàries i les empreses ferroviàries són responsables del nivell de formació i de qualificació dels seus empleats i de les altres persones que efectuïn per a aquests un treball amb possible afectació a la seguretat en la circulació.

4. Sense perjudici de l'apartat anterior, tots els fabricants de material rodant ferroviari, els centres de manteniment homologats, els titulars de vehicles ferroviaris, els prestadors de serveis relacionats amb el ferrocarril o les entitats d'aprovisionament són responsables del fet que els subministraments de material rodant, les instal·lacions, els accessoris, l'equip i el material que facilitin, així com els serveis que prestin, siguin conformes als requisits i les condicions d'utilització previstes, de manera que les empreses ferroviàries o els administradors d'infraestructures ferroviàries els puguin utilitzar de manera segura.»

Dos. S'afegeix un nou article 56 bis, que té la redacció següent:

«Article 56 bis. *Autoritat responsable de la seguretat ferroviària.*

1. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària per a la Xarxa ferroviària d'interès general ha de ser independent, en la seva organització, estructura jurídica i capacitat decisòria, de qualsevol empresa ferroviària, administrador de la infraestructura, sol·licitant i entitat adjudicadora.

Les seves funcions són:

a) Vetllar pel manteniment general de la seguretat en la circulació sobre la Xarxa ferroviària d'interès general mitjançant la supervisió del compliment de les obligacions dels diferents actors en aquesta matèria, així com l'exercici de la potestat sancionadora, si s'escau, en matèria de seguretat ferroviària.

b) Autoritzar la posada en servei dels subsistemes estructurals que constitueixen el sistema ferroviari i dels vehicles que hi circulen, així com comprovar que mantenen els seus requisits.

c) Expedir, renovar, modificar o revocar els certificats de seguretat i de les autoritzacions de seguretat de les empreses ferroviàries o els administradors d'infraestructura, així com supervisar-los posteriorment.

- d) La proposta, l'elaboració i el desplegament del marc normatiu de seguretat i la supervisió del seu compliment pels agents del sistema ferroviari.
- e) L'organització i la gestió del Registre especial d'empreses ferroviàries.
- f) Totes les funcions que se li assignin, especialment en matèria de seguretat ferroviària.

Aquestes funcions no es poden transferir ni subcontractar a cap administrador de la infraestructura, empresa ferroviària o entitat adjudicadora.

2. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de portar a terme la seva comesa de manera transparent i no discriminatòria. En particular, ha d'escoltar totes les parts i motivar les seves decisions. Ha de respondre sense dilació les peticions i sol·licituds i ha d'adoptar totes les decisions en el termini de quatre mesos una vegada se li hagi facilitat tota la informació sol·licitada.

En el desenvolupament de les seves comeses, pot sol·licitar en qualsevol moment l'assistència tècnica dels administradors de la infraestructura i de les empreses ferroviàries o altres òrgans qualificats.

En el procés de desplegament del marc normatiu nacional en matèria de seguretat ferroviària, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de consultar totes les parts participants i interessades, inclosos els administradors de la infraestructura, les empreses ferroviàries, els fabricants i les empreses de manteniment, els usuaris i els representants del personal.

3. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària pot portar a terme totes les inspeccions i les investigacions que siguin necessàries per al compliment de les seves funcions i se li concedeix l'accés a tots els documents pertinents i als locals, les instal·lacions i l'equip dels administradors de la infraestructura, de les empreses ferroviàries i altres agents del sector ferroviari.

4. Sense perjudici del que estableix el règim general d'inspecció de les activitats ferroviàries que preveu l'article 86, s'han de regular reglamentàriament els aspectes organitzatius de la inspecció i la supervisió en matèria de seguretat ferroviària que porti a terme l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, com ara l'atribució de les funcions esmentades, les facultats del personal que les porti a terme, així com els procediments d'actuació que s'han de seguir a l'hora de portar a terme aquesta activitat.

5. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de mantenir un intercanvi actiu d'impressions i experiències amb les autoritats corresponents dels altres països integrants de la Unió Europea a fi d'harmonitzar criteris a tota la Comunitat.»

Tres. L'article 57 queda redactat de la manera següent:

«Article 57. *Certificats de seguretat.*

1. Amb caràcter previ a la prestació del servei ferroviari sobre una determinada línia o tram de la Xarxa ferroviària d'interès general, les empreses ferroviàries han d'obtenir el corresponent certificat de seguretat de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària.

2. El certificat de seguretat acredita que l'empresa ferroviària ha establert un sistema propi de gestió de la seguretat i està en condicions de complir els requisits sobre sistemes de control, circulació i seguretat ferroviària, sobre coneixements i requisits del seu personal relacionat amb la seguretat de la circulació ferroviària i sobre característiques tècniques del material rodant que ha d'utilitzar i de les condicions del seu manteniment, amb l'objecte de controlar els riscos i operar en la xarxa de manera segura.

3. S'ha d'establir reglamentàriament el contingut del certificat de seguretat i el seu règim d'atorgament, renovació, modificació o revocació, així com els requisits a complir per l'esmentat sistema de gestió de la seguretat i els elements que aquest



ha de contenir, tot això de conformitat amb el que estableix la normativa comunitària en la matèria esmentada.

4. Les empreses ferroviàries estan obligades a complir, en tot moment, les condicions establertes en els seus certificats de seguretat. L'incompliment per les empreses ferroviàries d'aquestes condicions determina la revocació dels certificats esmentats, sense perjudici de l'aplicació del règim sancionador que preveu aquesta Llei.»

Quatre. S'afegeix un nou article 57 bis, que té la redacció següent:

«Article 57 bis. *Autoritzacions de seguretat.*

1. Per a l'exercici de les funcions d'administració de la Xarxa ferroviària d'interès general, els administradors de les infraestructures ferroviàries han de disposar d'una autorització de seguretat atorgada per l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària.

2. L'autorització de seguretat acredita que els administradors de les infraestructures ferroviàries tenen establert un sistema propi de gestió de la seguretat i estan en condicions de complir els requisits específics necessaris per a l'administració de les infraestructures en condicions de seguretat, inclosos, si s'escau, el manteniment i l'explotació dels sistemes de control del trànsit i de senyalització.

3. S'ha d'establir reglamentàriament el contingut de l'autorització de seguretat i el seu règim d'atorgament, renovació, modificació o revocació, així com els requisits a complir pel referit sistema de gestió de la seguretat i els elements que aquest ha de contenir, tot això de conformitat amb el que estableix la normativa comunitària en la matèria esmentada.

4. Els administradors de les infraestructures ferroviàries estan obligats a complir, en tot moment, les condicions establertes en la seva autorització de seguretat. L'incompliment d'aquestes condicions determina, si s'escau, la revocació d'aquesta autorització, sense perjudici de l'aplicació del règim sancionador que estableix aquesta Llei.»

Cinc. L'article 58 queda redactat de la manera següent:

«Article 58. *Condicions i requisits dels subsistemes del sistema ferroviari. Autorització, circulació i manteniment dels vehicles ferroviaris.*

1. El Ministeri de Foment ha d'establir, mitjançant una ordre, a proposta de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, les condicions i els requisits per a l'autorització i la posada en servei de tots els subsistemes de naturalesa estructural que componen el sistema ferroviari, així com les condicions per al funcionament adequat dels subsistemes de naturalesa funcional. Així mateix, ha d'establir les condicions tècniques sobre projecció i construcció de les infraestructures ferroviàries.

2. El Ministeri de Foment ha d'establir, mitjançant una ordre, a proposta de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, les condicions i els requisits per a l'homologació i el registre del material rodant que circuli per les línies ferroviàries de la Xarxa ferroviària d'interès general, així com el règim d'autorització i funcionament dels centres d'homologació del material esmentat.»

Sis. L'apartat 2 de l'article 60 queda redactat de la manera següent:

«2. Mitjançant una ordre del Ministeri de Foment, a proposta de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, prèvia audiència dels sindicats més representatius del sector, dels administradors d'infraestructures i dels operadors del sector ferroviari, s'han d'establir les condicions i els requisits per obtenir els títols habilitadors necessaris per a l'exercici de les funcions pròpies del personal

ferroviari relacionades amb la seguretat en la circulació, així com el règim d'autorització i funcionament dels centres homologats de formació i dels de reconeixement mèdic del personal esmentat.»

Set. L'article 63 queda redactat de la manera següent:

«Article 63. *Gestió i afectació.*

1. La gestió, la liquidació i la recaptació de les taxes per l'atorgament de les llicències corresponen a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària.

2. La gestió, la liquidació i la recaptació de les taxes per l'expedició, l'ampliació i la renovació de certificats de seguretat corresponen a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària.

3. L'import de la recaptació de les taxes esmentades s'ha d'ingressar en el patrimoni de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària.»

Vuit. L'article 71 queda redactat de la manera següent:

«Article 71. *Gestió i afectació.*

La gestió i afectació de les taxes es regeix pel que disposa l'article 63, respecte de les taxes per atorgament de certificats de seguretat.»

Nou. L'article 77 queda redactat de la manera següent:

«1. La modificació o actualització de les quanties resultants del que estableixen els articles 74 i 75 l'ha d'elaborar l'administrador d'infraestructures ferroviàries, juntament amb la corresponent memòria economicofinancera sobre el cost o el valor del recurs o l'activitat de què es tracti i la justificació de la quantia proposada, la qual s'ha d'ajustar al que estableix l'article 20.1 de la Llei 8/1989, de 13 d'abril, de taxes i preus públics.

La modificació esmentada s'ha de sotmetre a consulta de les empreses ferroviàries i a informe de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència i ha d'establir els valors concrets dels paràmetres dels cànon, i particularitzar, si s'escau, en cada línia, element de la xarxa o períodes d'aplicació.

2. Sense perjudici de les facultats que corresponen a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, els valors així obtinguts s'han de remetre al Ministeri de Foment per a la seva inclusió en els avantprojectes de les lleis de pressupostos generals de l'Estat.»

Deu. La lletra j) de l'apartat 1 de l'article 81 queda redactada de la manera següent:

«j) El desenvolupament del marc general de cànon i del sistema d'incentius a aplicar per l'administrador d'infraestructures ferroviàries.»

Onze. S'afegeix una nova disposició addicional tretzena, amb la redacció següent:

«Disposició addicional tretzena. *Reglament de circulació ferroviària.*

1. El Reglament de circulació ferroviària ha d'establir les regles i els procediments operatius necessaris perquè la circulació dels trens, per la Xarxa ferroviària d'interès general, es dugui a terme de manera segura i eficient.

2. Correspon al Consell de Ministres mitjançant un real decret, a proposta del ministre de Foment, aprovar el Reglament de circulació ferroviària.

3. Mentre no s'aprovi el Reglament de circulació ferroviària, regeixen les disposicions actualment aplicables en aquesta matèria.»

Dotze. S'afegeix una nova disposició transitòria vuitena, que queda redactada de la manera següent:

«Disposició transitòria vuitena. *Autoritat responsable de la seguretat ferroviària.*

1. Mentre no es creï l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària a la qual es refereix el paràgraf cinquè de l'apartat 1 de la disposició addicional tercera de la Llei 28/2006, de 18 de juliol, d'agències estatals per a la millora dels serveis públics, les funcions d'autoritat responsable de la seguretat ferroviària les han de dur a terme els òrgans directius competents del Ministeri de Foment.

2. Transitòriament, fins que l'Agència esmentada comenci a exercir les seves competències, la gestió, la liquidació i la recaptació de les taxes per l'atorgament de llicències definides a l'article 61 corresponen al Ministeri de Foment.

Així mateix, l'import de la recaptació de les taxes per llicències i certificats de seguretat definides a l'article 61 i de les taxes per homologació de centres de formació, de personal ferroviari i de manteniment del material rodant, per l'atorgament de títols al personal esmentat i per certificació del referit material, definides a l'article 69, s'ha d'ingressar en el patrimoni de l'administrador d'infraestructures.»

**Article segon.** *Modificació de la Llei 28/2006, de 18 de juliol, d'agències estatals per a la millora dels serveis públics.*

El paràgraf cinquè de l'apartat 1 de la disposició addicional tercera de la Llei 28/2006, de 18 de juliol, d'agències estatals per a la millora dels serveis públics, queda redactat de la manera següent:

«Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, per a la detecció, l'anàlisi i l'avaluació dels riscos de seguretat en el transport per ferrocarril. En l'àmbit de la competència estatal, ha d'exercir les funcions d'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, tal com estableix la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, i en particular, l'ordenació, la inspecció i la supervisió de la seguretat de tots els elements del sistema ferroviari, tant en relació amb les infraestructures, el material rodant i el personal ferroviari, com amb l'operació ferroviària. Així mateix, ha de portar a terme les funcions relacionades amb la interoperabilitat del sistema ferroviari de competència estatal. També li corresponen l'atorgament, la suspensió i la revocació de llicències a les empreses ferroviàries.»

**Article tercer.** *Modificació de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.*

La Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, queda modificada de la manera següent:

U. Es modifica l'article 49 en el sentit següent:

a) A l'apartat 1, s'addiciona una nova infracció 6a amb el contingut següent:

«6a El retard en el pagament de la prestació patrimonial pública d'assignació de franges horàries pels subjectes obligats, quan no constitueixi infracció greu o molt greu.»

b) A l'apartat 2, s'addiciona una nova infracció 4a amb la redacció següent:

«4a El retard reiterat en el pagament de la prestació patrimonial pública d'assignació de franges horàries pels subjectes obligats, quan no constitueixi infracció molt greu.»

c) A l'apartat 3, s'addiciona una nova infracció 4a amb la redacció següent:

«4a L'incompliment reiterat de les obligacions de pagament de la prestació patrimonial pública d'assignació de franges horàries pels subjectes obligats, quan aquests incompliments afectin la suficiència financera del coordinador i facilitador de franges horàries.»

Dos. S'afegeixen dues noves disposicions addicionals que queden redactades de la manera següent:

«Disposició addicional dissetena. *Prestació patrimonial pública d'assignació de franges horàries.*

1. La prestació patrimonial pública d'assignació de franges horàries retribueix el coordinador i facilitador de franges horàries designat pel Ministeri de Foment (d'ara endavant coordinador) pels serveis prestats als gestors aeroportuaris i als operadors aeris en l'assignació de franges horàries en els aeroports coordinats i en l'assessorament o la recomanació d'horaris en els aeroports facilitats.

2. Estan obligats al pagament d'aquesta prestació els gestors dels aeroports espanyols designats com a coordinats o facilitats i els operadors aeris que disposin de franges horàries assignades o horaris facilitats en els aeroports esmentats en la programació final de cada mes natural.

Estan exempts del pagament d'aquesta prestació els operadors aeris que per a una temporada de programació, estiu o hivern, en un aeroport coordinat o facilitat concret, disposin d'un màxim de 10 franges horàries o 10 horaris facilitats.

3. L'import de la prestació, "P", és resultat d'aplicar la fórmula següent:

$$"P" = "q" \times "m"$$

On:

"q" és la quantia unitària de 0,85 € per franja horària assignada i 0,43 € per horari facilitat.

i "m":

a) Per a cada gestor aeroportuari, el conjunt de franges horàries assignades o horaris facilitats en l'aeroport corresponent en la programació final de cada mes natural, de conformitat amb el registre del coordinador.

b) Per a cada operador aeri, el nombre total de franges horàries assignades o horaris facilitats de què disposin en la programació final de cada mes natural, de conformitat amb el registre del coordinador.

4. La meritació de la prestació es produeix per mesos vençuts. En el termini dels 15 dies següents a la meritació de la prestació s'ha de procedir a la seva liquidació i pagament.

En els casos en què l'operador aeri disposi d'un màxim de 10 franges horàries assignades o 10 horaris facilitats en un mes natural i en un aeroport concret, la meritació de la prestació es produeix per mes vençut, el primer en què la xifra acumulada superi les 10 franges horàries o horaris facilitats des de l'última liquidació efectuada per a la temporada de programació corresponent.

En tot cas, al final de cada temporada de programació, i dins dels 15 dies següents a la seva finalització, s'ha de procedir a la liquidació de l'import de la prestació patrimonial pública que hagi quedat pendent.

5. La gestió, la liquidació i el cobrament d'aquesta prestació corresponen al coordinador, que pot utilitzar per a l'efectivitat del cobrament la via de constrenyiment, la gestió de la qual l'han d'efectuar els òrgans de recaptació de l'Agència Estatal d'Administració Tributària.

Davant dels actes de gestió, liquidació i cobrament de les prestacions patrimonials de caràcter públic dictats pel coordinador és procedent la interposició de reclamació economicoadministrativa d'acord amb el règim jurídic que estableix l'article 69, apartats 3 i 4, lletra a), de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.

L'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha de vetllar per la gestió correcta d'aquests ingressos.

Sense perjudici d'això, el gestor aeroportuari, si s'escau amb la subscripció prèvia dels acords que corresponguin, ha de col·laborar en la gestió de la prestació patrimonial pública recaptant dels operadors aeris els imports meritats.

El gestor aeroportuari ha d'ingressar al coordinador els imports recaptats dels operadors aeris i el corresponent a la prestació patrimonial pública al pagament de la qual està obligat, en els cinc dies laborables següents a la data límit de liquidació de la prestació que preveu l'apartat 4.

6. El gestor aeroportuari i el coordinador han de subscriure, en el termini de sis mesos des de l'inici efectiu de les funcions del coordinador, els acords necessaris per a la gestió i el cobrament de la prestació patrimonial pública en els casos en què la coordinació de franges horàries s'hagi d'efectuar fora de l'horari d'oficina del coordinador.

7. La prestació patrimonial pública és exigible des de l'inici efectiu de les funcions del coordinador i, en els casos que preveu l'apartat 6, una vegada transcorregut el termini per a la subscripció dels acords que preveu l'apartat esmentat.»

*Disposició addicional divuitena. Proposta d'actualització i modificació de la prestació patrimonial pública d'assignació de franges horàries.*

1. La proposta d'actualització o modificació de la prestació patrimonial pública d'assignació de franges horàries l'ha d'elaborar la Direcció General d'Aviació Civil per a la seva incorporació a l'avantprojecte de llei corresponent, prèvia iniciativa del coordinador i informe de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, segons el procediment que preveu aquesta disposició.

2. La iniciativa de la modificació o actualització correspon al coordinador que, amb una antelació mínima de quatre mesos respecte de la data d'iniciació de la tramitació de l'avantprojecte de llei en què s'hagi d'incorporar la proposta, l'ha de remetre a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

La iniciativa del coordinador n'ha de garantir la suficiència financera i ha de fer repercutir els costos de la gestió, en funció dels serveis efectivament prestats, equitativament entre gestors aeroportuaris i operadors aeris, sense cap distinció per la seva pertinença o no al coordinador.

La iniciativa ha de contenir el pressupost d'ingressos i despeses previstos per a l'exercici següent amb el desglossament dels mitjans humans, d'explotació, així com qualsevol altre cost directe o indirecte imputable, les estimacions sobre programació de franges horàries i horaris autoritzats per a l'exercici esmentat i l'import de l'actualització o modificació que es proposa.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha d'informar sobre la proposta del coordinador en l'exercici de les funcions de supervisió econòmica i ha de remetre aquest informe, juntament amb la proposta del coordinador, a la Direcció General d'Aviació Civil en el termini de tres mesos des de la recepció de la proposta.»

**Article quart.** *Modificació de la Llei 17/2012, de 27 de desembre, de pressupostos generals de l'Estat per a l'any 2013.*

La disposició addicional tretzena de la Llei 17/2012, de 27 de desembre, de pressupostos generals de l'Estat per a l'any 2013, queda modificada de la manera següent:

U. S'afegeixen dos nous paràgrafs al final de l'apartat u, que queden redactats de la manera següent:

«Per a ciutadans espanyols, dels estats membres de la Unió Europea o dels altres estats signants de l'Acord sobre l'Espai Econòmic Europeu o Suïssa, el document acreditatiu de la seva identitat és el document nacional d'identitat o passaport en vigor. En el cas dels familiars de ciutadans d'estats membres de la Unió Europea o d'un altre Estat part a l'Acord de l'Espai Econòmic Europeu i els ciutadans nacionals de tercers països residents de llarga durada, la seva identitat s'ha d'acreditar mitjançant la targeta espanyola de residència de familiar de ciutadà de la Unió o d'identitat d'estranger en la qual ha de constar la seva condició de resident de llarga durada, respectivament. Els documents esmentats han d'estar en vigor.

En cas que telemàticament s'hagi constatat que el passatger compleix les condicions per ser beneficiari de la subvenció, aquest pot acreditar la seva identitat en el mode aeri a través dels mateixos mitjans que els passatgers sense dret a bonificació. En aquest cas, el passatger no ha d'acreditar la condició de resident ni en la facturació ni en l'embarcament.»

Dos. S'afegeixen dos nous paràgrafs al final de l'apartat cinc, que queden redactats de la manera següent:

«La integració en el sistema telemàtic d'acreditació de la residència dels sistemes d'emissió de bitllets i la seva utilització quan s'emetin bitllets subvencionats són obligatòries per a totes les companyies, aèries o marítimes, que emetin bitllets aeris o marítimes subvencionats per raons de residència en territoris no peninsulars, en tots els seus canals de venda.

En el cas de la incorporació a un mercat subvencionat d'una nova companyia de transport regular aeri o marítim, aquesta pot emetre bitllets aeris o marítimes amb dret a subvenció, sense necessitat de fer ús del sistema telemàtic, durant un màxim de tres mesos fins a la implantació efectiva del sistema esmentat en tots els seus canals de venda.»

Tres. S'afegeixen cinc nous apartats que queden redactats de la manera següent:

«Vuit. A més de les obligacions imposades per la normativa reguladora de les subvencions al transport marítim i aeri per a residents a les Canàries, les Balears, Ceuta i Melilla i per a famílies nombroses i per la Llei 38/2003, de 17 de novembre, a partir de l'1 de juny de 2014, les companyies aèries i marítimes, com a entitats col·laboradores, han de complir el següent:

a) En el cas de les companyies aèries, han de presentar les liquidacions mensuals dels cupons bonificats volats durant un mes en el transcurs dels dos mesos següents, tret d'autorització expressa de la Direcció General d'Aviació Civil per raons excepcionals. Aquestes liquidacions poden contenir els cupons volats en els sis mesos anteriors que no s'hagin pogut incloure, per causes justificades, en els fitxers de mesos passats.

En el cas de les companyies marítimes, han de presentar les liquidacions trimestrals en el transcurs dels dos mesos següents, tret d'autorització expressa de la Direcció General de la Marina Mercant per raons excepcionals. Aquestes liquidacions poden contenir els embarcaments bonificats en els sis mesos anteriors que no s'hagin pogut incloure, per causes justificades, en els fitxers de trimestres passats.

b) En la documentació justificativa de la subvenció han de desglossar el preu i la identificació de tots els conceptes inclosos en el bitllet aeri i marítim, així com qualsevol servei addicional contractat pel passatger inclòs en el bitllet.

c) Han d'estendre un comunicat d'incident quan un passatger que tingui un bitllet subvencionat no acrediti la seva identitat i residència de conformitat amb la normativa aplicable. Els comunicats corresponents a cada període de liquidació o, altrament, un certificat d'inexistència d'incidents en el període esmentat s'han d'enviar a l'òrgan gestor durant el període següent.

d) Complir les obligacions de registre establertes reglamentàriament, així com registrar davant l'òrgan gestor, amb anterioritat a la seva comercialització, les tarifes aèries que incloguin serveis aliens al transport aeri i especificar-ho en les seves condicions, així com els convenis, els contractes o els acords de qualsevol tipus, amb els seus annexos, addendes o modificacions, susceptibles de generar l'emissió de bitllets subvencionats, amb almenys un mes d'antelació a l'emissió del primer bitllet bonificat.

Nou. Així mateix, les companyies marítimes i aèries i els seus agents, inclosos els sistemes de reserva, han de conservar tota la informació i documentació relativa a bitllets bonificats tant per raó de residència no peninsular com per famílies nombroses, sigui quina sigui la seva forma d'emmagatzematge, que acrediti l'import de la subvenció i el compliment dels procediments recollits reglamentàriament per a la concessió de la subvenció, a disposició del Ministeri de Foment, durant el termini de prescripció que preveu l'article 39 de la Llei 38/2003, de 17 de novembre.

Als efectes de la liquidació de les bonificacions aplicades, les companyies marítimes, aèries, i els seus agents, la qual cosa inclou els sistemes de reserva i qualsevol tercer que hagi intervingut en la determinació de la tarifa bonificada, en el pagament efectuat pel passatger o en la gestió o l'aplicació de la bonificació, estan obligats a prestar col·laboració i facilitar tota la documentació que se'ls requereixi en relació amb les tarifes comercialitzades objecte de bonificació, les bonificacions aplicades, els pagaments fets pel passatger i les liquidacions efectuades.

La negativa al compliment d'aquesta obligació es considera resistència, excusa, obstrucció o negativa als efectes que preveu l'article 37 de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, sense perjudici de les sancions que, si s'escau, puguin correspondre.

Deu. S'autoritza l'òrgan gestor a modificar mitjançant una resolució, després de donar tràmit d'audiència a les companyies aèries que explotin els mercats subjectes a subvenció i a les principals associacions d'aerolínies, el contingut dels models dels annexos del Reial decret 1316/2001, de 30 de novembre, pel qual es regula la bonificació en les tarifes dels serveis regulars de transport aeri i marítim per als residents a les comunitats autònomes de Canàries i les Illes Balears i a les ciutats de Ceuta i Melilla.

Onze. No són objecte de liquidació per les companyies marítimes i aèries, ni de reemborsament a aquestes:

a) Els bitllets subvencionats amb tarifes marítimes i aèries que incloguin respectivament serveis aliens al transport marítim i aeri, es facin repercutir al passatger o no.

b) Els bitllets aeris subvencionats emesos sota contractes, convenis o acords de qualsevol tipus que no hagin estat registrats i expressament aprovats per la Direcció General d'Aviació Civil.

c) Els conceptes exclosos de bonificació per la normativa aplicable, entre d'altres, les ofertes, els descomptes, les promocions o pràctiques comercials equivalents, que s'han d'aplicar de manera prèvia al càlcul de la subvenció, així com els serveis opcionals del transport comercialitzats per la companyia marítima i aèria.

Dotze. Verificació de fitxer informàtic de les liquidacions sol·licitades per les companyies marítimes amb la relació dels embarcaments realment produïts en ports.

El procediment d'inspecció i control de les bonificacions al transport marítim inclou la comprovació de si les dades dels embarcaments contingudes en el fitxer informàtic es corresponen amb embarcaments reals produïts en els ports. Per a això, les autoritats portuàries han de remetre mensualment a la Direcció General de la Marina Mercant la relació de tots els embarcaments reals produïts en els ports corresponents als trajectes bonificables.

La relació mensual de tots els embarcaments reals produïts en cada port ha d'incloure les relacions d'embarcaments de totes i cadascuna de les escales que hagin tingut lloc durant aquest període. Aquestes relacions d'embarcaments de cada trajecte les han de sol·licitar directament les autoritats portuàries o els organismes competents en cada cas o, si no, els les han de remetre electrònicament les companyies marítimes. La remissió s'ha de fer en el temps i la forma que determini la Direcció General de la Marina Mercant, però en tot cas, l'òrgan competent les ha d'haver rebut abans que la nau arribi a la seva destinació.

No es pot bonificar cap embarcament contingut en el fitxer informàtic que no estigui inclòs en la relació d'embarcaments reals, llevat que es demostrï error o omissió.»

**Article cinquè.** *Modificació del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre.*

El text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, queda modificat de la manera següent:

U. La lletra b) de l'article 27 queda redactada de la manera següent:

«b) Les taxes portuàries, sense perjudici del que estableixen els articles 19.1.b) i 241 bis d'aquesta Llei.»

Dos. S'afegeix un nou paràgraf al final de l'apartat 1 de l'article 137, que queda redactat de la manera següent:

«Així mateix, comprèn el servei de control i ajuda del trànsit marítim costaner que correspongui prestar a la Societat de Salvament i Seguretat Marítima.»

Tres. Se suprimeix la lletra f) de l'article 137 i la lletra g) passa a ser f).

Quatre. La lletra a) de l'apartat 3 de l'article 159 queda redactada de la manera següent:

«a) El 80 per cent dels ingressos meritats per la taxa d'ajudes a la navegació associats a la quantia bàsica (A) corresponent a les embarcacions a les quals per les seves característiques els sigui aplicable la taxa del vaixell.»

Cinc. El paràgraf primer de l'article 163 queda redactat de la manera següent:

«Els ingressos per les taxes portuàries de cada autoritat portuària, juntament amb els altres recursos econòmics, han de respondre al principi d'equivalència amb els costos de posada a disposició de sòl i infraestructures i amb els costos dels serveis prestats directament per l'autoritat portuària o per la Societat de Salvament i Seguretat Marítima. En el cas de l'autoritat portuària han de cobrir les despeses necessàries per al compliment de les seves funcions, les càrregues fiscals, la depreciació dels seus béns i instal·lacions, les seves obligacions financeres i un rendiment raonable sobre l'actiu no corrent net mitjà de l'exercici, exclouent-ne l'immobilitzat en curs, els actius per impostos diferits i els deutors comercials no corrents, que permeti fer front al finançament de les noves inversions.»



Sis. S'afegeix un nou segon paràgraf a l'article 163, i els actuals paràgrafs segon, tercer i quart passen a ser tercer, quart i cinquè, respectivament; el nou paràgraf esmentat queda redactat de la manera següent:

«En el cas de SASEMAR, han de cobrir les despeses necessàries per al compliment de les funcions a les quals es refereix l'apartat 1 de l'article 137 d'aquesta Llei.»

Set. L'article 240 queda redactat de la manera següent:

«Article 240. *Quota íntegra.*

1. La quota íntegra de la taxa és la següent:

a) Als vaixells mercants, així com als pesquers congeladors i, en general, als vaixells als quals per les seves característiques els sigui aplicable la taxa del vaixell: la resultant del producte del nombre de GT del vaixell, amb un mínim de 100 GT, per les quanties bàsiques (A + C) i pel coeficient 0,035 en les tres primeres escales de cada any natural en un port espanyol.

b) Als vaixells i les embarcacions dedicats a la pesca d'altura o gran altura:

1r En el cas de vaixells i embarcacions que tinguin la base en un port espanyol: la resultant del producte del nombre de GT del vaixell o l'embarcació per les quanties bàsiques (A + C) cada any natural.

2n En el cas de vaixells i embarcacions que no tinguin la base en un port espanyol: el 20 per cent de la quota que li correspongui d'acord amb l'ordinal 1r anterior, amb validesa per a un període de 30 dies. La quota esmentada és novament exigible pels mateixos períodes fins a un màxim del 100 per cent d'aquesta cada any natural.

c) Als vaixells i les embarcacions dedicats a la pesca costanera o litoral:

1r En el cas de vaixells i embarcacions que tinguin la base en un port espanyol: la resultant del producte de les quanties bàsiques (A + C) pel coeficient 50 cada any natural.

2n En el cas de vaixells i embarcacions que no tinguin la base en un port espanyol: el 20 per cent de la quota que li correspongui d'acord amb l'ordinal 1r anterior, amb validesa per a un període de 30 dies. La quota esmentada és novament exigible pels mateixos períodes fins a un màxim del 100 per cent d'aquesta cada any natural.

d) Als vaixells i les embarcacions d'esbarjo o esportius d'eslora igual o superior a nou metres si la seva propulsió és el motor i superior a 12 metres si la seva propulsió és la vela, que hagin d'estar proveïts d'un certificat de registre espanyol-permís de navegació o rol de despatx o dotació de vaixells.

1r En el cas d'embarcacions que tinguin la base en un port espanyol: la resultant del producte de les quanties bàsiques (A + C) per l'eslora del vaixell, expressada en metres, per la mànega del vaixell, expressada en metres, i pel coeficient 16 cada any natural.

2n En el cas d'embarcacions que no tinguin la base en un port espanyol: el 20 per cent de la quota que li correspongui d'acord amb l'ordinal 1r anterior, amb validesa per a un període de 30 dies. La quota esmentada és novament exigible pels mateixos períodes fins a un màxim del 100 per cent d'aquesta cada any natural.

e) A les embarcacions d'esbarjo o esportives d'eslora inferior a nou metres si la seva propulsió és el motor, que hagin d'estar proveïdes d'un certificat de registre

espanyol-permís de navegació, o rol de despatx o dotació de vaixells, sense perjudici del que disposa l'article 171.e) d'aquesta Llei:

1r En el cas d'embarcacions que tinguin la base en un port espanyol: la resultant del producte de les quanties bàsiques (A + C) per l'eslora del vaixell, expressada en metres, per la mànega del vaixell, expressada en metres, i pel coeficient 40, en una sola vegada i vàlida indefinida.

2n En el cas d'embarcacions que no tinguin la base en un port espanyol: el 20 per cent de la quota que li correspongui d'acord amb l'ordinal 1r anterior, amb vàlida per a un període de 30 dies. La quota esmentada és novament exigible pels mateixos períodes fins a un màxim del 100 per cent d'aquesta cada any natural.

2. Els valors de les quanties bàsiques de la taxa d'ajudes a la navegació s'estableixen en 0,29 € per a la quantia bàsica corresponent al servei d'ajudes a la navegació prestat per les autoritats portuàries (A) i 0,28 € per a la quantia bàsica corresponent al servei d'ajudes a la navegació prestat per la Societat de Salvament i Seguretat Marítima (C). El valor de la quantia bàsica es pot revisar en la Llei de pressupostos generals de l'Estat o en una altra que, si s'escau, s'aprovi a aquests efectes en funció de l'evolució dels costos del servei.»

Vuit. S'afegeix un nou article 241 bis, que queda redactat de la manera següent:

«Article 241 bis. *Ingressos de la taxa d'ajudes a la navegació que corresponen a la Societat de Salvament i Seguretat Marítima.*

Els ingressos meritats pel sumand de la taxa d'ajudes a la navegació associat amb la quantia bàsica (C) es consideren recursos econòmics de la Societat de Salvament i Seguretat Marítima. La quantitat efectivament recaptada per cada autoritat portuària d'acord amb l'article 241 d'aquesta Llei s'ha d'ingressar a SASEMAR amb una periodicitat trimestral. Aquestes operacions recaptatòries no tenen la consideració d'ingressos ni de despeses d'explotació per a l'autoritat portuària.

La gestió i recaptació d'aquesta taxa l'ha d'efectuar l'autoritat portuària corresponent d'acord amb el que preveu l'article 172 d'aquesta Llei, i està autoritzada per subscriure el conveni oportú amb l'Agència Estatal d'Administració Tributària o amb els òrgans que corresponguin d'altres administracions territorials per a la gestió recaptatòria en període executiu de la taxa.»

Nou. S'afegeix una nova lletra f) a l'apartat 3 de l'article 275, i l'anterior lletra f) passa a ser g).

«f) Els ingressos meritats pel sumand de la taxa d'ajudes a la navegació marítima associat amb la quantia bàsica (C).»

Deu. S'afegeix una nova disposició transitòria novena, que queda redactada de la manera següent:

«Disposició transitòria novena. *Revisió acords i convenis sobre determinació quota de la taxa d'ajudes a la navegació.*

Sense perjudici del que preveu l'article 241 bis d'aquesta Llei, els acords o convenis subscrits entre l'autoritat portuària i els titulars de concessions o autoritzacions en els ports, les dàrsenes, els molls, els pantalans i altres instal·lacions d'atraca, així com instal·lacions nauticoesportives, que tinguin com objecte la determinació de la quota de la taxa d'ajudes a la navegació en règim d'estimació simplificada, han de ser objecte de revisió per adaptar-los al que estableix aquesta Llei.»

**Article sisè.** *Modificació de la Llei 8/1972, de 10 de maig, de construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió.*

Es modifica l'apartat dos de l'article disset de la Llei 8/1972, de 10 de maig, de construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió, que queda redactat en els termes següents:

«Dos. En el procediment expropiatori, el concessionari ha d'assumir els drets i les obligacions del beneficiari i, en conseqüència, satisfer les indemnitzacions de tota mena que siguin procedents per raó de les expropiacions i les ocupacions temporals necessàries per a l'execució del projecte.

No obstant això, si el concessionari no compleix les obligacions esmentades i en virtut d'una resolució judicial, sigui quina sigui la seva data, l'Estat s'ha de fer càrrec d'abonar aquestes indemnitzacions als expropiats, aquest queda subrogat en el crèdit de l'expropiat. En tot cas, des del moment en què es declari l'obligació de pagament a càrrec de l'Estat, les quantitats que no li siguin reemborsades han de minorar l'import global que correspongui en concepte de responsabilitat patrimonial de l'Administració.»

**Article setè.** *Modificació del text refós de la Llei de contractes del sector públic, aprovat pel Reial decret legislatiu 3/2011, de 14 de novembre.*

Es modifica l'article 271 del text refós de la Llei de contractes del sector públic, aprovat pel Reial decret legislatiu 3/2011, de 14 de novembre, i s'hi afegeix un nou apartat 7 amb la redacció següent:

«7. Si el concessionari no compleix les obligacions del beneficiari en les expropiacions i en virtut d'una resolució judicial, sigui quina sigui la seva data, l'administració concedent s'ha de fer càrrec d'abonar les indemnitzacions als expropiats, aquesta queda subrogada en el crèdit de l'expropiat. En tot cas, des del moment en què es declari l'obligació de pagament a càrrec de l'administració concedent, les quantitats que no li siguin reemborsades han de minorar l'import global que correspongui de conformitat amb el que disposa l'apartat primer d'aquest article.»

**Article vuitè.** *Concessió d'un crèdit extraordinari en el pressupost del Ministeri d'Indústria, Energia i Turisme.*

1. Es concedeix un crèdit extraordinari en el pressupost de la Secció 20 «Ministeri d'Indústria, Energia i Turisme», Servei 18 «Secretaria d'Estat d'Energia», Programa 425A «Normativa i desenvolupament energètic», capítol 7 «Transferències de capital», article 74 «A societats, entitats públiques empresarials, fundacions i resta d'ens del sector públic», concepte 746 «A l'IDAE per al Programa d'incentius al vehicle eficient (PIVE-5)», per un import de 175.000.000 d'euros.

2. El crèdit extraordinari s'ha de finançar amb deute públic.

**Article novè.** *Modificació de la Llei 37/1992, de 28 de desembre, de l'impost sobre el valor afegit.*

La Llei 37/1992, de 28 de desembre, de l'impost sobre el valor afegit, queda modificada de la manera següent:

U. S'afegeixen els números 4 i 5 a l'apartat u de l'article 91, que queden redactats de la manera següent:

«4. Les importacions d'objectes d'art, antiguitats i objectes de col·lecció, sigui quin sigui el seu importador, i els lliuraments d'objectes d'art efectuats per les persones següents:

1r Pels autors o drethavents.

2n Per empresaris o professionals diferents dels revenedors d'objectes d'art a què es refereix l'article 136 d'aquesta Llei, quan tinguin dret a deduir íntegrament l'impost suportat per repercussió directa o satisfet en l'adquisició o la importació del mateix bé.

5. Les adquisicions intracomunitàries d'objectes d'art quan el seu proveïdor sigui qualsevol de les persones a què es refereixen els números 1r i 2n del número 4 precedent.»

Dos. El número 3r de l'apartat u de l'article 135 queda redactat de la manera següent:

«3r Lliuraments d'objectes d'art adquirits a empresaris o professionals en virtut de les operacions a les quals hagi estat aplicable el tipus impositiu reduït que estableix l'article 91, apartat u, números 4 i 5, d'aquesta Llei.»

**Article desè.** *Modificació del text refós de la Llei de l'impost sobre societats, aprovat pel Reial decret legislatiu 4/2004, de 5 de març.*

Es modifica la disposició addicional catorzena del text refós de la Llei de l'impost sobre societats, aprovat pel Reial decret legislatiu 4/2004, de 5 de març, que queda redactada de la manera següent:

«Disposició addicional catorzena. *Percentatges de retenció o ingrés a compte en els exercicis 2012, 2013 i 2014.*

Des de l'1 de gener de 2012 i fins al 31 de desembre de 2014, ambdós inclosos, el percentatge de retenció o ingrés a compte del 19 per cent, a què es refereix la lletra a) de l'apartat 6 de l'article 140 d'aquesta Llei, s'eleva al 21 per 100.»

**Article onzè.** *Modificació de la Llei 22/2013, de 23 de desembre, de pressupostos generals de l'Estat per a l'any 2014.*

La Llei 22/2013, de 23 de desembre, de pressupostos generals de l'Estat per a l'any 2014, queda modificada de la manera següent:

U. Amb efectes des de l'1 de febrer de 2014, el número 11 de l'apartat cinc de l'article 128 queda redactat de la manera següent:

«11. Per als treballadors autònoms que en algun moment de l'any 2013 i de manera simultània hagin tingut contractat al seu servei un nombre de treballadors per compte d'altri igual o superior a deu, la base mínima de cotització té una quantia igual a la prevista com a base mínima per als treballadors enquadrats en el grup de cotització 1 del règim general.»

Dos. Amb efectes des de l'1 de gener de 2014, el primer paràgraf de l'article 128. Deu.2.A).b).2n queda redactat de la manera següent:

«2n Contractació de durada determinada a temps parcial: el 8,30 per 100, del qual el 6,70 per 100 és a càrrec de l'empresari i l'1,60 per 100, a càrrec del treballador.»

Tres. S'afegeix una nova disposició addicional norantena, que queda redactada de la manera següent:

«Norantena. Règim retributiu dels membres de les corporacions locals.

De conformitat amb el que preveu l'article 75 bis de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local, segons la redacció que en fa la Llei 27/2013, de 27 de desembre, de racionalització i sostenibilitat de l'Administració local, i considerant el que disposa l'article 22 de la present Llei, el límit màxim total que poden percebre els membres de les corporacions locals per tots els conceptes retributius i les assistències, exclosos els triennis als quals, si s'escau, tinguin dret els funcionaris de carrera que estiguin en situació de serveis especials, és el que es recull a continuació, atenent la seva població:

| Habitants         | Referència    |
|-------------------|---------------|
| Més de 500.000    | 100.000 euros |
| 300.001 a 500.000 | 90.000 euros  |
| 150.001 a 300.000 | 80.000 euros  |
| 75.001 a 150.000  | 75.000 euros  |
| 50.001 a 75.000   | 65.000 euros  |
| 20.001 a 50.000   | 55.000 euros  |
| 10.001 a 20.000   | 50.000 euros  |
| 5.001 a 10.000    | 45.000 euros  |
| 1.000 a 5.000     | 40.000 euros  |

En el cas de corporacions locals de menys de 1.000 habitants, és aplicable l'escala següent, atenent la seva dedicació:

| Dedicació                | Referència    |
|--------------------------|---------------|
| Dedicació parcial al 75% | 30.000 euros  |
| Dedicació parcial al 50% | 22.000 euros  |
| Dedicació parcial al 25% | 15.000 euros» |

**Disposició addicional única.** *Relació d'aeroports que formen part d'una mateixa àrea de captació de la destinació.*

Amb efectes d'1 de gener de 2014 i per a l'aplicació de l'incentiu per creixement de passatgers en les rutes operades en la xarxa d'Aena Aeropuertos, SA, creat en la disposició addicional seixanta-sisena de la Llei 22/2013, de 23 de desembre, de pressupostos generals de l'Estat per a l'any 2014, es considera que els aeroports següents, definits pel seu codi IATA, estan inclosos en una mateixa àrea de captació de la destinació:

Basilea: BSL, MLH; Belfast: BFS, BHD; Berlín: BER, SXF, TXL; Brussel·les: BRU, CRL; Bucarest: BBU, OTP; Düsseldorf: NRN, DUS; Glasgow: GLA, PIK; Istanbul: SAW, IST; Estocolm: ARN, VST, NYO; Frankfurt: HHN, FRA; Göteborg: GOT, GSE; Hamburg: HAM, LBC; Kíev: IEV, KBP; Londres: LCY, LGW, LHR, LTN, SEN, STN; Milà: BGY, LIN, MXP; Moscou: DME, SVO, VKO; Oslo: OSL, RYG, TRF; París: BVA, CDG, ORY; Roma: CIA, FCO; Stuttgart: STR, FKB; Varsòvia: WAW, WMI; Venècia: TSF, VCE; Verona: VRN, VBS; Viena: VIE, BTS, i Nova York: EWR, JFK, LGA.

**Disposició transitòria primera.** *Normes transitòries en matèria d'implantació dels sistemes telemàtics en les bonificacions al transport regular de passatgers.*

Per assegurar la correcta implementació i integritat del sistema telemàtic que preveu l'article quart.Dos d'aquest Reial decret llei, en tots els canals de venda de bitllets bonificats, les companyies aèries, marítimes i els seus agents disposen d'un període

transitori fins a l'1 de novembre de 2014 per adaptar-se al que estableix la disposició esmentada.

**Disposició transitòria segona.** *Normes transitòries en relació amb les modificacions en matèria d'autopistes en règim de concessió i amb els contractes de concessió.*

El que disposen els articles sisè i setè d'aquest Reial decret llei és aplicable als contractes de concessió sigui quina sigui la seva data d'adjudicació.

**Disposició final primera.** *Títol competencial.*

Aquest Reial decret llei es dicta a l'empara de l'article 149.1.13a, 14a, 17a, 18a, 20a, 21a i 24a de la Constitució, que atribueixen a l'Estat la competència sobre bases i coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica, hisenda general, legislació bàsica i règim econòmic de la Seguretat Social, sense perjudici de l'execució dels seus serveis per les comunitats autònomes, legislació sobre expropiació forçosa, legislació bàsica sobre contractes i concessions administratives, control de l'espai aeri, trànsit i transport aeri, ferrocarrils que transcorrin pel territori de més d'una comunitat autònoma i obres públiques d'interès general o la realització de les quals afecti més d'una comunitat autònoma.

**Disposició final segona.** *Habilitació normativa.*

S'habiliten el Govern, els ministres de Foment, d'Hisenda i Administracions Públiques i d'Ocupació i Seguretat Social, en l'àmbit de les seves competències, per dictar les disposicions i adoptar les mesures necessàries per al desplegament i l'execució del que disposa aquest Reial decret llei.

**Disposició final tercera.** *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret llei entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 24 de gener de 2014.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,  
MARIANO RAJOY BREY