

## I. DISPOSICIÓN XERAIS

### XEFATURA DO ESTADO

**747** *Real decreto lei 1/2014, do 24 de xaneiro, de reforma en materia de infraestruturas e transporte, e outras medidas económicas.*

A situación pola que está atravesando o noso país exige a adopción de reformas que contribúan á recuperación do crecemento económico e á creación de emprego, no prazo máis curto posible.

Por isto, desde o inicio desta lexislatura véñense adoptando importantes reformas en múltiples sectores para incrementar a súa competitividade e a súa eficiencia.

En materia de transporte e infraestruturas, desde o comezo da lexislatura adoptáronse iniciativas normativas tendentes a reforzalas, así como a adaptar as súas regras e procedementos ás exixencias comunitarias, co obxectivo basal de incrementar a produtividade, a competitividade e a eficiencia de todos os operadores involucrados.

A suma destes factores redunda en ganancias directas para os cidadáns, xa que mellora a mobilidade de persoas e mercadorías e consolida a seguridade como vértice da acción do Goberno.

O conxunto de medidas que contén este real decreto lei exige unha incorporación indemorabile ao noso ordenamento xurídico, de modo que alcancen plena eficacia inmediata e que complementen, pola súa vez, as medidas que se foron adoptando nos dous últimos anos.

Neste real decreto lei modifícase a Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, coa finalidade de dar rango de lei aos aspectos de seguridade ferroviaria máis importantes, regulados na Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 29 de abril de 2004, sobre a seguridade dos ferrocarrís comunitarios e pola que se modifican a Directiva 95/18/CE do Consello sobre concesión de licenzas ás empresas ferroviarias, e a Directiva 2001/14/CE relativa á adxudicación da capacidade de infraestrutura ferroviaria, aplicación de canons pola súa utilización e certificación da seguridade.

Esta directiva, publicada con posterioridade á Lei do sector ferroviario, foi incorporada ao dereito interno a través do Real decreto 810/2007, do 22 de xuño, polo que se aproba o Regulamento sobre seguridade na circulación da Rede ferroviaria de interese xeral. Porén, hai determinados aspectos dela que precisan dun desenvolvemento a través dunha norma con rango de lei para dotalos dunha maior fortaleza.

Este rango considérase importante para determinar que aspectos son os que integran a seguridade ferroviaria, a identificación de responsabilidades en materia de seguridade ferroviaria, a identificación da autoridade responsable de seguridade, a definición dos certificados de seguridade que as empresas ferroviarias deben ter, o contido das autorizacións de seguridade aos administradores de infraestruturas ferroviarias, as condicións e requisitos para a autorización e posta en servizo de todos os subsistemas de natureza estrutural que compoñen o sistema ferroviario, así como as condicións para o adecuado funcionamento dos subsistemas de natureza funcional ou as condicións para a homologación do material ferroviario.

Inclúese, ademais, unha nova disposición adicional décimo terceira co fin de que se prevexa na dita lei que o Regulamento de circulación ferroviaria, en que figuran as regras e procedementos operativos necesarios para que a circulación dos trens pola Rede ferroviaria de interese xeral se realice de forma segura e eficiente, se aprobe por medio de real decreto. Con isto, nun contorno próximo de liberalización do transporte ferroviario de pasaxeiros, garántese maior obxectividade no elemento da seguridade na circulación elevando a potestade normativa neste elemento relevante máis alá do departamento de adscrición do principal operador.

Coa modificación dos artigos 77 e 81.1.j) da Lei do sector ferroviario dáse cumprimento á Sentenza do 28 de febreiro de 2013 do Tribunal de Xustiza da Unión Europea, dado que a modificación de tales artigos contida no Real decreto lei 11/2013, do 2 de agosto, para a protección dos traballadores a tempo parcial e outras medidas urxentes na orde económica e social, non respondía ao contido da citada Directiva 2001/14/CE, segundo considerou a Comisión Europea. Por isto, a necesidade de dar cumprimento á sentenza en breve prazo xustifica a utilización dun procedemento extraordinario como é este real decreto lei, xa que o incumprimento daría lugar ao establecemento dunha sanción económica para o Reino de España, que se trata de evitar.

Así mesmo, neste real decreto lei modifícase o parágrafo quinto do número 1 da disposición adicional terceira da Lei 28/2006, do 18 de xullo, de axencias estatais para a mellora dos servizos públicos, co fin de modificar o nome e as competencias da Axencia Estatal de Seguridade do Transporte Terrestre, que pasa a se denominar Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, para dar cumprimento aos requirimentos da Comisión Europea sobre independencia do organismo de seguridade ferroviaria, coa maior celeridade.

A creación da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria dá cumprimento aos requirimentos da Comisión Europea sobre independencia do organismo de seguridade ferroviaria, ao dotala de personalidade xurídica propia e, ao mesmo tempo, aprovéitase da experiencia da Dirección Xeral de Ferrocarrís en materia ferroviaria e de seguridade, ao supor unha transformación da actual dirección xeral.

Igualmente, a mellora da seguridade nos transportes e, especialmente, no transporte ferroviario debe constituír un obxectivo esencial a cuxo cumprimento favorecerá a creación dunha axencia estatal que dispoña de autonomía e flexibilidade na súa xestión e que, ao mesmo tempo, estea suxeita ao control de eficacia e á responsabilidade polo cumprimento dos seus fins.

Quedan fóra do ámbito de competencias da Axencia as funcións relativas á construción de infraestruturas ferroviarias, até agora propias da Dirección Xeral de Ferrocarrís e que pasan a ser executadas en exclusiva pola entidade pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Coa creación da Axencia dáse cumprimento ao requirimento da Comisión Europea, ao tempo que se dota o sistema ferroviario de medios adicionais para o control da seguridade.

A urxencia na adopción das modificacións das leis 39/2003, do 17 de novembro, e 28/2006, do 18 de xullo, radica en evitar o procedemento de infracción aberto pola Comisión Europea a España por non se axustar a lexislación española, nesta materia, ás previsións da citada Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 29 de abril de 2004, sobre a seguridade dos ferrocarrís comunitarios.

Tamén se modifica a Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea, co fin de regular a prestación patrimonial pública de asignación de franxas horarias que retribúe o coordinador e facilitador de franxas horarias, designado polo Ministerio de Fomento, polos servizos prestados aos xestores aeroportuarios e aos operadores aéreos. Con isto, acométese cambios no esquema vixente para asegurar a independencia do coordinador, separándoo funcionalmente de calquera parte interesada, e ponse en evidencia que a retribución dos servizos do coordinador ten natureza xurídica de prestación patrimonial pública, polo carácter imperativo que estes servizos teñen conforme o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Consello, do 18 de xaneiro de 1993, relativo a normas comúns para a asignación de franxas horarias nos aeroportos comunitarios.

Tendo en conta a natureza de prestación patrimonial pública da retribución dos servizos do coordinador, establécese o réxime de xestión, liquidación e cobramento conforme as regras aplicables aos ingresos de dereito público, pois o procedemento coactivo de exixencia de pagamento das prestacións patrimoniais públicas débese prever especificamente, fronte ao que ocorre cos tributos en relación cos cales esta característica é predicable en todo caso.

A adopción desta regulación é urxente co fin de paralizar o procedemento de infracción aberto contra España polo incumprimento do dito regulamento ao considerar que actualmente non se dan os requisitos exixidos pola norma comunitaria.

Introdúcense, igualmente, modificacións puntuais no réxime das subvencións ao transporte regular de pasaxeiros residentes en Canarias, Illes Balears, Ceuta e Melilla, establecido na disposición adicional décimo terceira da Lei 17/2012, do 27 de decembro, de orzamentos xerais do Estado, co obxectivo común de mellorar os sistemas de control dos recursos públicos destinados a estas bonificacións.

Mantendo as bonificacións vixentes ao transporte regular de pasaxeiros residentes en Canarias, Illes Balears, Ceuta e Melilla, refórzanse as medidas de control para asegurar unha adecuada xestión e un eficaz control das subvencións, evitar condutas fraudulentas e facilitar a súa comprobación por parte das administracións competentes. Ademais, introdúcense medidas que facilitan a acreditación do cumprimento dos requisitos para acceder a estas subvencións impoñendo ás compañías aéreas e marítimas a obriga de se integraren nos sistemas telemáticos para a comprobación de tales requisitos.

As razóns de extraordinaria e urxente necesidade que xustifican a adopción destas medidas mediante real decreto lei concréntanse na necesidade de reforzar o control dos fondos públicos, mellorando a eficiencia na súa xestión, sen que o feito de que non produzan un efecto inmediato altere a concorrencia das ditas circunstancias posto que, en todo caso, é necesario que as compañías aéreas, marítimas e axencias dispoñan dun prazo mínimo para adaptaren os seus procedementos e sistemas informáticos ás novas exigencias. Este prazo, non obstante, redúcese ao mínimo imprescindible para permitir a dita adaptación e asegurar a correcta implementación e integridade deste sistema telemático en todas as canles de venda.

Así mesmo, neste real decreto lei procédese a determinar os aeroportos que están nunha mesma área de captación do destino, co fin de que se lles poida aplicar o incentivo para favorecer o crecemento do tráfico nos aeroportos xestionados por Aena Aeropuertos, S.A., que se creou na disposición adicional sexaxésimo sexta da Lei 22/2013, do 23 de decembro, de orzamentos xerais do Estado para o ano 2014.

Considérase que a adopción desta medida reúne os requisitos de extraordinaria e urxente necesidade exixidos no artigo 86 da Constitución, posto que resulta necesario favorecer o crecemento do tráfico aéreo afectado pola crise económica internacional e apoiar outros sectores, en particular o turístico, de especial importancia pola súa contribución ao desenvolvemento económico.

Tamén se modifica o texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, aprobado polo Real decreto legislativo 2/2011, do 5 de setembro, para designar un sistema de financiamento máis eficiente en que os usuarios que reciben o servizo de axudas á navegación prestado pola Sociedade de Salvamento e Seguridade Marítima (Sasemar) soporten os seus custos, en lugar dos orzamentos xerais do Estado.

Máis dun 95% do total dos custos de Sasemar son sufragados polos orzamentos xerais do Estado, mentres que a comunidade marítima (navegación comercial, deportiva, recreativa, pesqueira, etc.) só contribúe minimamente ao financiamento da estrutura e das operacións de Sasemar, a pesar de que é a súa actividade a que determina a necesidade de dispor destes medios.

Propónse a modificación da taxa de axudas á navegación actualmente vixente, ampliando a definición de «servizo de sinalización marítima» para axustala á situación real. A proposta axusta a contía do servizo prestado aos seus custos reais (os das autoridades portuarias e os de Sasemar).

A adopción desta medida é urxente para poder alcanzar o equilibrio orzamentario da sociedade Sasemar.

É preciso sinalar que, en virtude da xurisprudencia constitucional, ao real decreto lei estalle vedado afectar a esencia do deber constitucional de contribuír, que se identifica co réxime xeral e os elementos esenciais dos tributos que, pola súa natureza, estrutura e función, constitúen un pilar fundamental do sistema tributario, na medida en que son expresión dunha capacidade económica xeral, realizan unha función redistributiva ou alteran, de forma sensible, a presión tributaria global que soportan os cidadáns. Estas circunstancias non están presentes nas medidas que se adoptan neste real decreto lei.

Tamén se procede a modificar a Lei 8/1972, do 10 de maio, de construción, conservación e explotación de autoestradas en réxime de concesión, co fin de evitar que o Estado acabe asumindo dúas veces o pagamento das expropiacións.

O prezo xusto dos terreos expropiados para a construción dunha autoestrada estatal de peaxe en réxime de concesión debe ser aboado pola sociedade concesionaria. Así o establece o artigo 17 da Lei 8/1972, do 10 de maio, en relación co artigo 5 do Regulamento de expropiación forzosa.

Malia este réxime legal, existen sentenzas que obrigan o Estado a se facer cargo das ditas débedas en caso de impagamento pola sociedade concesionaria declarada en concurso de acredores.

A reforma que se propón pretende evitar que se o Estado se encontra con este tipo de resolucións xudiciais acabe asumindo dúas veces o pagamento da expropiación, en beneficio do concesionario. Dun lado, págalle ao expropiado, obrigado por resolución xudicial, e doutro, entrega ao concesionario o importe da responsabilidade patrimonial.

Para tal fin, o precepto que se propón recoñece ao Estado, como resultado do pagamento por conta doutro, o dereito a se subrogar no crédito do expropiado fronte ao concesionario, procedéndose a minorar o importe da responsabilidade patrimonial coa parte do crédito non reembolsada pola sociedade concesionaria para garantir a indemnidade do Estado fronte aos incumprimentos dos concesionarios.

Aínda que os preceptos producen efectos desde a data de entrada en vigor deste real decreto lei, prevese que se poidan aplicar respecto de calquera concesións xa adxudicadas.

Ademais, as mesmas razóns que xustifican a modificación da Lei 8/1972, do 10 de maio, de construción, conservación e explotación de autoestradas en réxime de concesión, aprécianse no réxime do resto de concesións administrativas, polo que, por uniformidade, se procede a modificar o artigo 271 do texto refundido da Lei de contratos do sector público, aprobado polo Real decreto legislativo 3/2011, do 14 novembro. Engádesse un novo número 7 ao artigo 271 en que se prevé a subrogación da Administración concedente no crédito do expropiado e o correlativo desconto do importe non reembolsado ás cantidades resultantes de aplicar o previsto no número primeiro do artigo 271.

A urxencia e extraordinaria necesidade xustifícase na salvagarda e protección das administracións concedentes fronte á situación da falta de atención das obrigacións legais de aboamento de prezo xusto aos expropiados, evitando o prexuízo nos recursos públicos de acordo co principio que exclúe calquera enriquecemento inxusto.

Por outra parte, o Goberno valora moi positivamente os efectos do Programa de incentivos ao vehículo eficiente (programa PIVE), polo que considera necesaria a súa continuidade, dados os resultados favorables que se están obtendo en termos de mellora da balanza comercial, de xeración de actividade económica no sector do automóbil e industrias auxiliares e noutros ligados a el (comercialización, seguros ou financiamento de bens de equipamento) e, por tanto, en termos de creación ou mantemento dos niveis de emprego. Os impactos das catro convocatorias do programa (PIVE, PIVE-2, PIVE-3 e PIVE-4) son tamén moi importantes en termos ambientais, por redución de emisións de CO<sub>2</sub> e contaminantes.

A boa acollida do programa PIVE-4 motivou que a dotación de 70 millóns de euros e dos remanentes correspondentes aos programas PIVE-2 e PIVE-3 non fosen suficientes para manter a súa vixencia durante os seis meses inicialmente previstos, xa que con data 18 de decembro de 2013 se efectuou a última reserva de orzamento, o que implica a finalización da vixencia do programa.

Dado que a supresión dos programas PIVE tería un efecto negativo para o mercado do automóbil que se considera necesario evitar, o Goberno optou por establecer unha quinta convocatoria do programa (PIVE-5) que se enmarcaría no Plan de acción de eficiencia enerxética 2011-2020, aprobado por Acordo do Consello de Ministros do 29 de xullo de 2011. O procedemento de concesión das subvencións acollidas ao dito programa

PIVE-5 será establecido conforme o disposto na Lei 38/2003, do 17 de novembro, xeral de subvencións.

En canto ao financiamento do orzamento destas axudas, dado que no momento de adopción da medida non se dispón de crédito suficiente e adecuado nos actuais orzamentos xerais do Estado, resulta necesaria a súa habilitación mediante a concesión dun crédito extraordinario.

As razóns de extraordinaria e urxente necesidade que xustifican a concesión do crédito extraordinario mediante real decreto lei veñen constituídas pola necesidade de non demorar o aboamento das mencionadas axudas para conseguir a continuidade nos beneficios descritos.

No imposto sobre o valor engadido, a tributación das importacións de obxectos de arte, antigüidades e obxectos de colección, así como das entregas e adquisicións intracomunitarias de obxectos de arte, cando a dita entrega sexa efectuada polos seus autores ou habentes dereito e empresarios non revendedores con dereito a dedución íntegra do imposto soportado, redúcese do 21 ao 10 por cento. A urxente necesidade de incentivar as transaccións de obras de arte, antigüidades e obxectos de colección no territorio de aplicación deste imposto coa finalidade de dinamizar de maneira inmediata estas entregas de bens, unido á oportunidade de impulsar a produción dos nosos artistas, aconsellan a implantación desta medida.

Modifícase, igualmente, o texto refundido da Lei do imposto sobre sociedades, aprobado polo Real decreto legislativo 4/2004, do 5 de marzo, co obxecto de equiparar a porcentaxe de retención ou ingreso á conta aplicable neste imposto respecto da existente no imposto sobre a renda das persoas físicas, para o exercicio 2014.

A medida proposta en relación co réxime de retención e ingreso á conta do imposto sobre sociedades trata de equiparar o tipo de retención existente actualmente no imposto sobre a renda das persoas físicas (21%) fronte ao do imposto sobre sociedades (19%). A dita equiparación debíase ter producido a través da Lei de orzamentos xerais do Estado para o ano 2014, co obxecto de que entrara en vigor o 1 de xaneiro de 2014. Ao non terse producido, resulta absolutamente necesario modificar a retención no imposto sobre sociedades, co obxecto de evitar que as entidades afectadas se vexan obrigadas a modificar os seus sistemas informáticos para establecer unha distinción entre as persoas físicas e xurídicas, cuestión que resulta moi complicada.

Así mesmo, procédese a incluír unha nova disposición adicional nonaxésima na Lei 22/2013, do 23 de decembro, de orzamentos xerais do Estado para o ano 2014, para incorporar o límite máximo total que poden percibir os membros das corporacións locais por todos os conceptos retributivos e asistencias.

O artigo 75 bis da Lei 7/1985, do 2 de abril, reguladora das bases do réxime local, segundo a redacción dada pola Lei 27/2013, do 27 de decembro, de racionalización e sustentabilidade da Administración local, establece que os orzamentos xerais do Estado determinarán, anualmente, o límite máximo total que poden percibir os membros das corporacións locais por todos os conceptos retributivos e asistencias, excluídos os trienios a que, se é o caso, teñan dereito aqueles funcionarios de carreira que se encontren en situación de servizos especiais, atendendo, entre outros criterios, á natureza da corporación local e á súa poboación, recollendo a continuación unha táboa de referencias salariais referidas ás retribucións dos secretarios de Estado da Administración xeral do Estado. Por tanto, resulta necesario que a Lei de orzamentos conteña este límite. Dentro dos criterios considerados para fixar o límite tivéronse en conta todos os conceptos retributivos previstos no artigo 22, relativos aos secretarios de Estado.

Resulta imprescindible incorporar este límite na Lei de orzamentos para que poida ser efectivo desde a primeira nómina que se aboe no mes de xaneiro, polo que, dados os calendarios de elaboración de nóminas das entidades locais, a súa entrada en vigor debe resultar inmediata.

Por último, preténdese adaptar a Lei 22/2013, do 23 de decembro, de orzamentos xerais do Estado para o ano 2014, sen que isto supoña novidade substantiva ningunha, a determinados aspectos do réxime xurídico existente en materia de cotización. Por un



lado, aproxímase o tratamento dos traballadores incluídos no réxime especial dos traballadores por conta propia ou autónomos que nalgún momento do ano 2013 e de maneira simultánea tiveron contratado ao seu servizo un número de traballadores por conta allea igual ou superior a dez ao establecido para os traballadores incluídos no réxime xeral. Así mesmo, redúcese nun 1% o tipo de cotización por desemprego para os contratos de duración determinada a tempo parcial previsto na Lei 22/2013, do 23 de decembro, de orzamentos xerais do Estado para o ano 2014. A extraordinaria e urxente necesidade vén motivada pola necesidade de integrar no ordenamento xurídico as distintas normas aplicables na materia. O carácter urxente deriva da importancia de reforzar a seguridade xurídica na aplicación das normas e nas relacións xurídicas coa maior celeridade posible.

Na súa virtude, facendo uso da autorización contida no artigo 86 da Constitución española, por proposta dos ministros de Fomento, de Facenda e Administracións Públicas e de Emprego e Seguridade Social, de acordo co Consello de Estado no que se refire ao crédito extraordinario que se concede no artigo oitavo deste real decreto lei, e logo de deliberación do Consello de Ministros, na súa reunión do día 24 de xaneiro de 2014,

DISPOÑO:

**Artigo primeiro.** *Modificación da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario.*

A Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, queda modificada da seguinte maneira:

Un. O artigo 56 queda redactado como segue:

«Artigo 56. *Seguridade ferroviaria.*

1. A realización das actividades ferroviarias estará suxeita ás normas de seguridade previstas nesta lei e nas súas disposicións de desenvolvemento. A seguridade na circulación ferroviaria comprende os seguintes aspectos:

a) O establecemento dos obxectivos e o seguimento dos niveis de seguridade a través dos indicadores.

b) O desenvolvemento do marco normativo en materia de seguridade, incluídos os métodos de seguridade, e o fomento e supervisión da súa aplicación polos axentes do sistema ferroviario.

c) Os requisitos que deben cumprir os sistemas de xestión da seguridade para a obtención do certificado de seguridade das empresas ferroviarias e da autorización de seguridade dos administradores das infraestruturas ferroviarias.

d) As condicións para a autorización da posta en servizo do material rodante ferroviario, tanto do novo coma do que fose modificado substancialmente, así como as do seu correcto mantemento.

e) O réxime de funcionamento, desde o punto de vista da seguridade, das infraestruturas da Rede ferroviaria de interese xeral, incluídas as instalacións de seguridade e os sistemas de sinalización e xestión do tráfico, así como do seu correcto mantemento.

f) As condicións que deben cumprir os administradores das infraestruturas ferroviarias, as empresas ferroviarias e o resto de axentes do sector en relación cos seus réximes de funcionamento interno en materia de seguridade.

g) Os requisitos do persoal que desempeña funcións relacionadas coa seguridade na circulación ferroviaria, incluídos os criterios para a súa habilitación.

h) O réxime da investigación de accidentes e incidentes ferroviarios.

i) Calquera outro relacionado coas infraestruturas ferroviarias, material rodante, persoal ou a operación ferroviaria non comprendido nos números anteriores e que puidese incidir ou afectar a seguridade da circulación ferroviaria.

2. A Administración pública velará, en todo momento, no ámbito das súas respectivas competencias e atendendo á lexislación vixente e ao progreso técnico e científico, polo mantemento xeral da seguridade na circulación sobre a Rede ferroviaria de interese xeral, así como polo estrito cumprimento e aplicación das normas de seguridade por parte dos administradores de infraestruturas ferroviarias, das empresas ferroviarias e de calquera outro axente do sistema ferroviario.

Será prioridade nas ditas actuacións a mellora continua das condicións de seguridade do sistema ferroviario e terase como principal obxectivo a prevención dos accidentes ferroviarios. Así mesmo, adoptaranse as medidas oportunas para a mellora da seguridade na circulación sobre a Rede ferroviaria de interese xeral.

Así mesmo, velarán por que se garanta o dereito dos cidadáns a recibir, en adecuadas condicións de seguridade, o servizo de transporte ferroviario.

3. A responsabilidade da seguridade na circulación sobre a Rede ferroviaria de interese xeral corresponde aos administradores das infraestruturas ferroviarias e ás empresas ferroviarias que nela operan.

Os administradores das infraestruturas ferroviarias e as empresas ferroviarias aplicarán as regras e normas de seguridade dispoñendo duns sistemas de xestión da seguridade, adecuados ao disposto nesta lei e nas súas disposicións regulamentarias de desenvolvemento, que deberán incluír as medidas necesarias para a avaliación e o control dos riscos da circulación ferroviaria e o seu seguimento. Así mesmo, responsabilizaranse da seguridade da parte do sistema ferroviario que as afecta, incluída a subministración de material e a contratación de servizos, respecto aos usuarios, clientes, traballadores interesados e terceiros.

Así mesmo, os administradores das infraestruturas ferroviarias e as empresas ferroviarias serán responsables do nivel de formación e de cualificación dos seus empregados e daqueles outras persoas que realicen para eles un traballo con posible afectación á seguridade na circulación.

4. Sen prexuízo do número anterior, todo fabricante de material rodante ferroviario, centro de mantemento homologado, titular de vehículos ferroviarios, prestador de servizos relacionados co ferrocarril ou entidade de aprovisionamento será responsable de que as subministracións de material rodante, instalacións, accesorios, equipamento e material que facilite, así como os servizos que preste, sexan conformes cos requisitos e coas condicións de utilización previstas, de modo que as empresas ferroviarias ou os administradores de infraestruturas ferroviarias poidan utilizalos de maneira segura.»

Dous. Engádesse un novo artigo 56 bis, que terá a seguinte redacción:

«Artigo 56 bis. *Autoridade responsable da seguridade ferroviaria.*

1. A autoridade responsable da seguridade ferroviaria para a Rede ferroviaria de interese xeral será independente, na súa organización, estrutura xurídica e capacidade decisoria, de calquera empresa ferroviaria, administrador da infraestructura, solicitante e entidade adjudicadora.

Serán as súas funcións:

a) Velar polo mantemento xeral da seguridade na circulación sobre a Rede ferroviaria de interese xeral mediante a supervisión do cumprimento das obrigacións dos diferentes actores nesta materia, así como o exercicio da potestade sancionadora, se for o caso, en materia de seguridade ferroviaria.

b) Autorizar a posta en servizo dos subsistemas estruturais que constitúen o sistema ferroviario e dos vehículos que circulan por el, así como comprobar que manteñen os seus requisitos.

c) Expedir, renovar, modificar ou revogar os certificados de seguridade e as autorizacións de seguridade das empresas ferroviarias ou administradores de infraestructura, así como supervisalos posteriormente.

- d) Propor, elaborar e desenvolver o marco normativo de seguridade e a supervisión do seu cumprimento por parte dos axentes do sistema ferroviario.
- e) Organizar e xestionar o Rexistro Especial de Empresas Ferroviarias.
- f) Todas aquelas funcións que se lle asignen, especialmente en materia de seguridade ferroviaria.

Estas funcións non se poderán transferir nin subcontratar a ningún administrador da infraestrutura, empresa ferroviaria ou entidade adxudicadora.

2. A autoridade responsable da seguridade ferroviaria levará a cabo a súa función de maneira transparente e non discriminatoria. En particular, escoitará todas as partes e motivará as súas decisións. Responderá sen dilación ás peticións e solicitudes e adoptará todas as súas decisións no prazo de catro meses unha vez que se lle sexa facilitada toda a información solicitada.

No desempeño das súas funcións, poderá solicitar en calquera momento a asistencia técnica dos administradores da infraestrutura e das empresas ferroviarias ou doutros órganos cualificados.

No proceso de desenvolvemento do marco normativo nacional en materia de seguridade ferroviaria, a autoridade responsable da seguridade ferroviaria consultará todas as partes participantes e interesadas, incluídos os administradores da infraestrutura, as empresas ferroviarias, os fabricantes e empresas de mantemento, os usuarios e os representantes do persoal.

3. A autoridade responsable da seguridade ferroviaria poderá levar a cabo todas as inspeccións e investigacións que sexan necesarias para o cumprimento das súas funcións e concederáselle o acceso a todos os documentos pertinentes e aos locais, instalacións e equipamento dos administradores da infraestrutura, das empresas ferroviarias e dos demais axentes do sector ferroviario.

4. Sen prexuízo do establecido no réxime xeral de inspección das actividades ferroviarias recollido no artigo 86, regulamentariamente regularanse os aspectos organizativos da inspección e supervisión en materia de seguridade ferroviaria que leve a cabo a autoridade responsable da seguridade ferroviaria, tales como a atribución das ditas funcións, as facultades do persoal que as realice, así como os procedementos de actuación que se deben seguir á hora de levar a cabo esta actividade.

5. A autoridade responsable da seguridade ferroviaria manterá un intercambio activo de impresións e experiencias coas autoridades correspondentes dos outros países integrantes da Unión Europea co fin de harmonizar criterios en toda a Comunidade.»

Tres. O artigo 57 queda redactado da seguinte maneira:

«Artigo 57. *Certificados de seguridade.*

1. Con carácter previo á prestación do servizo ferroviario sobre unha determinada liña ou tramo da Rede ferroviaria de interese xeral, as empresas ferroviarias deberán obter o correspondente certificado de seguridade da autoridade responsable da seguridade ferroviaria.

2. O certificado de seguridade acredita que a empresa ferroviaria estableceu un sistema propio de xestión da seguridade e está en condicións de cumprir os requisitos sobre sistemas de control, circulación e seguridade ferroviaria, sobre coñecementos e requisitos do seu persoal relacionado coa seguridade da circulación ferroviaria e sobre características técnicas do material rodante que utilizará e das condicións do seu mantemento, con obxecto de controlar os riscos e operar na rede de maneira segura.

3. Regulamentariamente establecerase o contido do certificado de seguridade e do seu réxime de outorgamento, renovación, modificación ou revogación, así como os requisitos que debe cumprir o citado sistema de xestión da seguridade e



os elementos que este debe conter, todo isto conforme o establecido na normativa comunitaria na dita materia.

4. As empresas ferroviarias estarán obrigadas a cumprir, en todo momento, as condicións establecidas nos seus certificados de seguridade. O incumprimento polas empresas ferroviarias destas condicións determinará a revogación dos ditos certificados, sen prexuízo da aplicación do réxime sancionador previsto nesta lei.»

Catro. Engádesse un novo artigo 57 bis, que terá a seguinte redacción:

«Artigo 57 bis. *Autorizacións de seguridade.*

1. Para o exercicio das funcións de administración da Rede ferroviaria de interese xeral, os administradores das infraestruturas ferroviarias deberán dispor dunha autorización de seguridade outorgada pola autoridade responsable da seguridade ferroviaria.

2. A autorización de seguridade acredita que os administradores das infraestruturas ferroviarias teñen establecido un sistema propio de xestión da seguridade e están en condicións de cumprir os requisitos específicos necesarios para a administración das infraestruturas en condicións de seguridade, incluídos, se for o caso, o mantemento e a explotación dos sistemas de control do tráfico e de sinalización.

3. Regulamentariamente establecerase o contido da autorización de seguridade e o seu réxime de outorgamento, renovación, modificación ou revogación, así como os requisitos que debe cumprir o referido sistema de xestión da seguridade e os elementos que este debe conter, todo isto conforme o establecido na normativa comunitaria na dita materia.

4. Os administradores das infraestruturas ferroviarias estarán obrigados a cumprir, en todo momento, as condicións establecidas na súa autorización de seguridade. O incumprimento destas condicións determinará, se for o caso, a súa revogación, sen prexuízo da aplicación do réxime sancionador establecido nesta lei.»

Cinco. O artigo 58 queda redactado como segue:

«Artigo 58. *Condicións e requisitos dos subsistemas do sistema ferroviario. Autorización, circulación e mantemento dos vehículos ferroviarios.*

1. O Ministerio de Fomento establecerá, mediante orde, por proposta da autoridade responsable da seguridade ferroviaria, as condicións e requisitos para a autorización e posta en servizo de todos os subsistemas de natureza estrutural que compoñen o sistema ferroviario, así como as condicións para o adecuado funcionamento dos subsistemas de natureza funcional. Así mesmo, establecerá as condicións técnicas sobre proxección e construción das infraestruturas ferroviarias.

2. O Ministerio de Fomento establecerá, mediante orde, por proposta da autoridade responsable da seguridade ferroviaria, as condicións e requisitos para a homologación e rexistro do material rodante que circule polas liñas ferroviarias da Rede ferroviaria de interese xeral, así como o réxime de autorización e funcionamento dos centros de homologación do dito material.»

Seis. O número 2 do artigo 60 queda redactado da seguinte forma:

«2. Mediante orde do Ministerio de Fomento, por proposta da autoridade responsable da seguridade ferroviaria, logo de audiencia dos sindicatos máis representativos do sector, dos administradores de infraestruturas e dos operadores do sector ferroviario, estableceranse as condicións e requisitos para a obtención dos títulos habilitantes necesarios para o desempeño das funcións propias do persoal ferroviario relacionadas coa seguridade na circulación, así como o réxime

de autorización e funcionamento dos centros homologados de formación e dos de recoñecemento médico do dito persoal.»

Sete. O artigo 63 queda redactado como segue:

«Artigo 63. *Xestión e afectación.*

1. A xestión, a liquidación e a recadación das taxas polo outorgamento das licenzas corresponden á autoridade responsable da seguridade ferroviaria.

2. A xestión, a liquidación e a recadación das taxas pola expedición, a ampliación e a renovación de certificados de seguridade corresponden á autoridade responsable da seguridade ferroviaria.

3. O importe da recadación das citadas taxas ingresarase no patrimonio da autoridade responsable da seguridade ferroviaria.»

Oito. O artigo 71 queda redactado da seguinte forma:

«Artigo 71. *Xestión e afectación.*

A xestión e afectación das taxas rexerese polo disposto no artigo 63 respecto das taxas por outorgamento de certificados de seguridade.»

Nove. O artigo 77 queda redactado da seguinte forma:

«1. A modificación ou actualización das contías resultantes do establecido nos artigos 74 e 75 deberá ser elaborada polo administrador de infraestruturas ferroviarias, xunto coa correspondente memoria económico-financeira sobre o custo ou valor do recurso ou actividade de que se trate e a xustificación da contía proposta, a cal se deberá axustar ao establecido no artigo 20.1 da Lei 8/1989, do 13 de abril, de taxas e prezos públicos.

A dita modificación será sometida a consulta das empresas ferroviarias e a informe da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia e establecerá os valores concretos dos parámetros dos canons, particularizando, se for o caso, en cada liña, elemento da rede ou períodos de aplicación.

2. Sen prexuízo das facultades que corresponden á Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia, os valores así obtidos remitiranse ao Ministerio de Fomento para a súa inclusión nos anteproxectos das leis de orzamentos xerais do Estado.»

Dez. A letra j) do número 1 do artigo 81 queda redactada como segue:

«j) O desenvolvemento do marco xeral de canons e do sistema de incentivos que aplicará o administrador de infraestruturas ferroviarias.»

Once. Engádesse unha nova disposición adicional décimo terceira, coa seguinte redacción:

«Disposición adicional décimo terceira. *Regulamento de circulación ferroviaria.*

1. O Regulamento de circulación ferroviaria establecerá as regras e procedementos operativos necesarios para que a circulación dos trens pola Rede ferroviaria de interese xeral se realice de forma segura e eficiente.

2. Corresponderá ao Consello de Ministros, mediante real decreto, por proposta do ministro de Fomento, aprobar o Regulamento de circulación ferroviaria.

3. En canto non se probe o Regulamento de circulación ferroviaria, rexerán as disposicións actualmente aplicables nesta materia.»

Doce. Engádesse unha nova disposición transitoria oitava, que queda redactada como segue:

«Disposición transitoria oitava. *Autoridade responsable da seguridade ferroviaria.*

1. En canto non se cree a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria a que se refire o parágrafo quinto do número 1 da disposición adicional terceira da Lei 28/2006, do 18 de xullo, de axencias estatais para a mellora dos servizos públicos, as funcións de autoridade responsable da seguridade ferroviaria serán realizadas polos órganos directivos competentes do Ministerio de Fomento.

2. Transitoriamente, até que a Axencia citada comece a exercer as súas competencias, a xestión, liquidación e recadación das taxas polo outorgamento de licenzas definidas no artigo 61 corresponderá ao Ministerio de Fomento.

Así mesmo, o importe da recadación das taxas por licenzas e certificados de seguridade definidas no artigo 61 e das taxas por homologación de centros de formación, de persoal ferroviario e de mantemento do material rodante, polo outorgamento de títulos ao dito persoal e por certificación do referido material, definidas no artigo 69, ingresarase no patrimonio do administrador de infraestruturas.»

**Artigo segundo.** *Modificación da Lei 28/2006, do 18 de xullo, de axencias estatais para a mellora dos servizos públicos.*

O parágrafo quinto do número 1 da disposición adicional terceira da Lei 28/2006, do 18 de xullo, de axencias estatais para a mellora dos servizos públicos, queda redactado da seguinte maneira:

«Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, para a detección, análise e avaliación dos riscos de seguridade no transporte por ferrocarril. No ámbito da competencia estatal, exercerá as funcións de autoridade responsable da seguridade ferroviaria, tal e como se establece na Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, e, en particular, a ordenación, inspección e supervisión da seguridade de todos os elementos do sistema ferroviario, tanto en relación coas infraestruturas, o material rodante, o persoal ferroviario, como coa operación ferroviaria. Así mesmo, levará a cabo as funcións relacionadas coa interoperabilidade do sistema ferroviario de competencia estatal. Tamén lle corresponderá o outorgamento, suspensión e revogación de licenzas ás empresas ferroviarias.»

**Artigo terceiro.** *Modificación da Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea.*

A Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea, queda modificada da seguinte maneira:

Un. Modifícase o artigo 49 no seguinte sentido:

a) No número 1 engádese unha nova infracción 6.<sup>a</sup>, coa seguinte redacción:

«6.<sup>a</sup> O atraso no pagamento da prestación patrimonial pública de asignación de franxas horarias polos suxeitos obrigados, cando non constituía infracción grave ou moi grave.»

b) No número 2 engádese unha nova infracción 4.<sup>a</sup>, coa seguinte redacción:

«4.<sup>a</sup> O atraso reiterado no pagamento da prestación patrimonial pública de asignación de franxas horarias polos suxeitos obrigados, cando non constituía infracción moi grave.»

c) No número 3 engádese unha nova infracción 4.<sup>a</sup>, coa seguinte redacción:

«4.<sup>a</sup> O incumprimento reiterado das obrigacións de pagamento da prestación patrimonial pública de asignación de franxas horarias polos suxeitos obrigados,

cando tales incumprimentos afecten a suficiencia financeira do coordinador e facilitador de franxas horarias.»

Dous. Engádense dúas novas disposicións adicionais, que quedan redactadas como segue:

«Disposición adicional décimo sétima. *Prestación patrimonial pública de asignación de franxas horarias.*

1. A prestación patrimonial pública de asignación de franxas horarias retribúe o coordinador e facilitador de franxas horarias designado polo Ministerio de Fomento (en diande, coordinador) polos servizos prestados aos xestores aeroportuarios e aos operadores aéreos na asignación de franxas horarias nos aeroportos coordinados e no asesoramento ou recomendación de horarios nos aeroportos facilitados.

2. Están obrigados ao pagamento desta prestación os xestores dos aeroportos españois designados como coordinados ou facilitados e os operadores aéreos que dispoñan de franxas horarias asignadas ou horarios facilitados nos ditos aeroportos na programación final de cada mes natural.

Están exentos do pagamento desta prestación os operadores aéreos que para unha temporada de programación, verán ou inverno, nun aeroporto coordinado ou facilitado concreto, dispoñan dun máximo de 10 franxas horarias ou 10 horarios facilitados.

3. O importe da prestación, «P», é resultado de aplicar a seguinte fórmula:

$$«P» = «q» \times «m»$$

Onde:

«q», é a contía unitaria de 0,85 € por franxa horaria asignada e 0,43 € por horario facilitado.

e «m»:

a) Para cada xestor aeroportuario, o conxunto de franxas horarias asignadas ou horarios facilitados no correspondente aeroporto na programación final de cada mes natural, conforme o rexistro do coordinador.

b) Para cada operador aéreo, o número total de franxas horarias asignadas ou horarios facilitados de que dispoñan na programación final de cada mes natural, conforme o rexistro do coordinador.

4. A devindicación da prestación producirase por meses vencidos. No prazo dos 15 días seguintes á devindicación da prestación procederase á súa liquidación e pagamento.

Nos casos en que o operador aéreo dispoña dun máximo de 10 franxas horarias asignadas ou 10 horarios facilitados nun mes natural e nun aeroporto concreto, a devindicación da prestación producirase por mes vencido, o primeiro en que a cifra acumulada supere as 10 franxas horarias ou horarios facilitados desde a última liquidación efectuada para a correspondente temporada de programación.

En calquera caso, ao final de cada temporada de programación, e dentro dos 15 días seguintes á súa finalización, procederase á liquidación do importe da prestación patrimonial pública que quedase pendente.

5. A xestión, liquidación e cobramento desta prestación corresponde ao coordinador, que poderá utilizar para a efectividade do cobramento a vía de constrinximento, cuxa xestión a realizarán os órganos de recadación da Axencia Estatal de Administración Tributaria.

Fronte aos actos de xestión, liquidación e cobramento das prestacións patrimoniais de carácter público ditados polo coordinador procederá a interposición

de reclamación económico-administrativa de acordo co réxime xurídico establecido no artigo 69, números 3 e 4, letra, a), da Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea.

A Axencia Estatal de Seguridade Aérea velará pola correcta xestión destes ingresos.

Sen prexuízo do anterior, o xestor aeroportuario, se é o caso, logo de subscrición dos acordos que correspondan, colaborará na xestión da prestación patrimonial pública recadando dos operadores aéreos os importes devindicados.

O xestor aeroportuario ingresará ao coordinador os importes recadados dos operadores aéreos e o correspondente á prestación patrimonial pública a cuxo pagamento está obrigado, nos cinco días laborables seguintes á data límite de liquidación da prestación prevista no número 4.

6. O xestor aeroportuario e o coordinador subscribirán, no prazo de seis meses desde o inicio efectivo das funcións do coordinador, os acordos necesarios para a xestión e o cobramento da prestación patrimonial pública naqueles casos en que a coordinación de franxas horarias se deba efectuar fóra do horario de oficina do coordinador.

7. A prestación patrimonial pública será exigible desde o inicio efectivo das funcións do coordinador e, nos casos previstos no número 6, unha vez transcorrido o prazo para a subscrición dos acordos previstos no dito número.»

*Disposición adicional décimo oitava. Proposta de actualización e modificación da prestación patrimonial pública de asignación de franxas horarias.*

1. A proposta de actualización ou modificación da prestación patrimonial pública de asignación de franxas horarias elaboraraa a Dirección Xeral de Aviación Civil para a súa incorporación ao correspondente anteproxecto de lei, logo de iniciativa do coordinador e informe da Axencia Estatal de Seguridade Aérea, segundo o procedemento previsto nesta disposición.

2. A iniciativa da modificación ou actualización corresponde ao coordinador que, con antelación mínima de catro meses respecto da data de iniciación da tramitación do anteproxecto de lei en que se deba incorporar a proposta, a remitirá á Axencia Estatal de Seguridade Aérea.

A iniciativa do coordinador deberá garantir a súa suficiencia financeira e repercutirá os custos da xestión, en función dos servizos efectivamente prestados, equitativamente entre xestores aeroportuarios e operadores aéreos, sen distinción ningunha pola súa pertenza ou non ao coordinador.

A iniciativa deberá conter o orzamento de ingresos e gastos previstos para o exercicio seguinte coa desagregación dos medios humanos, de explotación, así como calquera outro custo directo ou indirecto imputable, as estimacións sobre programación de franxas horarias e horarios autorizados para o dito exercicio e o importe da actualización ou modificación que se propón.

3. A Axencia Estatal de Seguridade Aérea emitirá informe sobre a proposta do coordinador no exercicio das funcións de supervisión económica e remitirá o dito informe, xunto coa proposta do coordinador, á Dirección Xeral de Aviación Civil no prazo de tres meses desde a recepción da proposta.»

**Artigo cuarto.** *Modificación da Lei 17/2012, do 27 de decembro, de orzamentos xerais do Estado para o ano 2013.*

A disposición adicional décimo terceira da Lei 17/2012, do 27 de decembro, de orzamentos xerais do Estado para o ano 2013, queda modificada da seguinte maneira:

Un. Engádense dous novos parágrafos ao final do número un, que quedan redactados como segue:



«Para cidadáns españois, dos Estados membros da Unión Europea ou dos demais Estados asinantes do Acordo sobre o Espazo Económico Europeo ou Suíza, o documento acreditativo da súa identidade será o documento nacional de identidade ou pasaporte en vigor. No caso dos familiares de cidadáns de Estados membros da Unión Europea ou doutro Estado parte no Acordo do Espazo Económico Europeo e os cidadáns nacionais de terceiros países residentes de longa duración, a súa identidade acreditarase mediante a tarxeta española de residencia de familiar de cidadán da Unión ou de identidade de estranxeiro, en que debe constar a súa condición de residente de longa duración, respectivamente. Estes documentos débense encontrar en vigor.

No caso de que telematicamente se constatase que o pasaxeiro cumpre as condicións para ser beneficiario da subvención, este poderá acreditar a súa identidade no modo aéreo a través dos mesmos medios que os pasaxeiros sen dereito a bonificación. Neste caso, o pasaxeiro non terá que acreditar a súa condición de residente nin en facturación nin en embarque.»

Dous. Engádense dous novos parágrafos ao final do número cinco, que quedan redactados como segue:

«A integración no sistema telemático de acreditación da residencia dos sistemas de emisión de billetes e a súa utilización ao emitir billetes subvencionados será obrigatoria para todas as compañías, aéreas ou marítimas, que emitan billetes aéreos ou marítimos subvencionados por razóns de residencia en territorios non peninsulares, en todas as súas canles de venda.

No caso da incorporación a un mercado subvencionado dunha nova compañía de transporte regular aéreo ou marítimo, esta poderá emitir billetes aéreos ou marítimos con dereito a subvención, sen necesidade de facer uso do sistema telemático, durante un máximo de tres meses até a implantación efectiva do dito sistema en todas as súas canles de venda.»

Tres. Engádense cinco novos números, que quedan redactados como segue:

«Oito. Ademais das obrigacións impostas pola normativa reguladora das subvencións ao transporte marítimo e aéreo para residentes en Canarias, Illes Balears, Ceuta e Melilla e para familias numerosas e pola Lei 38/2003, do 17 de novembro, a partir do 1 de xuño de 2014 as compañías aéreas e marítimas, como entidades colaboradoras, deberán cumprir o seguinte:

a) No caso das compañías aéreas, presentarán as liquidacións mensuais dos cupóns bonificados voados durante un mes no transcurso dos dous meses seguintes, salvo autorización expresa da Dirección Xeral de Aviación Civil por razóns excepcionais. Estas liquidacións poderán conter aqueles cupóns voados nos seis meses anteriores que non puidesen ser incluídos, por causas xustificadas, nos ficheiros de meses pasados.

No caso das compañías marítimas, presentarán as liquidacións trimestrais no transcurso dos dous meses seguintes, salvo autorización expresa da Dirección Xeral da Mariña Mercante por razóns excepcionais. Estas liquidacións poderán conter aqueles embarques bonificados nos seis meses anteriores que non puidesen ser incluídos, por causas xustificadas, nos ficheiros de trimestres pasados.

b) Na documentación xustificativa da subvención desagregarán o prezo e a identificación de todos os conceptos incluídos no billete aéreo e marítimo, así como calquera servizo adicional contratado polo pasaxeiro incluído no billete.

c) Estenderán un parte de incidente cando un pasaxeiro que posúa un billete subvencionado non acredite a súa identidade e residencia de conformidade coa normativa aplicable. Os partes correspondentes a cada período de liquidación ou, noutro caso, un certificado de inexistencia de incidentes no dito período, serán enviados ao órgano xestor durante o período seguinte.

d) Cumprir coas obrigacións de rexistro establecidas regulamentariamente, así como rexistrar ante o órgano xestor, con anterioridade á súa comercialización, as tarifas aéreas que inclúan servizos alleos ao transporte aéreo especificándoo nas súas condicións, así como os convenios, contratos ou acordos de calquera tipo, cos seus anexos, addendas ou modificacións, susceptibles de xerar a emisión de billetes subvencionados, con ao menos un mes de antelación á emisión do primeiro billete bonificado.

Nove. Así mesmo, as compañías marítimas e aéreas e os seus axentes, incluídos os sistemas de reserva, deberán conservar toda a información e documentación relativa a billetes bonificados tanto por razón de residencia non peninsular como por familias numerosas, calquera que sexa a súa forma de almacenamento, que acredite o importe da subvención e o cumprimento dos procedementos recollidos regulamentariamente para a concesión da subvención, á disposición do Ministerio de Fomento, durante o prazo de prescrición previsto no artigo 39 da Lei 38/2003, do 17 de novembro.

Para efectos da liquidación das bonificacións aplicadas, as compañías marítimas, aéreas, e os seus axentes, o que inclúe os sistemas de reserva e calquera terceiro que interviñese na determinación da tarifa bonificada, no pagamento realizado polo pasaxeiro ou na xestión ou aplicación da bonificación, estarán obrigados a prestar colaboración e facilitar canta documentación lles sexa requirida en relación coas tarifas comercializadas obxecto de bonificación, coas bonificacións aplicadas, cos pagamentos realizados polo pasaxeiro e coas liquidacións efectuadas.

A negativa ao cumprimento desta obrigación considerarase resistencia, escusa, obstrución ou negativa para os efectos previstos no artigo 37 da Lei 38/2003, do 17 de novembro, sen prexuízo das sancións que, se for o caso, puidesen corresponder.

Dez. Autorízase o órgano xestor a modificar mediante resolución, tras dar trámite de audiencia ás compañías aéreas que exploten os mercados suxeitos a subvención e ás principais asociacións de aeroliñas, o contido dos modelos dos anexos do Real decreto 1316/2001, do 30 de novembro, polo que se regula a bonificación nas tarifas dos servizos regulares de transporte aéreo e marítimo para os residentes nas comunidades autónomas de Canarias e Illes Balears e nas cidades de Ceuta e Melilla.

Once. Non serán obxecto de liquidación polas compañías marítimas e aéreas, nin de reembolso a estas:

a) Os billetes subvencionados con tarifas marítimas e aéreas que inclúan, respectivamente, servizos alleos ao transporte marítimo e aéreo, sexan ou non repercutidos ao pasaxeiro.

b) Os billetes aéreos subvencionados emitidos baixo contratos, convenios ou acordos de calquera tipo que non fosen rexistrados e expresamente aprobados pola Dirección Xeral de Aviación Civil.

c) Os conceptos excluídos de bonificación pola normativa de aplicación, entre outros, as ofertas, descontos, promocións ou prácticas comerciais equivalentes, que deben ser aplicados de forma previa ao cálculo da subvención, así como os servizos opcionais do transporte comercializados pola compañía marítima e aérea.

Doce. Verificación de ficheiro informático das liquidacións solicitadas polas compañías marítimas coa relación dos embarques realmente producidos en portos.

O procedemento de inspección e control das bonificacións ao transporte marítimo incluírá a comprobación de se os datos dos embarques contidos no ficheiro informático se corresponden con embarques reais producidos nos portos. Para isto, as autoridades portuarias remitirán mensualmente á Dirección Xeral da Mariña Mercante a relación de todos os embarques reais producidos nos portos correspondentes aos traxectos bonificables.

A relación mensual de todos os embarques reais producidos en cada porto incluírá as relacións de embarques de todas e cada unha das escalas que tivesen lugar durante ese período. Estas relacións de embarques de cada traxecto serán solicitadas directamente polas autoridades portuarias ou organismos competentes en cada caso ou, na súa falta, remitidas electronicamente a estas polas compañías marítimas. A remisión realizarase no tempo e forma que determine a Dirección Xeral da Mariña Mercante, pero, en todo caso, deberán ter sido recibidas polo órgano competente antes de que a nave chegue ao seu destino.

Non se poderá bonificar ningún embarque contido no ficheiro informático que non estea incluído na relación de embarques reais, salvo que se demostre erro ou omisión.»

**Artigo quinto.** *Modificación do texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, aprobado polo Real decreto legislativo 2/2011, do 5 de setembro.*

O texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, aprobado polo Real decreto legislativo 2/2011, do 5 de setembro, queda modificado da seguinte maneira:

Un. A letra b) do artigo 27 queda redactada como segue:

«b) As taxas portuarias, sen prexuízo do establecido nos artigos 19.1.b) e 241 bis desta lei.»

Dous. Engádese un novo parágrafo ao final do número 1 do artigo 137, que queda redactado como segue:

«Así mesmo, comprenderá o servizo de control e axuda do tráfico marítimo costeiro que corresponda prestar á Sociedade de Salvamento e Seguridade Marítima.»

Tres. Suprímese a letra f) do artigo 137 e pasa a letra g) a ser f).

Catro. A letra a) do número 3 do artigo 159 queda redactada como segue:

«a) O 80 por cento dos ingresos devindicados pola taxa de axudas á navegación asociados á contía básica (A) correspondente ás embarcacións ás cales polas súas características lles sexa de aplicación a taxa do buque.»

Cinco. O parágrafo primeiro do artigo 163 queda redactado como segue:

«Os ingresos polas taxas portuarias de cada autoridade portuaria, xunto cos demais recursos económicos, responderán ao principio de equivalencia cos custos de posta á disposición de solo e infraestruturas e cos custos dos servizos prestados directamente pola autoridade portuaria ou pola Sociedade de Salvamento e Seguridade Marítima. No caso da autoridade portuaria deberán cubrir os gastos necesarios para o cumprimento das súas funcións, as cargas fiscais, a depreciación dos seus bens e instalacións, as súas obrigacións financeiras e un rendemento razoable sobre o activo non corrente neto medio do exercicio, excluindo o inmovilizado en curso, os activos por impostos diferidos e os debedores comerciais non correntes, que permita facer fronte ao financiamento dos novos investimentos.»

Seis. Engádese un novo segundo parágrafo ao artigo 163, e os actuais parágrafos segundo, terceiro e cuarto pasan a ser terceiro, cuarto e quinto, respectivamente, que queda redactado como segue:

«No caso de Sasemar, deberán cubrir os gastos necesarios para o cumprimento das funcións ás cales se refire o número 1 do artigo 137 desta lei.»

Sete. O artigo 240 queda redactado como segue:

«Artigo 240. *Cota íntegra.*

1. A cota íntegra da taxa é a seguinte:

a) Aos buques mercantes, así como aos pesqueiros conxeladores e, en xeral, a aqueles buques aos cales, polas súas características, lles sexa de aplicación a taxa do buque: a resultante do produto do número de GT do buque, cun mínimo de 100 GT, polas contías básicas (A + C) e polo coeficiente 0,035 nas tres primeiras escalas de cada ano natural nun porto español.

b) Aos buques e embarcacións dedicados á pesca de altura ou grande altura:

1.º No caso de buques e embarcacións que teñan a base nun porto español: a resultante do produto do número de GT do buque ou embarcación polas contías básicas (A + C) en cada ano natural.

2.º No caso de buques e embarcacións que non teñan a base nun porto español: o 20 por cento da cota que lles corresponda de acordo co ordinal 1.º anterior, con validez para un período de 30 días. A dita cota será novamente exixible por idénticos períodos até un máximo do seu 100 por cento en cada ano natural.

c) Aos buques e embarcacións dedicados á pesca de baixura ou litoral.

1.º No caso de buques e embarcacións que teñan a base nun porto español: a resultante do produto das contías básicas (A + C) polo coeficiente 50 en cada ano natural.

2.º No caso de buques e embarcacións que non teñan a base nun porto español: o 20 por cento da cota que lles corresponda de acordo co ordinal 1.º anterior, con validez para un período de 30 días. A dita cota será novamente exixible por idénticos períodos até un máximo do 100 por cento dela en cada ano natural.

d) Aos buques e embarcacións de lecer ou deportivos de eslora igual ou superior a nove metros se a súa propulsión é o motor, e superior a 12 metros se a súa propulsión é a vela, que deban estar provistas de certificado de rexistro español-permiso de navegación ou rol de despacho ou dotación de buques.

1.º No caso de embarcacións que teñan a base nun porto español: a resultante do produto das contías básicas (A + C) pola eslora do buque, expresada en metros, pola manga do buque, expresada en metros, e polo coeficiente 16 en cada ano natural.

2.º No caso de embarcacións que non teñan a base nun porto español: o 20 por cento da cota que lles corresponda de acordo co ordinal 1.º anterior, con validez para un período de 30 días. A dita cota será novamente exixible por idénticos períodos até un máximo do 100 por cento dela en cada ano natural.

e) Ás embarcacións de recreo ou deportivas de eslora inferior a nove metros se a súa propulsión é o motor, que deban estar provistas de certificado de rexistro español-permiso de navegación, ou rol de despacho ou dotación de buques, sen prexuízo do disposto no artigo 171.e) desta lei:

1.º No caso de embarcacións que teñan a base nun porto español: a resultante do produto das contías básicas (A + C) pola eslora do buque, expresada en metros, pola manga do buque, expresada en metros, e polo coeficiente 40, nunha soa vez e validez indefinida.

2.º No caso de embarcacións que non teñan a base nun porto español: o 20 por cento da cota que lles corresponda de acordo co ordinal 1.º anterior, con validez para un período de 30 días. A dita cota será novamente exixible por idénticos períodos até un máximo do 100 por cento dela en cada ano natural.

2. Os valores das contías básicas da taxa de axudas á navegación establécense en 0,29 € para a contía básica correspondente ao servizo de axudas á navegación prestado polas autoridades portuarias (A) e 0,28 € para a contía básica correspondente ao servizo de axudas á navegación prestado pola Sociedade de Salvamento e Seguridade Marítima (C). O valor da contía básica poderá ser revisado na Lei de orzamentos xerais do Estado ou noutra que, se for o caso, se aprobe para estes efectos en función da evolución dos custos do servizo.»

Oito. Engádesse un novo artigo 241 bis, que queda redactado como segue:

«Artigo 241 bis. *Ingresos da taxa de axudas á navegación que corresponden á Sociedade de Salvamento e Seguridade Marítima.*

Os ingresos devindicados polo sumando da taxa de axudas á navegación asociado coa contía básica (C) consideraranse recursos económicos da Sociedade de Salvamento e Seguridade Marítima. A cantidade efectivamente recadada por cada autoridade portuaria de acordo co artigo 241 desta lei será ingresada a Sasemar con periodicidade trimestral. Estas operacións recadatorias non terán a consideración de ingresos nin de gastos de explotación para a autoridade portuaria.

A xestión e recadación desta taxa efectuaráa a autoridade portuaria correspondente de acordo co previsto no artigo 172 desta lei, e estará autorizada para celebrar o oportuno convenio coa Axencia Estatal de Administración Tributaria ou cos órganos que correspondan doutras administracións territoriais para a xestión recadatoria en período executivo da taxa.»

Nove. Engádesse unha nova letra f) ao número 3 do artigo 275, e a anterior letra f) pasa a ser g).

«f) Os ingresos devindicados polo sumando da taxa de axudas á navegación marítima asociado coa contía básica (C).»

Dez. Engádesse unha nova disposición transitoria novena, que queda redactada como segue:

«Disposición transitoria novena. *Revisión dos acordos e convenios sobre determinación da cota da taxa de axudas á navegación.*

Sen prexuízo do previsto no artigo 241 bis desta lei, os acordos ou convenios celebrados entre a autoridade portuaria e os titulares de concesións ou autorizacións nos portos, dársenas, peiraos, pantaláns e outras instalacións de atracada, así como instalacións náutico-deportivas, que teñan como obxecto a determinación da cota da taxa de axudas á navegación en réxime de estimación simplificada, deberán ser obxecto de revisión para adaptalos ao establecido nesta lei.»

**Artigo sexto.** *Modificación da Lei 8/1972, do 10 de maio, de construción, conservación e explotación de autoestradas en réxime de concesión.*

Modifícase o número dous do artigo dezasete da Lei 8/1972, do 10 de maio, de construción, conservación e explotación de autoestradas en réxime de concesión, que queda redactado nos seguintes termos:

«Dous. No procedemento expropiatorio, o concesionario asumirá os dereitos e obrigacións do beneficiario e, en consecuencia, satisfará as indemnizacións de toda índole que procedan por razón das expropiacións e ocupacións temporais necesarias para a execución do proxecto.

Non obstante, se o concesionario non cumpre as ditas obrigacións e en virtude de resolución xudicial, calquera que for a súa data, o Estado ten que se facer cargo



de aboar tales indemnizacións aos expropiados, este quedará subrogado no crédito do expropiado. En todo caso, desde o momento en que se declare a obrigación de pagamento a cargo do Estado, as cantidades que non lle sexan reembolsadas minorarán o importe global que corresponda en concepto de responsabilidade patrimonial da Administración.»

**Artigo sétimo.** *Modificación do texto refundido da Lei de contratos do sector público, aprobado polo Real decreto legislativo 3/2011, do 14 de novembro.*

Modifícase o artigo 271 do texto refundido da Lei de contratos do sector público, aprobado polo Real decreto legislativo 3/2011, do 14 de novembro, para engadir un novo número 7 coa seguinte redacción:

«7. Se o concesionario non cumpre coas obrigacións do beneficiario nas expropiacións e, en virtude de resolución xudicial, calquera que for a súa data, a Administración concedente ten que se facer cargo de aboar as indemnizacións aos expropiados, esta quedará subrogada no crédito do expropiado. En todo caso, desde o momento en que se declare a obrigación de pagamento a cargo da Administración concedente, as cantidades que non lle sexan reembolsadas minorarán o importe global que corresponda de conformidade co disposto no número primeiro deste artigo.»

**Artigo oitavo.** *Concesión dun crédito extraordinario no orzamento do Ministerio de Industria, Enerxía e Turismo.*

1. Concédese un crédito extraordinario no orzamento da sección 20 «Ministerio de Industria, Enerxía e Turismo», servizo 18 «Secretaría de Estado de Enerxía», programa 425A «Normativa e desenvolvemento enerxético», capítulo 7 «Transferencias de capital», artigo 74 «A sociedades, entidades públicas empresariais, fundacións e resto de entes do sector público», concepto 746 «Ao IDAE para o Programa de incentivos ao vehículo eficiente (PIVE-5)», por importe de 175.000.000 de euros.

2. O crédito extraordinario financiarase con débeda pública.

**Artigo noveno.** *Modificación da Lei 37/1992, do 28 de decembro, do imposto sobre o valor engadido.*

A Lei 37/1992, do 28 de decembro, do imposto sobre o valor engadido, queda modificada da seguinte maneira:

Un. Engádense os puntos 4 e 5 ao número un do artigo 91, que quedan redactados como segue:

«4. As importacións de obxectos de arte, antigüidades e obxectos de colección, calquera que sexa o seu importador, e as entregas de obxectos de arte realizadas polas seguintes persoas:

1.º Polos seus autores ou habentes dereito.

2.º Por empresarios ou profesionais distintos dos revendedores de obxectos de arte a que se refire o artigo 136 desta lei, cando teñan dereito a deducir integramente o imposto soportado por repercusión directa ou satisfeito na adquisición ou importación do mesmo ben.

5. As adquisicións intracomunitarias de obxectos de arte cando o proveedor deles sexa calquera das persoas a que se refiren os ordinais 1.º e 2.º do número 4 precedente.»

Dous. O ordinal 3.º do número un do artigo 135 queda redactado da seguinte maneira:

«3.º Entregas de obxectos de arte adquiridos a empresarios ou profesionais en virtude das operacións ás cales fose de aplicación o tipo impositivo reducido establecido no artigo 91, número un, puntos 4 e 5, desta lei.»

**Artigo décimo.** *Modificación do texto refundido da Lei do imposto sobre sociedades, aprobado polo Real decreto legislativo 4/2004, do 5 de marzo.*

Modifícase a disposición adicional décimo cuarta do texto refundido da Lei do imposto sobre sociedades, aprobado polo Real decreto legislativo 4/2004, do 5 de marzo, que queda redactada da seguinte forma:

«Disposición adicional décimo cuarta. *Porcentaxes de retención ou ingreso á conta nos exercicios 2012, 2013 e 2014.*

Desde o 1 de xaneiro de 2012 e até o 31 de decembro de 2014, ambos inclusive, a porcentaxe de retención ou ingreso á conta do 19 por cento, a que se refire a letra a) do número 6 do artigo 140 desta lei, elévase ao 21 por 100.»

**Artigo décimo primeiro.** *Modificación da Lei 22/2013, do 23 de decembro, de orzamentos xerais do Estado para o ano 2014.*

A Lei 22/2013, do 23 de decembro, de orzamentos xerais do Estado para o ano 2014, queda modificada da seguinte maneira:

Un. Con efectos desde o 1 de febreiro de 2014, o punto 11 do número cinco do artigo 128 queda redactado como segue:

«11. Para os traballadores autónomos que nalgún momento do ano 2013 e de maneira simultánea tiveron contratado ao seu servizo un número de traballadores por conta allea igual ou superior a dez, a base mínima de cotización terá unha contía igual á prevista como base mínima para os traballadores encadrados no grupo de cotización 1 do réxime xeral.»

Dous. Con efectos desde o 1 de xaneiro de 2014, o primeiro parágrafo do artigo 128.dez.2.A).b).2.º queda redactado como segue:

«2.º Contratación de duración determinada a tempo parcial: o 8,30 por 100, do que o 6,70 por 100 será a cargo do empresario e o 1,60 por 100 a cargo do traballador.»

Tres. Engádesse unha nova disposición adicional nonaxésima, que queda redactada como segue:

«Nonaxésima. *Réxime retributivo dos membros das corporacións locais.*

De conformidade co previsto no artigo 75 bis da Lei 7/1985, do 2 de abril, reguladora das bases do réxime local, segundo a redacción dada pola Lei 27/2013, do 27 de decembro, de racionalización e sustentabilidade da Administración local, e considerando o disposto no artigo 22 da presente lei, o límite máximo total que poden percibir os membros das corporacións locais por todos os conceptos retributivos e asistencias, excluídos os trienios aos cales, se for o caso, teñan dereito aqueles funcionarios de carreira que se encontren en situación de servizos especiais, será o que se recolle a continuación, atendendo á súa poboación:

| Habitantes        | Referencia    |
|-------------------|---------------|
| Máis de 500.000   | 100.000 euros |
| 300.001 a 500.000 | 90.000 euros  |
| 150.001 a 300.000 | 80.000 euros  |

| Habitantes       | Referencia   |
|------------------|--------------|
| 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 |

No caso de corporacións locais de menos de 1.000 habitantes, resultará de aplicación a seguinte escala, atendendo á súa dedicación:

| Dedicación                | Referencia    |
|---------------------------|---------------|
| Dedicación parcial ao 75% | 30.000 euros  |
| Dedicación parcial ao 50% | 22.000 euros  |
| Dedicación parcial ao 25% | 15.000 euros» |

**Disposición adicional única.** *Relación de aeroportos que forman parte dunha mesma área de captación do destino.*

Con efectos do 1 de xaneiro de 2014 e para a aplicación do incentivo por crecemento de pasaxeiros nas rutas operadas na rede de Aena Aeropuertos, S.A., creado na disposición adicional sexaxésimo sexta da Lei 22/2013, do 23 de decembro, de orzamentos xerais do Estado para o ano 2014, considerarase que os aeroportos seguintes, definidos polo seu código IATA, están incluídos nunha mesma área de captación do destino:

Basilea: BSL, MLH; Belfast: BFS, BHD; Berlín: BER, SXF,TXL; Bruxelas: BRU, CRL; Bucarest: BBU, OTP; Dusseldorf: NRN, DUS; Glasgow: GLA, PIK; Istambul: SAW, IST; Estocolmo: ARN, VST, NYO; Frankfurt: HHN, FRA; Goteborg: GOT, GSE; Hamburgo: HAM, LBC; Kiev: IEV, KBP; Londres: LCY, LGW, LHR, LTN, SEN, STN; Milán: BGY, LIN, MXP; Moscú: DME, SVO, VKO; Oslo: OSL, RYG, TRF; París: BVA, CDG, ORY; Roma: CIA, FCO; Stuttgart: STR, FKB; Varsovia: WAW, WMI; Venecia: TSF, VCE; Verona: VRN, VBS; Viena: VIE, BTS e Nova York: EWR, JFK, LGA

**Disposición transitoria primeira.** *Normas transitorias en materia de implantación dos sistemas telemáticos nas bonificacións ao transporte regular de pasaxeiros.*

Para asegurar a correcta implementación e integridade do sistema telemático previsto no artigo cuarto.dous deste real decreto lei, en todas as canles de venda de billetes bonificados, as compañías aéreas, marítimas e os seus axentes dispoñen dun período transitorio até o 1 de novembro de 2014 para se adaptaren ao establecido na dita disposición.

**Disposición transitoria segunda.** *Normas transitorias en relación coas modificacións en materia de autoestradas en réxime de concesión e cos contratos de concesión.*

O disposto nos artigos sexto e sétimo deste real decreto lei será aplicable aos contratos de concesión calquera que sexa a súa data de adxudicación.

**Disposición derradeira primeira.** *Título competencial.*

Este real decreto lei dítase ao abeiro do artigo 149.1.13.<sup>a</sup>, 14.<sup>a</sup>, 17.<sup>a</sup>, 18.<sup>a</sup>, 20.<sup>a</sup>, 21.<sup>a</sup> e 24.<sup>a</sup> da Constitución, que atribúe ao Estado a competencia sobre bases e coordinación da planificación xeral da actividade económica, facenda xeral, lexislación básica e réxime económico da Seguridade Social, sen prexuízo da execución dos seus servizos polas comunidades autónomas, lexislación sobre expropiación forzosa, lexislación básica sobre

contratos e concesións administrativas, control do espazo aéreo, tránsito e transporte aéreo, ferrocarrís que transcorran polo territorio de máis dunha comunidade autónoma e obras públicas de interese xeral ou cuxa realización afecte máis dunha comunidade autónoma.

**Disposición derradeira segunda.** *Habilitación normativa.*

Habíltanse o Goberno, os ministros de Fomento, de Facenda e Administracións Públicas e de Emprego e Seguridade Social, no ámbito das súas competencias, para ditaren as disposicións e adoptaren as medidas necesarias para o desenvolvemento e execución do disposto neste real decreto lei.

**Disposición derradeira terceira.** *Entrada en vigor.*

O presente real decreto lei entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 24 de xaneiro de 2014.

JUAN CARLOS R.

O presidente do Goberno,  
MARIANO RAJOY BREY