

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 està passant el nostre país exigix l'adopció de reformes que contribuïsquen a la recuperació del creixement econòmic i la creació d'ocupació, en el termini més curt possible.

Per això, des de l'inici d'esta legislatura s'han adoptat reformes importants en diversos sectors per a incrementar la seua competitivitat i 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-ne les regles i procediments a les exigències comunitàries amb l'objectiu bàsic d'incrementar la productivitat, la competitivitat i l'eficiència de tots els operadors involucrats.

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

El conjunt de mesures que conté este reial decret llei exigixen una incorporació inajornable al nostre ordenament jurídic, de manera que aconseguisquen plena eficàcia immediata i complementen, al seu torn, les mesures que s'han anat adoptant en els dos últims anys.

En este 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 en 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 seua utilització i certificació de la seguretat.

Esta directiva, publicada després de 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'interés general. No obstant això, hi ha determinats aspectes de la directiva que necessiten un desplegament a través d'una norma amb rang de llei per a dotar-los d'una major fortalesa.

Este rang es considera important per a 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 tindre, el contingut de les autoritzacions de seguretat als administradors d'infraestructures ferroviàries, les condicions i requisits per a l'autorització i posada en servici de tots els subsistemes de naturalesa estructural que componen el sistema ferroviari, així com les condicions per a l'adequat funcionament dels subsistemes de naturalesa funcional o les condicions per a l'homologació del material ferroviari.

S'inclou, a més, una nova disposició adicional tretze a fi que es preveja en la dita 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'Interés General es faça de forma segura i eficient, s'aprove per mitjà d'un reial decret. Amb això, en un entorn pròxim de liberalització del transport ferroviari de passatgers, es garantix més objectivitat en l'element de la seguretat en la circulació elevant la potestat normativa en este 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, atés que la modificació d'estos 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'orde 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 complir la sentència en breu termini justifica la utilització d'un procediment extraordinari com és este reial decret llei, ja que l'incompliment donaria lloc a l'establiment d'una sanció econòmica per al Regne d'Espanya, que es tracta d'evitar.

Així mateix, en este reial decret llei es modifica el paràgraf quint 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 servicis públics, a fi 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 a complir com més prompte millor els requeriments de la Comissió Europea sobre independència de l'organisme de seguretat ferroviària.

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, al dotar-la 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 al suposar 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 afavorirà la creació d'una agència estatal que dispose d'autonomia i flexibilitat en la seua gestió i que, al mateix temps, estiga subjecta al control d'eficàcia i a la responsabilitat pel compliment dels seus fins.

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 per no ajustar-se la legislació espanyola, en esta matèria, a les previsions de la mencionada 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, a fi de regular la prestació patrimonial pública d'assignació de franges horàries que retribueix el coordinador i facilitador de franges horàries, designat pel Ministeri de Foment, pels servicis prestats als gestors aeroportuaris i als operadors aeris. Amb això, es mamprenen canvis en l'esquema vigent per a assegurar la independència del coordinador, separant-lo funcionalment de qualsevol part interessada, i es posa en evidència que la retribució dels servicis del coordinador té naturalesa jurídica de prestació patrimonial pública, pel caràcter imperatiu que estos servicis tenen conforme al 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 servicis del coordinador s'establix el règim de gestió, liquidació i cobrament d'acord amb les regles aplicables als ingressos de dret públic, perquè el procediment coactiu d'exigència de pagament de les prestacions patrimonials públiques s'ha de preveure específicament, a diferència del que ocorre amb els tributs en relació amb els quals esta característica és predicable en tot cas.

L'adopció d'esta regulació és urgent a fi de paraitzar el procediment d'infracció obert contra Espanya per l'incompliment del dit reglament al considerar 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 Canàries, Illes Balears, Ceuta i Melilla, establert en la disposició addicional tretze 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 estes bonificacions.

Mantenint les bonificacions vigents al transport regular de passatgers residents a Canàries, Illes Balears, Ceuta i Melilla es reforcen les mesures de control per a assegurar una adequada gestió i un eficaç control de les subvencions, evitar conductes fraudulentas 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 a accedir a estes subvencions imposant a les companyies aèries i marítimes l'obligació d'integrar-se en els sistemes telemàtics per a la comprovació d'estos requisits.

Les raons d'extraordinària i urgent necessitat que justifiquen l'adopció d'estes mesures per mitjà d'un reial decret llei es concreten en la necessitat de reforçar el control dels fons públics, millorant l'eficiència en la seua gestió, sense que el fet que no tinguen un efecte immediat altere la concurrència de les dites circumstàncies, ja que, en tot cas, és necessari que les companyies aèries, marítimes i agències disposen d'un termini mínim per a adaptar els seus procediments i sistemes informàtics a les noves exigències. Este termini, no obstant això, es reduïx al mínim imprescindible per a permetre l'esmentada adaptació i assegurar la correcta implementació i integritat d'este sistema telemàtic en tots els canals de venda.

Així mateix, en este reial decret llei es determina els aeroports que estan en una mateixa àrea de captació de la destinació, a fi que se'ls puga aplicar l'incentiu per a afavorir el creixement del trànsit en els aeroports gestionats per Aena Aeroports, SA, que s'ha creat en la disposició addicional seixanta-sis 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'esta mesura reuneix els requisits d'extraordinària i urgent necessitat exigits en l'article 86 de la Constitució, ja que cal afavorir el creixement del trànsit aeri afectat per la crisi econòmica internacional i recolzar altres sectors, en particular el turístic, d'especial importància per la seua 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 a 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) suporten els costos d'este servei, en compte 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, a pesar que és la seua activitat la que determina la necessitat de disposar d'estos mitjans.

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

L'adopció d'esta mesura és urgent per a poder aconseguir l'equilibri pressupostari de la societat SASEMAR.

Cal indicar 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 seua naturalesa, estructura i funció, constitueixen un pilar fonamental del sistema tributari en la mesura que són expressió d'una capacitat econòmica general, fan una funció redistributiva o alteren sensiblement la pressió tributària global que suporten els ciutadans. Estes circumstàncies no estan presents en les mesures que s'adopten en este reial decret llei.

També es modifica la Llei 8/1972, de 10 de maig, de construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió, a fi d'evitar que l'Estat acabe assumint dos 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 ha de ser abonat per 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.

A pesar d'este règim legal, hi ha sentències que obliguen l'Estat a fer-se càrrec dels dits deutes 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 este tipus de resolucions judicials, acabe assumint dos vegades el pagament de l'expropiació, en benefici del concessionari. D'una banda paga a l'expropiat, obligat per resolució judicial, i d'una altra entrega al concessionari l'import de la responsabilitat patrimonial.

Amb este fi, el precepte que es proposa reconeix a l'Estat, com a resultat del pagament per compte d'altri, el dret a subrogar-se en el crèdit de l'expropiat davant del concessionari, minora l'import de la responsabilitat patrimonial amb la part del crèdit no reembossada per la societat concessionària i garanteix la indemnitat de l'Estat davant dels incompliments dels concessionaris.

Encara que els preceptes produïxen efectes des de la data d'entrada en vigor d'este reial decret llei, es preveu que es puguen 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 es modifica per uniformitat l'article 271 del text refós de la Llei de Contractes del Sector Públic, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 3/2011, de 14 novembre. S'afeg un nou apartat 7 a l'article 271 en el qual es preveu la subrogació de l'administració concedent en el crèdit de l'expropiat i el descompte correlatiu de l'import no reembossat a les quantitats resultants d'aplicar el que preveu l'apartat primer de l'article 271.

La urgència i extraordinària necessitat es justifica en la salvaguarda i 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, de manera que s'evita així 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), i per això considera necessària la seua 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 de les indústries auxiliars i en altres lligats a este (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 CO₂ 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 hagen sigut suficients per a mantindre la seua vigència durant els sis mesos previstos inicialment, ja que amb data 18 de desembre de 2013 s'ha efectuat l'última reserva de pressupost, la qual cosa implica la finalització de la vigència del programa.

Atés 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 quinta convocatòria del Programa (PIVE-5) que s'emmarcaria en el Pla d'Acció d'Eficiència Energètica 2011-2020, aprovat per l'Acord del Consell de Ministres de 29 de juliol de 2011. El procediment de concessió de les subvencions acollides al dit Programa PIVE-5 serà establert d'acord amb el que disposa la Llei 38/2003, de 17 de novembre, General de Subvencions.

Quant al finançament del pressupost d'estes ajudes, atés que en el moment de l'adopció de la mesura no es disposa de crèdit suficient i adequat en els actuals Pressupostos Generals de l'Estat, és necessària la seua habilitació per mitjà de la concessió d'un crèdit extraordinari.

Les raons d'extraordinària i urgent necessitat que justifiquen la concessió del crèdit extraordinari per mitjà d'un reial decret llei estan constituïdes per la necessitat de no demorar l'abonament de les mencionades ajudes per a 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 de les entregues i adquisicions intracomunitàries d'objectes d'art, quan la dita entrega siga efectuada pels seus autors o drethavents i empresaris no revenedors amb dret a deducció íntegra de l'impost suportat, es reduïx del 21 al 10 per cent. La urgent necessitat d'incentivar les transaccions d'obres d'art, antiguitats i objectes de col·lecció en el territori d'aplicació d'este impost per a dinamitzar immediatament estes entregues de béns, i també l'oportunitat d'impulsar la producció dels nostres artistes aconsellen la implantació d'esta mesura.

Es modifica també 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 este 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%). La dita equiparació s'havia d'haver produït a través de la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat per a l'any 2014 perquè entrara en vigor l'1 de gener de 2014. En no haver-se produït, és absolutament necessari modificar la retenció en l'Impost sobre Societats per a evitar que les entitats afectades es vegen obligades a modificar els seus sistemes informàtics per a establir una distinció entre les persones físiques i jurídiques, qüestió que és molt complicada.

Així mateix, s'inclou una nova disposició addicional noranta en la Llei 22/2013, de 23 de desembre, de Pressupostos Generals de l'Estat per a l'any 2014, per a incorporar el límit màxim total que poden percebre els membres de les corporacions locals per tots els conceptes retributius i assistències.

L'article 75 bis de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local, segons la redacció feta per la Llei 27/2013, de 27 de desembre, de racionalització i sostenibilitat de l'Administració local, estableix que els Pressupostos Generals de l'Estat determinaran anualment el límit màxim total que poden percebre els membres de les corporacions locals per tots els conceptes retributius i assistències, excloent-ne els triennis a què, si és el cas, tinguen dret aquells funcionaris de carrera que es troben en situació de servicis especials, atenent entre altres criteris la naturalesa de la corporació local i la seua població. Arreplega a continuació 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 continga este límit. Dins dels criteris considerats per a fixar el límit s'han tingut en compte tots els conceptes retributius previstos en l'article 22, relatius als secretaris d'estat.

És imprescindible incorporar este límit en la Llei de Pressupostos perquè pugua ser efectiu des de la primera nòmina a abonar en el mes de gener, per la qual cosa, atesos els calendaris d'elaboració de nòmines de les entitats locals, la seua 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 supose 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 hagen tingut contractat al seu servici un nombre de treballadors per compte d'altri igual o

superior a deu a allò que s'ha establert per als treballadors inclosos en el Règim General. Així mateix, es reduïx en un 1% el tipus de cotització per desocupació per als contractes de duració determinada a temps parcial previst en la Llei 22/2013, de 23 de desembre, de Pressupostos Generals de l'Estat per a l'any 2014. L'extraordinària i urgent necessitat està motivada per la necessitat d'integrar en l'ordenament jurídic les diferents normes aplicables en la matèria. El caràcter urgent es deriva de la importància de reforçar la seguretat jurídica en l'aplicació de les normes i en les relacions jurídiques amb la major celeritat 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 en allò que fa referència al crèdit extraordinari que es concedix en l'article octau d'este reial decret llei, i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 24 de gener de 2014,

DISPOSE:

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 estarà subjecta a les normes de seguretat previstes en esta llei i en les seues disposicions de desplegament. La seguretat en la circulació ferroviària comprén 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, incloent-hi els mètodes de seguretat i el foment i la supervisió de la seua 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 servici del material rodant ferroviari, tant del nou com del que haja sigut modificat substancialment, així com les del seu correcte manteniment.

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

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 exercisca funcions relacionades amb la seguretat en la circulació ferroviària, incloent-hi els criteris per a la seua habilitació.

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

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

2. L'Administració pública vetllarà, en tot moment, en l'àmbit de les seues 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'Interés 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.

Serà prioritat en les dites actuacions la millora contínua de les condicions de seguretat del sistema ferroviari tenint com a principal objectiu la prevenció dels accidents ferroviaris. Així mateix, s'adoptaran les mesures oportunes per a la millora de la seguretat en la circulació sobre la Xarxa Ferroviària d'Interés General.

Així mateix, vetllaran perquè es garantisca el dret dels ciutadans a rebre, en adequades condicions de seguretat, el servei de transport ferroviari.

3. La responsabilitat de la seguretat en la circulació sobre la xarxa ferroviària d'interés 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 aplicaran les regles i normes de seguretat amb uns sistemes de gestió de la seguretat adequats al que disposen esta llei i les seues disposicions reglamentàries de desplegament, que hauran d'incloure les mesures necessàries per a l'avaluació i el control dels riscos de la circulació ferroviària i el seu seguiment. Així mateix es responsabilitzaran de la seguretat de la part del sistema ferroviari que els afecta, incloent-hi el subministrament de material i la contractació de servicis, respecte als usuaris, clients, treballadors interessats i tercers.

Així mateix, els administradors de les infraestructures ferroviàries i les empreses ferroviàries seran responsables del nivell de formació i de qualificació dels seus empleats i d'aquelles altres persones que realitzen per a ells un treball amb possible afectació a la seguretat en la circulació.

4. Sense perjuí de l'apartat anterior, tot fabricant de material rodant ferroviari, centre de manteniment homologat, titular de vehicles ferroviaris, prestador de servicis relacionats amb el ferrocarril o entitat d'aprovisionament serà responsable que els subministraments de material rodant, instal·lacions, accessoris, equip i material que facilite, així com els servicis que preste, siguen conformes als requisits i a les condicions d'utilització previstes, de manera que les empreses ferroviàries o els administradors d'infraestructures ferroviàries puguen utilitzar-los de manera segura.»

Dos. S'hi afig un nou article 56 bis, que tindrà 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'interés general serà independent, en la seua organització, estructura jurídica i capacitat decisòria, de qualsevol empresa ferroviària, administrador de la infraestructura, sol·licitant i entitat adjudicadora.

Seran les seues funcions:

a) Vetllar pel manteniment general de la seguretat en la circulació sobre la xarxa ferroviària d'interés general per mitjà de la supervisió del compliment de les obligacions dels diferents actors en esta matèria, així com l'exercici de la potestat sancionadora, si és el cas, en matèria de seguretat ferroviària.

b) Autoritzar la posada en servici 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 administradors d'infraestructura, així com supervisar-los posteriorment.

d) Proposta, elaboració i desplegament del marc normatiu de seguretat i la supervisió del seu compliment pels agents del sistema ferroviari.

e) L'organització i gestió del Registre Especial d'Empreses Ferroviàries.

f) Totes aquelles funcions que se li assignen, especialment en matèria de seguretat ferroviària.

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

2. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària durà a terme la seua comesa de manera transparent i no discriminatòria. En particular, escoltarà totes les parts i motivarà les seues decisions. Respondrà sense dilació les peticions i sol·licituds i adoptarà totes les seues decisions en el termini de quatre mesos una vegada que se li haja facilitat tota la informació sol·licitada.

En l'exercici de les seues comeses, podrà 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 consultarà totes les parts participants i interessades, incloent-hi els administradors de la infraestructura, les empreses ferroviàries, els fabricants i empreses de manteniment, els usuaris i els representants del personal.

3. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària podrà dur a terme totes les inspeccions i investigacions que siguen necessàries per al compliment de les seues funcions i se li concedirà l'accés a tots els documents pertinents i als locals, les instal·lacions i els equips dels administradors de la infraestructura, de les empreses ferroviàries i la resta d'agents del sector ferroviari.

4. Sense perjudi del que estableix el règim general d'inspecció de les activitats ferroviàries previst en l'article 86, es regularan reglamentàriament els aspectes organitzatius de la inspecció i supervisió en matèria de seguretat ferroviària que duga a terme l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, com ara l'atribució de les dites funcions, les facultats del personal que les duga a terme, així com els procediments d'actuació que s'han de seguir a l'hora de dur a terme esta activitat.

5. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària mantindrà un intercanvi actiu d'impressions i experiències amb les autoritats corresponents dels altres països integrants de la Unió Europea a fi d'harmonitzar criteris en 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 servici ferroviari sobre una determinada línia o tram de la xarxa ferroviària d'interés general, les empreses ferroviàries hauran 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 utilitzarà i de les condicions del seu manteniment, a fi de controlar els riscos i operar en la xarxa de manera segura.

3. Reglamentàriament, s'establirà el contingut del certificat de seguretat i el seu règim d'atorgament, renovació, modificació o revocació, així com els requisits que ha de complir l'esmentat sistema de gestió de la seguretat i els elements que este ha de contindre, tot això d'acord amb el que estableix la normativa comunitària en l'esmentada matèria.

4. Les empreses ferroviàries estaran obligades a complir, en tot moment, les condicions establides en els seus certificats de seguretat. L'incompliment per les

empreses ferroviàries d'estes condicions determinarà la revocació d'estos certificats, sense perjudi de l'aplicació del règim sancionador previst en esta llei.»

Quatre. S'hi afegirà un nou article 57 bis, que tindrà la redacció següent:

«Article 57 bis. *Autoritzacions de seguretat.*

1. Per a l'exercici de les funcions d'administració de la xarxa ferroviària d'interés general, els administradors de les infraestructures ferroviàries hauran 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, incloent-hi, si és el cas, el manteniment i l'explotació dels sistemes de control del trànsit i de senyalització.

3. S'establirà 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 mencionat sistema de gestió de la seguretat i els elements que este ha de contindre, tot això d'acord amb el que estableix la normativa comunitària en l'esmentada matèria.

4. Els administradors de les infraestructures ferroviàries estaran obligats a complir, en tot moment, les condicions establides en la seua autorització de seguretat. L'incompliment d'estes condicions determinarà, si és el cas, la revocació de l'autorització, sense perjudi de l'aplicació del règim sancionador establert en esta 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 establirà, mitjançant una orde, a proposta de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, les condicions i els requisits per a l'autorització i posada en servici de tots els subsistemes de naturalesa estructural que componen el sistema ferroviari així com les condicions per a l'adequat funcionament dels subsistemes de naturalesa funcional. Així mateix, establirà les condicions tècniques sobre projecció i construcció de les infraestructures ferroviàries.

2. El Ministeri de Foment establirà, mitjançant una orde, a proposta de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, les condicions i els requisits per a l'homologació i registre del material rodant que circule per les línies ferroviàries de la xarxa ferroviària d'interés general, així com el règim d'autorització i funcionament dels centres d'homologació del dit material.»

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

«2. Mitjançant una orde del Ministeri de Foment, a proposta de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, amb audiència prèvia dels sindicats més representatius del sector, dels administradors d'infraestructures i dels operadors del sector ferroviari, s'establiran les condicions i els requisits per a l'obtenció dels 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 mencionat personal.»

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 esmentades taxes s'ingressarà en el patrimoni de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària.»

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

«Article 71. *Gestió i afectació.*

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

Nou. L'article 77 queda redactat del tenor següent:

«1. La modificació o actualització de les quanties resultants del que estableixen els articles 74 i 75 haurà de ser elaborada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries, junt amb la corresponent memòria economicofinancera sobre el cost o valor del recurs o activitat de què es tracte i la justificació de la quantia proposada, la qual s'haurà d'ajustar al que estableix l'article 20.1 de la Llei 8/1989, de 13 d'abril de Taxes i Preus Públics.

L'esmentada modificació serà sotmesa a consulta de les empreses ferroviàries i sobre esta haurà d'emetre un informe la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència en el qual establirà els valors concrets dels paràmetres dels cànons i particularitzarà, si és el cas, en cada línia, l'element de la xarxa o els períodes d'aplicació.

2. Sense perjudi de les facultats que corresponen a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, els valors obtinguts així es remetran al Ministeri de Foment per a ser inclosos 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 desplegament del marc general de cànons i del sistema d'incentius a aplicar per l'administrador d'infraestructures ferroviàries.»

Onze. S'hi afegirà una nova disposició addicional tretze, amb la redacció següent:

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

1. El Reglament de circulació ferroviària establirà les regles i els procediments operatius necessaris perquè la circulació dels trens per la Xarxa Ferroviària d'Interés General es faça de forma segura i eficient.

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

3. Fins que no s'aprove el Reglament de circulació ferroviària, regiran les disposicions aplicables actualment en esta matèria.»

Dotze. S'hi afegirà una nova disposició transitòria octava, que queda redactada de la manera següent:

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

1. Fins que no es cree l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària a què es referix el paràgraf quint 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 servicis públics, les funcions d'autoritat responsable de la seguretat ferroviària seran realitzades pels òrgans directius competents del Ministeri de Foment.

2. Transitòriament, fins que l'agència esmentada comence a exercir les seues competències, la gestió, liquidació i recaptació de les taxes per l'atorgament de llicències definides en l'article 61 correspondrà al Ministeri de Foment.

Així mateix, l'import de la recaptació de les taxes per llicències i certificats de seguretat definides en 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 dit personal i per certificació del dit material, definides en l'article 69, s'ingressarà 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 servicis públics.*

El paràgraf quint 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 servicis públics, queda redactat de la manera següent:

«Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, per a la detecció, anàlisi i avaluació dels riscos de seguretat en el transport per ferrocarril. En l'àmbit de la competència estatal, exercirà les funcions d'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, tal com s'establix en la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del Sector Ferroviari, i en particular, l'ordenació, inspecció i supervisió de la seguretat de tots els elements del sistema ferroviari, tant en relació amb les infraestructures, el material rodant, el personal ferroviari, com amb l'operació ferroviària. Així mateix, durà a terme les funcions relacionades amb la interoperabilitat del sistema ferroviari de competència estatal. També li correspondrà 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) En l'apartat 1, s'addiciona una nova infracció 6a del tenor següent:

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

b) En 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 constituïska una infracció molt greu.»

c) En 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 estos incompliments afecten la suficiència financera del coordinador i facilitador de franges horàries.»

Dos. S'hi afigen dos noves disposicions addicionals, que queden redactades de la manera següent:

«Disposició addicional dèsset. *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 en avant coordinador) pels servicis prestats als gestors aeroportuaris i als operadors aeris en l'assignació de franges horàries en els aeroports coordinats i en l'assessorament o recomanació d'horaris en els aeroports facilitats.

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

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

3. L'import de la prestació, "P", és el 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 el corresponent aeroport en la programació final de cada mes natural, conforme al registre del coordinador.

b) Per a cada operador aeri, el nombre total de franges horàries assignades o horaris facilitats que disposen en la programació final de cada mes natural, conforme al registre del coordinador.

4. La meritació de la prestació es produirà per mesos vençuts. En el termini dels 15 dies següents a la meritació de la prestació es procedirà a la seua liquidació i pagament.

En els casos en què l'operador aeri dispose 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 produirà per mes vençut, el primer en què la xifra acumulada supere les 10 franges horàries o horaris facilitats des de l'última liquidació efectuada per a la corresponent temporada de programació.

En tot cas, al terme de cada temporada de programació, i dins dels 15 dies següents a la seua finalització, es liquidarà l'import de la prestació patrimonial pública que haja quedat pendent.

5. La gestió, liquidació i cobrament d'esta prestació correspon al coordinador, que podrà utilitzar per a l'efectivitat del cobrament la via de constrenyiment, la gestió de la qual la duran a terme 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, correspondrà interposar una reclamació economicoadministrativa d'acord amb el règim jurídic establert en 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 vetlarà per la correcta gestió d'estos ingressos.

Sense perjudi del que s'ha exposat anteriorment, el gestor aeroportuari, si és el cas prèvia subscripció dels acords que corresponguen, col·laborarà en la gestió de la prestació patrimonial pública recaptant dels operadors aeris els imports meritats.

El gestor aeroportuari ingressarà al coordinador els imports recaptats dels operadors aeris i l'import 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 prevista en l'apartat 4.

6. El gestor aeroportuari i el coordinador subscriuran, 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 aquells casos en què la coordinació de franges horàries s'haja d'efectuar fora de l'horari d'oficina del coordinador.

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

Disposició addicional d'uit. 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'elaborarà la Direcció General d'Aviació Civil perquè s'incorpori a l'avantprojecte de llei corresponent, prèvia iniciativa del coordinador i informe de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, segons el procediment previst en esta 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'haja d'incorporar la proposta, la remetrà a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

La iniciativa del coordinador haurà de garantir-ne la suficiència financera i els costos de la gestió repercutiran, en funció dels servicis prestats efectivament, equitativament entre gestors aeroportuaris i operadors aeris, sense cap distinció per la seua pertinença o no al coordinador.

La iniciativa haurà de contindre el pressupost d'ingressos i gastos 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'esmentat exercici i l'import de l'actualització o modificació que es proposa.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria emetrà un informe sobre la proposta del coordinador en l'exercici de les funcions de supervisió econòmica i remetrà l'informe, junt 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 tretze 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'afigen 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 firmants de l'Acord sobre l'Espai Econòmic Europeu o Suïssa, el document acreditatiu de la seua identitat serà 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 en l'Acord del Espai Econòmic Europeu i els ciutadans nacionals de tercers països residents de llarga duració, la seua identitat s'acreditarà per mitjà de la targeta espanyola de residència de familiar de ciutadà de la Unió o d'identitat d'estranger en la qual ha de constar la seua condició de resident de llarga duració, respectivament. Estos documents han d'estar en vigor.

En el cas que telemàticament s'haja constatat que el passatger complix les condicions per a ser beneficiari de la subvenció, este podrà acreditar la seua identitat en el mode aeri a través dels mateixos mitjans que els passatgers sense dret a bonificació. En este cas, el passatger no haurà d'acreditar la seua condició de resident ni en facturació ni en embarcament.»

Dos. S'afigen 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 seua utilització a l'emetre bitllets subvencionats serà obligatòria per a totes les companyies, aèries o marítimes, que emeten 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, esta podrà 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 d'este sistema en tots els seus canals de venda.»

Tres. S'hi afigen cinc nous apartats, que queden redactats de la manera següent:

«Huit. A més de les obligacions imposades per la normativa reguladora de les subvencions al transport marítim i aeri per a residents a Canàries, Balears, Ceuta i Melilla, 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, hauran de complir el següent:

a) En el cas de les companyies aèries, presentaran les liquidacions mensuals dels cupons bonificats amb els quals s'haja volat durant un mes en el transcurs dels dos mesos següents, excepte autorització expressa de la Direcció General d'Aviació Civil per raons excepcionals. Estes liquidacions podran contindre aquells cupons amb els quals s'haja volat en els sis mesos anteriors que no hagen pogut ser inclosos, per causes justificades, en els fitxers de mesos passats.

En el cas de les companyies marítimes, presentaran les liquidacions trimestrals en el transcurs dels dos mesos següents, excepte autorització expressa de la Direcció General de la Marina Mercant per raons excepcionals. Estes liquidacions podran contindre aquells embarcaments bonificats en els sis mesos anteriors que no hagen pogut ser inclosos, per causes justificades, en els fitxers de trimestres passats.

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

c) Estendran un comunicat d'incident quan un passatger que tinga un bitllet subvencionat no acredite la seua identitat i residència de conformitat amb la

normativa aplicable. Els comunicats corresponents a cada període de liquidació o, en qualsevol altre cas, un certificat d'inexistència d'incidents en el dit període seran enviats a l'òrgan gestor durant el període següent.

d) Complir les obligacions de registre establides reglamentàriament, així com registrar davant de l'òrgan gestor, amb anterioritat a la seua comercialització, les tarifes aèries que incloguen servicis aliens al transport aeri especificant-ho en les seues condicions, així com els convenis, contractes o acords de qualsevol tipus, amb els seus annexos, addendes o modificacions, susceptibles de generar l'emissió de bitllets subvencionats, amb un mes d'antelació, com a mínim, a l'emissió del primer bitllet bonificat.

Nou. Així mateix, les companyies marítimes i aèries i els seus agents, incloent-hi els sistemes de reserva, hauran de conservar tota la informació i documentació relativa a bitllets bonificats tant per raó de residència no peninsular com per famílies nombroses, siga quina siga la seua forma d'emmagatzematge, que acredite l'import de la subvenció i el compliment dels procediments arrellegats reglamentàriament per a la concessió de la subvenció, a disposició del Ministeri de Foment, durant el termini de prescripció previst en l'article 39 de la Llei 38/2003, de 17 de novembre.

A l'efecte 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 haja intervingut en la determinació de la tarifa bonificada, en el pagament realitzat pel passatger o en la gestió o aplicació de la bonificació, estaran obligades a prestar col·laboració i facilitar tota la documentació que els siga requerida en relació amb les tarifes comercialitzades objecte de bonificació, les bonificacions aplicades, els pagaments realitzats pel passatger i les liquidacions efectuades.

La negativa al compliment d'esta obligació es considerarà resistència, excusa, obstrucció o negativa als efectes previstos en l'article 37 de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, sense perjudi de les sancions que, si és el cas, puguen correspondre.

Deu. S'autoritza l'òrgan gestor a modificar mitjançant una resolució, després de donar tràmit d'audiència a les companyies aèries que exploten 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 servicis regulars de transport aeri i marítim per als residents en les comunitats autònomes de Canàries i les Illes Balears i en les ciutats de Ceuta i Melilla.

Onze. No seran objecte de liquidació per les companyies marítimes i aèries, ni se'ls reembossaran:

a) Els bitllets subvencionats amb tarifes marítimes i aèries que incloguen respectivament servicis aliens al transport marítim i aeri, s'hagen fet repercutir o no sobre el passatger.

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

c) Els conceptes exclosos de bonificació per la normativa aplicable, entre altres, les ofertes, descomptes, promocions o pràctiques comercials equivalents, que han de ser aplicats de forma prèvia al càlcul de la subvenció, així com els servicis 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 inclourà la comprovació de si les dades dels embarcaments continguts en el fitxer

informàtic es corresponen amb embarcaments reals produïts en els ports. Per a això, les autoritats portuàries remetran 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 inclourà les relacions d'embarcaments de totes i cada una de les escales que hagen tingut lloc durant eixe període. Estes relacions d'embarcaments de cada trajecte seran demanades directament per les autoritats portuàries o organismes competents en cada cas o, a falta d'això, remeses electrònicament a estes per les companyies marítimes. La remissió es farà en el temps i la forma que determine la Direcció General de la Marina Mercant, però en tot cas hauran d'haver sigut rebudes per l'òrgan competent abans que la nau arribe a la seua destinació.

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

Article quint. *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 perjudi del que estableixen els articles 19.1.b) i 241 bis d'esta llei.»

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

«Així mateix, comprendrà el servici de control i ajuda del trànsit marítim costaner que corresponga 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 seues característiques siga aplicable la taxa del barco.»

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

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

Sis. S'afeg un nou segon paràgraf a l'article 163, de manera que els actuals paràgrafs segon, tercer i quart passen a ser tercer, quart i quint, respectivament, que queda redactat de la manera següent:

«En el cas de SASEMAR, hauran de cobrir els gastos necessaris per al compliment de les funcions a què es referix l'apartat 1 de l'article 137 d'esta 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 barcos mercants, així com als pesquers congeladors i, en general, a aquells barcos als quals per les seues característiques siga aplicable la taxa del barco: la resultant del producte del número de GT del barco, 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 barcos i embarcacions dedicats a la pesca d'altura o gran altura:

1r. En el cas de barcos i embarcacions que tinguen la base en un port espanyol: la resultant del producte del número de GT del barco o embarcació per les quanties bàsiques (A + C) en cada any natural.

2n. En el cas de barcos i embarcacions que no tinguen la base en un port espanyol: el 20 per cent de la quota que els corresponga d'acord amb l'ordinal 1r anterior, amb validesa per a un període de 30 dies. Esta quota serà novament exigible per idèntics períodes fins a un màxim del 100 per cent de la quota en cada any natural.

c) Als barcos i embarcacions dedicats a la pesca litoral.

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

2n. En el cas de barcos i embarcacions que no tinguen la base en un port espanyol: el 20 per cent de la quota que els corresponga d'acord amb l'ordinal 1r anterior, amb validesa per a un període de 30 dies. Esta quota serà novament exigible per idèntics períodes fins a un màxim del 100 per cent de la quota en cada any natural.

d) Als barcos i embarcacions de recreació o esportiva d'eslora igual o superior a nou metres si la seua propulsió és el motor i superior a 12 metres si la seua propulsió és la vela, que hagen d'estar proveïts d'un certificat de registre espanyol-permís de navegació o rol de despatx o dotació de barcos.

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

2n. En el cas d'embarcacions que no tinguen la base en un port espanyol: el 20 per cent de la quota que els corresponga d'acord amb l'ordinal 1r anterior, amb validesa per a un període de 30 dies. Esta quota serà exigible novament per idèntics períodes fins a un màxim del 100 per cent de la quota en cada any natural.

e) A les embarcacions de recreació o esportives d'eslora inferior a nou metres si la seua propulsió és el motor, que hagen d'estar proveïdes d'un certificat de registre espanyol-permís de navegació o rol de despatx o dotació de barcos, sense perjuí del que disposa l'article 171.e) d'esta llei:

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

2n. En el cas d'embarcacions que no tinguen la base en un port espanyol: el 20 per cent de la quota que els corresponga d'acord amb l'ordinal 1r anterior, amb

validesa per a un període de 30 dies. Esta quota serà exigible novament per idèntics períodes fins a un màxim del 100 per cent de la quota en cada any natural.

2. Els valors de les quanties bàsiques de la taxa d'ajudes a la navegació s'establixen en 0,29 € per a la quantia bàsica corresponent al servici d'ajudes a la navegació prestat per les autoritats portuàries (A) i 0,28 € per a la quantia bàsica corresponent al servici d'ajudes a la navegació prestat per la Societat de Salvament i Seguretat Marítima (C). El valor de la quantia bàsica podrà ser revisat en la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat o en una altra que, si és el cas, s'aprove a este efecte en funció de l'evolució dels costos del servici.»

Huit. S'hi afig 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 sumant de la taxa d'ajudes a la navegació associat amb la quantia bàsica (C) es consideraran 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'esta llei serà ingressada a SASEMAR amb periodicitat trimestral. Estes operacions recaptatòries no tindran la consideració d'ingressos ni de gastos d'explotació per a l'autoritat portuària.

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

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

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

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

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

Sense perjudi del que preveu l'article 241 bis d'esta llei, els acords o convenis subscrits entre l'autoritat portuària i els titulars de concessions o autoritzacions en els ports, dàrsenes, molls, pantalans i altres instal·lacions d'atracada, així com instal·lacions nauticoesportives, que tinguen com a objecte la determinació de la quota de la taxa d'ajudes a la navegació en règim d'estimació simplificada, hauran de ser objecte de revisió per a adaptar-los al que establix esta llei.»

Article sext. *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 dèsset 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 assumirà els drets i les obligacions del beneficiari i, en conseqüència, satisfarà les indemnitzacions de tota índole que corresponguen per raó de les expropiacions i ocupacions temporals necessàries per a l'execució del projecte.

No obstant això, si el concessionari no complix les esmentades obligacions i en virtut d'una resolució judicial, siga quina siga la seua data, l'Estat s'ha de fer càrrec d'abonar estes indemnitzacions als expropiats, este quedarà subrogat en el crèdit de l'expropiat. En tot cas, des del moment que es declare l'obligació de pagament a càrrec de l'Estat, les quantitats que no li siguen reembossades minoraran l'import global que corresponga en concepte de responsabilitat patrimonial de l'Administració.»

Article setètim. *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, al qual s'afegix un nou apartat 7 amb la redacció següent:

«7. Si el concessionari no complix les obligacions del beneficiari en les expropiacions i en virtut d'una resolució judicial, siga quina siga la seua data, l'administració concedent s'ha de fer càrrec d'abonar les indemnitzacions als expropiats, esta quedarà subrogada en el crèdit de l'expropiat. En tot cas, des del moment en què es declare l'obligació de pagament a càrrec de l'administració concedent, les quantitats que no li siguen reembossades minoraran l'import global que corresponga, de conformitat amb el que disposa l'apartat primer d'este article.»

Article octau. *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», servici 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 la resta d'ens del sector públic», concepte 746 «A l'IDAE, per al Programa d'Incentius al Vehicle Eficient (PIVE5)» per un import de 175.000.000 d'euros.

2. El crèdit extraordinari es finançarà amb deute públic.

Article nové. *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'afigen 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, siga quin siga el seu importador, i les entregues d'objectes d'art fetes per les persones següents:

1r. Pels seus autors o drethavents.

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

5. Les adquisicions intracomunitàries d'objectes d'art quan el seu proveïdor siga qualsevol de les persones a què es referixen 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. Entregues d'objectes d'art adquirits a empresaris o professionals en virtut de les operacions a què s'haja aplicat el tipus impositiu reduït establert en l'article 91, apartat u, números 4 i 5, d'esta llei.»

Article deu. *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 catorze 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 catorze. *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, els dos inclosos, el percentatge de retenció o ingrés a compte del 19 per cent, a què es referix la lletra a) de l'apartat 6 de l'article 140 d'esta llei, s'eleva al 21 per 100.»

Article onze. *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 hagen tingut contractat al seu servici un nombre de treballadors per compte d'altri igual o superior a deu, la base mínima de cotització tindrà 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 duració determinada a temps parcial: el 8,30 per 100, del qual el 6,70 per 100 serà a càrrec de l'empresari i l'1,60 per 100 a càrrec del treballador.»

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

«Noranta. *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 feta per 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 assistències, excloent-ne els triennis a què, si és el cas, tinguen dret aquells funcionaris de carrera que es troben en situació de servicis especials, serà el que s'arregla a continuació, atenent la seua 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, serà aplicable l'escala següent, atenent la seua 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 de l'1 de gener de 2014 i per a l'aplicació de l'incentiu per creixement de passatgers en les rutes en les quals opera la xarxa d'Aena Aeroports, SA, creat en la disposició addicional seixanta-sis de la Llei 22/2013, de 23 de desembre, de Pressupostos Generals de l'Estat per a l'any 2014, es considerarà 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; Dusseldorf: NRN, DUS; Glasgow: GLA, PIK; Istanbul: SAW, IST; Estocolm: ARN, VST, NYO; Frankfurt: HHN, FRA; Goteborg: GOT, GSE; Hamburg: HAM, LBC; Kíev: IEV, KBP; Londres: LCY, LGW, LHR, LTN, SENET, 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 a assegurar la correcta implementació i integritat del sistema telemàtic previst en l'article quart. dos d'este 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 a adaptar-se al que estableix l'esmentada disposició.

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 sext i sèptim d'este reial decret llei serà aplicable als contractes de concessió siga quina siga la seua data d'adjudicació.

Disposició final primera. *Títol competencial.*

Este 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 la coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica, hisenda general, legislació bàsica i

règim econòmic de la Seguretat Social, sense perjudi de l'execució dels seus servicis 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 transcórreguen pel territori de més d'una comunitat autònoma i obres públiques d'interés general o la realització de les quals afecte més d'una comunitat autònoma.

Disposició final segona. *Habilitació normativa.*

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

Disposició final tercera. *Entrada en vigor.*

El present reial decret llei entrarà en vigor l'endemà de la publicació en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 24 de gener de 2014.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,
MARIANO RAJOY BREY