TÍTULO: Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte, y otras medidas económicas.

REGISTRO *NORM@DOC*:	38481
BOMEH:	5/2014
PUBLICADO EN:	BOE n.º 22, de 25 de enero de 2014
Disponible en:	CONTRATOS DEL SECTOR PÚBLICO (art. 7) ESTRUCTURA BÁSICA DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO (art. 2) LEGISLACIÓN PRESUPUESTARIA Y CONTABILIDAD PÚBLICA (arts. octavo y undécimo) LEYES TRIBUTARIAS.-Impuesto sobre Sociedades (art. 10); Impuesto sobre el Valor Añadido (art. 9); Tasas estatales (arts. 1, 3 y 5) RETRIBUCIONES (art. 11)
VIGENCIA:	Entrada en vigor el 26 de enero de 2014
DEPARTAMENTO EMISOR:	Jefatura del Estado.
ANÁLISIS JURÍDICO:	**Referencias posteriores**: SE PUBLICA Acuerdo de convalidación, por Resolución de 13 de febrero de 2014 **Referencias anteriores** MODIFICA: Art. 128.5.11 y AÑADE la disposición adicional 90 a la Ley 22/2013, de 23 de diciembre Disposición adicional 13 de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre Art. 271.2 de la Ley de Contratos del Sector Público, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre Arts. 27, 137, 163, 240 y 275 y AÑADE el art. 241 bis y la disposición transitoria 9 a la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre Disposición adicional 3.1 de la Ley 28/2006, de 18 de julio Disposición adicional 14 de la Ley del Impuesto de Sociedades, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo Arts. 56, 57, 58, 60, 63, 71, 77 y 81 y AÑADE los arts. 56 bis, 57 bis y disposiciones adicional 13 y transitoria 8 a la Ley 39/2003, de 17 de noviembre Art. 49 y AÑADE las disposiciones adicionales 17 y 18 a la Ley 21/2003, de 7 de julio Arts. 91.1 y 135.1 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre Art. 17.2 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo
MATERIAS:	Agencias estatales

	Contratos del sector público
	Créditos extraordinarios
	Ferrocarriles
	Impuesto sobre el Valor Añadido
	Impuesto sobre Sociedades
	Puertos del Estado
	Retribuciones
	Tasas

TEXTO

La situación por la que está atravesando nuestro país exige la adopción de reformas que contribuyan a la recuperación del crecimiento económico y la creación de empleo, en el plazo más corto posible.

Por ello, desde el inicio de esta legislatura se vienen adoptando importantes reformas en múltiples sectores, para incrementar su competitividad y su eficiencia.

En materia de transporte e infraestructuras desde el comienzo de la legislatura se han adoptado iniciativas normativas tendentes a reforzarlas, así como a adaptar sus reglas y procedimientos a las exigencias comunitarias, con el objetivo basal de incrementar la productividad, la competitividad y la eficiencia de todos los operadores involucrados.

La suma de estos factores redunda en ganancias directas para los ciudadanos, toda vez que mejora la movilidad de personas y mercancías, y consolida la seguridad como vértice de la acción del Gobierno.

El conjunto de medidas que contiene este Real Decreto-Ley exigen una incorporación indemorable a nuestro ordenamiento jurídico, de modo que alcancen plena eficacia inmediata, complementando, a su vez, las medidas que se han ido adoptando en los dos últimos años.

En este real decreto-ley se modifica la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, con la finalidad de dar rango de ley a los aspectos de seguridad ferroviaria más importantes, regulados en la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad.

Esta Directiva, publicada con posterioridad a la Ley del Sector Ferroviario, fue incorporada al derecho interno a través del Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General. Sin embargo, hay determinados aspectos de la misma que precisan de un desarrollo a través de una norma con rango de ley para dotarlos de una mayor fortaleza.

Este rango se considera importante para determinar qué aspectos son los que integran la seguridad ferroviaria, la identificación de responsabilidades en materia de seguridad ferroviaria, la identificación de la autoridad responsable de seguridad, la definición de los certificados de seguridad que las empresas ferroviarias han de tener, el contenido de las autorizaciones de seguridad a los administradores de infraestructuras ferroviarias, las condiciones y requisitos para la autorización y puesta en servicio de todos los subsistemas de naturaleza estructural que componen el sistema ferroviario, así como las condiciones para el adecuado funcionamiento de los subsistemas de naturaleza funcional o las condiciones para la homologación del material ferroviario.

Se incluye, además, una nueva disposición adicional decimotercera con el fin de que se prevea en dicha ley que el Reglamento de Circulación Ferroviaria, en el que se contienen las reglas y procedimientos operativos necesarios para que la circulación de los trenes, por la Red Ferroviaria de Interés General, se realice de forma segura y eficiente, se apruebe por medio de real decreto. Con ello, en un entorno próximo de liberalización del transporte ferroviario de pasajeros, se garantiza mayor objetividad en el elemento de la seguridad en la circulación elevando la potestad normativa en este elemento relevante más allá del departamento de adscripción del principal operador.

Con la modificación de los artículos 77 y 81.1.*j)* de la Ley del Sector Ferroviario se da cumplimiento a la Sentencia de 28 de febrero de 2013 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, dado que la modificación de tales artículos contenida en el Real Decreto-ley 11/2013, de 2 de agosto, para la protección de los trabajadores a tiempo parcial y otras medidas urgentes en el orden económico y social, no respondía al contenido de la citada Directiva 2001/14/CE, según ha considerado la Comisión Europea. Por ello, la necesidad de dar cumplimiento a la sentencia en breve plazo justifica la utilización de un procedimiento extraordinario como es este real decreto-ley, en cuanto que el incumplimiento daría lugar al establecimiento de una sanción económica para el Reino de España, que se trata de evitar.

Asimismo, en este real decreto-ley se modifica el párrafo quinto del apartado 1 de la disposición adicional tercera de la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos, con el fin de modificar el nombre y las competencias de la Agencia Estatal de Seguridad del Transporte Terrestre, que pasa a denominarse Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, para dar cumplimiento a los requerimientos de la Comisión Europea, sobre independencia del organismo de seguridad ferroviaria, a la mayor celeridad.

La creación de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria da cumplimiento a los requerimientos de la Comisión Europea sobre independencia del organismo de seguridad ferroviaria, al dotarla de personalidad jurídica propia y, al mismo tiempo, se aprovecha de la experiencia de la Dirección General de Ferrocarriles en materia ferroviaria y de seguridad al suponer una transformación de la actual Dirección General.

Igualmente, la mejora de la seguridad en los transportes y especialmente en el transporte ferroviario ha de constituir un objetivo esencial a cuyo cumplimiento favorecerá la creación de una Agencia Estatal que disponga de autonomía y flexibilidad en su gestión y que, al mismo tiempo, esté sujeta al control de eficacia y a la responsabilidad por el cumplimiento de sus fines.

Quedan fuera del ámbito de competencias de la Agencia las funciones relativas a la construcción de infraestructuras ferroviarias, hasta ahora propias de la Dirección General de Ferrocarriles y que pasan a ser ejecutadas en exclusiva por la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Con la creación de la Agencia se da cumplimiento al requerimiento de la Comisión Europea, al tiempo que se dota al sistema ferroviario de medios adicionales para el control de la seguridad.

La urgencia en la adopción de las modificaciones de las Leyes 39/2003, de 17 de noviembre y 28/2006, de 18 de julio, radica en evitar el procedimiento de infracción abierto por la Comisión Europea a España por no ajustarse la legislación española, en esta materia, a las previsiones de la citada Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios.

También se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, con el fin de regular la prestación patrimonial pública de asignación de franjas horarias que retribuye al Coordinador y facilitador de franjas horarias, designado por el Ministerio de Fomento, por los servicios prestados a los gestores aeroportuarios y a los operadores aéreos. Con ello, se acometen cambios en el esquema vigente para asegurar la independencia del coordinador, separándolo funcionalmente de cualquier parte interesada, y se pone en evidencia que la retribución de los servicios del Coordinador tiene naturaleza jurídica de prestación patrimonial pública, por el carácter imperativo que estos servicios tienen conforme al Reglamento (CE*E)* n.º 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios.

Teniendo en cuenta la naturaleza de prestación patrimonial pública de la retribución de los servicios del Coordinador se establece el régimen de gestión, liquidación y cobro conforme a las reglas aplicables a los ingresos de derecho público, pues el procedimiento coactivo de exigencia de pago de las prestaciones patrimoniales públicas debe preverse específicamente, frente a lo que ocurre con los tributos en relación con los cuales esta característica es predicable en todo caso.

La adopción de esta regulación es urgente con el fin de paralizar el procedimiento de infracción abierto contra España por el incumplimiento de dicho Reglamento al considerar que actualmente no se dan los requisitos exigidos por la norma comunitaria.

Igualmente, se introducen modificaciones puntuales en el régimen de las subvenciones al transporte regular de pasajeros residentes en Canarias, Illes Balears, Ceuta y Melilla, establecido en la disposición adicional décima tercera de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado, con el objetivo común de mejorar los sistemas de control de los recursos públicos destinados a estas bonificaciones.

Manteniendo las bonificaciones vigentes al transporte regular de pasajeros residentes en Canarias, Illes Balears, Ceuta y Melilla se refuerzan las medidas de control para asegurar una adecuada gestión y un eficaz control de las subvenciones, evitar conductas fraudulentas y facilitar su comprobación por parte de las Administraciones competentes. Además, se introducen medidas que facilitan la acreditación del cumplimiento de los requisitos para acceder a estas subvenciones imponiendo a las compañías aéreas y marítimas la obligación de integrarse en los sistemas telemáticos para la comprobación de tales requisitos.

Las razones de extraordinaria y urgente necesidad que justifican la adopción de estas medidas mediante real decreto-ley se concretan en la necesidad de reforzar el control de los fondos públicos, mejorando la eficiencia en su gestión, sin que el hecho de que no surtan un efecto inmediato altere la concurrencia de dichas circunstancias puesto que, en todo caso, es necesario que las compañías aéreas, marítimas y agencias dispongan de un plazo mínimo para adaptar sus procedimientos y sistemas informáticos a las nuevas exigencias. Este plazo, no obstante, se reduce al mínimo imprescindible para permitir dicha adaptación y asegurar la correcta implementación e integridad de este sistema telemático en todos los canales de venta.

Asimismo, en este real decreto-ley se procede a determinar los aeropuertos que están en una misma área de captación del destino, con el fin de que se les pueda aplicar el incentivo para favorecer el crecimiento del tráfico en los aeropuertos

gestionados por Aena Aeropuertos, S.A., que se ha creado en la disposición adicional sexagésima sexta de la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014.

Se considera que la adopción de esta medida reúne los requisitos de extraordinaria y urgente necesidad exigidos en el artículo 86 de la Constitución, puesto que resulta necesario favorecer el crecimiento del tráfico aéreo afectado por la crisis económica internacional y apoyar a otros sectores, en particular al turístico, de especial importancia por su contribución al desarrollo económico.

También se modifica el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, para diseñar un sistema de financiación más eficiente, en el que los usuarios que reciben el servicio de ayudas a la navegación prestado por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMA*R)* soporten los costes del mismo, en lugar de los Presupuestos Generales del Estado.

Más de un 95% del total de los costes de SASEMAR, son sufragados por los Presupuestos Generales del Estado, mientras que la comunidad marítima (navegación comercial, deportiva, recreativa, pesquera, etc.) sólo contribuye mínimamente a la financiación de la estructura y de las operaciones de SASEMAR, a pesar de que es su actividad la que determina la necesidad de disponer de estos medios.

Se propone la modificación de la tasa de ayudas a la navegación actualmente vigente, ampliando la definición de «servicio de señalización marítima» ajustándola a la situación real. La propuesta ajusta la cuantía del servicio prestado a los costes reales del mismo (los de las autoridades portuarias y los de SASEMA*R)*.

La adopción de esta medida es urgente para poder alcanzar el equilibrio presupuestario de la sociedad SASEMAR.

Es preciso señalar que, en virtud de la jurisprudencia constitucional, al real decreto-ley le está vedado afectar a la esencia del deber constitucional de contribuir, que se identifica con el régimen general y los elementos esenciales de los tributos que, por su naturaleza, estructura, y función, constituyen un pilar fundamental del sistema tributario, en la medida en que son expresión de una capacidad económica general, realizan una función redistributiva, o alteran de forma sensible, la presión tributaria global que soportan los ciudadanos. Estas circunstancias no están presentes en las medidas que se adoptan en este real decreto-ley.

También se procede a modificar la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, con el fin de evitar que el Estado acabe asumiendo dos veces el pago de las expropiaciones.

El justiprecio de los terrenos expropiados para la construcción de una autopista estatal de peaje en régimen de concesión debe ser abonado por la sociedad concesionaria. Así lo establece el artículo 17 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, en relación con el artículo 5 del Reglamento de Expropiación Forzosa.

A pesar de este régimen legal, existen sentencias que obligan al Estado a hacerse cargo de dichas deudas en caso de impago por la sociedad concesionaria declarada en concurso de acreedores.

La reforma que se propone pretende evitar que si el Estado se encuentra con este tipo de resoluciones judiciales, acabe asumiendo dos veces el pago de la expropiación, en beneficio del concesionario. De un lado paga al expropiado, obligado por resolución judicial, y de otro entrega al concesionario el importe de la responsabilidad patrimonial.

A tal fin, el precepto que se propone reconoce al Estado, como resultado del pago por cuenta de otro, el derecho a subrogarse en el crédito del expropiado frente al concesionario, procediéndose a minorar el importe de la responsabilidad patrimonial con la parte del crédito no reembolsada por la sociedad concesionaria, garantizándose la indemnidad del Estado frente a los incumplimientos de los concesionarios.

Aunque los preceptos surten efectos desde la fecha de entrada en vigor de este real decreto-ley, se prevé que puedan aplicarse respecto de cualesquiera concesiones ya adjudicadas.

Además, las mismas razones que justifican la modificación de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, se aprecian en el régimen del resto de concesiones administrativas, por lo que por uniformidad, se procede a modificar el artículo 271 del texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 noviembre. Se añade un nuevo apartado 7 al artículo 271 en el que se prevé la subrogación de la Administración concedente en el crédito del expropiado y el correlativo descuento del importe no reembolsado a las cantidades resultantes de aplicar lo previsto en el apartado primero del artículo 271.

La urgencia y extraordinaria necesidad se justifica en la salvaguarda y protección de las Administraciones concedentes frente a la situación de la falta de atención de las obligaciones legales de abono de justiprecio a los expropiados, evitando el perjuicio en los recursos públicos de acuerdo con el principio que excluye cualquier enriquecimiento injusto.

Por otra parte, el Gobierno valora muy positivamente los efectos del Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente (Programa PIV*E)*, por lo que considera necesaria su continuidad, dados los resultados favorables que se están obteniendo en términos de mejora de la balanza comercial, de generación de actividad económica en el sector del automóvil e industrias auxiliares y en otros ligados al mismo (comercialización, seguros o financiación de bienes de equip*o)* y, por

ende, en términos de creación o mantenimiento de los niveles de empleo. Los impactos de las cuatro convocatorias del Programa (PIVE, PIVE-2, PIVE-3 y PIVE-4) son también muy importantes en términos medioambientales, por reducción de emisiones de CO2 y contaminantes.

La buena acogida del Programa PIVE-4 ha motivado que la dotación de 70 millones de euros y de los remanentes correspondientes a los Programas PIVE-2 y PIVE-3 no hayan sido suficientes para mantener la vigencia del mismo durante los seis meses inicialmente previstos, ya que con fecha 18 de diciembre de 2013 se ha efectuado la última reserva de presupuesto, lo que implica la finalización de la vigencia del Programa.

Dado que la supresión de los Programas PIVE tendría un efecto negativo para el mercado del automóvil que se considera necesario evitar, el Gobierno ha optado por establecer una quinta convocatoria del Programa (PIVE-5) que se enmarcaría en el Plan de Acción de Eficiencia Energética 2011-2020, aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de 29 de julio de 2011. El procedimiento de concesión de las subvenciones acogidas a dicho Programa PIVE-5 será establecido conforme a lo dispuesto en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

En cuanto a la financiación del presupuesto de estas ayudas, dado que en el momento de adopción de la medida no se dispone de crédito suficiente y adecuado en los actuales Presupuestos Generales del Estado, resulta necesaria su habilitación mediante la concesión de un crédito extraordinario.

Las razones de extraordinaria y urgente necesidad que justifican la concesión del crédito extraordinario mediante real decreto-ley vienen constituidas por la necesidad de no demorar el abono de las mencionadas ayudas para conseguir la continuidad en los beneficios descritos.

En el Impuesto sobre el Valor Añadido, la tributación de las importaciones de objetos de arte, antigüedades y objetos de colección, así como de las entregas y adquisiciones intracomunitarias de objetos de arte, cuando dicha entrega sea efectuada por sus autores o derechohabientes y empresarios no revendedores con derecho a deducción íntegra del impuesto soportado, se reduce del 21 al 10 por ciento. La urgente necesidad de incentivar las transacciones de obras de arte, antigüedades y objetos de colección en el territorio de aplicación de este Impuesto con la finalidad de dinamizar de manera inmediata estas entregas de bienes unido a la oportunidad de impulsar la producción de nuestros artistas, aconsejan la implantación de esta medida.

Se modifica, igualmente, el texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, con el objeto de equiparar el porcentaje de retención o ingreso a cuenta aplicable en este Impuesto, respecto del existente en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, para el ejercicio 2014.

La medida propuesta en relación con el régimen de retención e ingreso a cuenta del Impuesto sobre Sociedades, trata de equiparar el tipo de retención existente actualmente en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (21%) frente al del Impuesto sobre Sociedades (19%). Dicha equiparación debía haberse producido a través de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014, con el objeto de que entrara en vigor el 1 de enero de 2014. Al no haberse producido, resulta absolutamente necesario modificar la retención en el Impuesto sobre Sociedades, con el objeto de evitar que las entidades afectadas se vean obligadas a modificar sus sistemas informáticos, para establecer una distinción entre las personas físicas y jurídicas, cuestión que resulta muy complicada.

Asimismo, se procede a incluir una nueva disposición adicional nonagésima en la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014, para incorporar el límite máximo total que pueden percibir los miembros de las Corporaciones Locales por todos los conceptos retributivos y asistencias.

El artículo 75 bis de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, según la redacción dada por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local, establece que los Presupuestos Generales del Estado determinarán, anualmente, el límite máximo total que pueden percibir los miembros de las Corporaciones Locales por todos los conceptos retributivos y asistencias, excluidos los trienios a los que en su caso tengan derecho aquellos funcionarios de carrera que se encuentren en situación de servicios especiales, atendiendo entre otros criterios a la naturaleza de la Corporación local y a su población, recogiendo a continuación una tabla de referencias salariales referidas a las retribuciones de los Secretarios de Estado de la Administración General del Estado. Por tanto, resulta necesario que la Ley de Presupuestos contenga este límite. Dentro de los criterios considerados para fijar el límite se han tenido en cuenta todos los conceptos retributivos previstos en el artículo 22, relativos a los Secretarios de Estado.

Resulta imprescindible incorporar este límite en la Ley de Presupuestos para que pueda ser efectivo desde la primera nómina a abonar en el mes de enero, por lo que dados los calendarios de elaboración de nóminas de las entidades locales, su entrada en vigor debe resultar inmediata.

Por último, se pretende adaptar la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014, sin que ello suponga novedad sustantiva alguna, a determinados aspectos del régimen jurídico existente en materia de cotización. Por un lado, se aproxima el tratamiento de los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos que en algún momento del año 2013 y de manera simultánea hayan tenido contratado a su servicio un número de trabajadores por cuenta ajena igual o superior a diez a lo establecido para los trabajadores incluidos en el Régimen General. Asimismo, se reduce en un 1% el tipo de cotización por desempleo para los contratos de duración determinada a tiempo parcial previsto en la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos

Generales del Estado para el año 2014. La extraordinaria y urgente necesidad viene motivada por la necesidad de integrar en el ordenamiento jurídico las distintas normas aplicables en la materia. El carácter urgente se deriva de la importancia de reforzar la seguridad jurídica en la aplicación de las normas y en las relaciones jurídicas con la mayor celeridad posible.

En su virtud, haciendo uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución Española, a propuesta de los Ministros de Fomento, de Hacienda y Administraciones Públicas y de Empleo y Seguridad Social, de acuerdo con el Consejo de Estado en lo que se refiere al crédito extraordinario que se concede en el artículo octavo de este real decreto-ley, y previa deliberación del Consejo de Ministros, en su reunión del día 24 de enero de 2014,

DISPONGO:

Artículo primero. Modificación de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

La Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, queda modificada de la siguiente manera:

Uno. El artículo 56 queda redactado como sigue:

«Artículo 56. Seguridad ferroviaria.

1. La realización de las actividades ferroviarias estará sujeta a las normas de seguridad previstas en esta ley y en sus disposiciones de desarrollo. La seguridad en la circulación ferroviaria comprende los siguientes aspectos:

a) El establecimiento de los objetivos y el seguimiento de los niveles de seguridad a través de los indicadores.

b) El desarrollo del marco normativo en materia de seguridad, incluidos los métodos de seguridad, y el fomento y supervisión de su aplicación por los agentes del sistema ferroviario.

c) Los requisitos que han de cumplir los sistemas de gestión de la seguridad para la obtención del certificado de seguridad de las empresas ferroviarias y de la autorización de seguridad de los administradores de las infraestructuras ferroviarias.

d) Las condiciones para la autorización de la puesta en servicio del material rodante ferroviario, tanto del nuevo como del que haya sido modificado sustancialmente, así como las de su correcto mantenimiento.

e) El régimen de funcionamiento, desde el punto de vista de la seguridad, de las infraestructuras de la Red Ferroviaria de Interés General, incluidas las instalaciones de seguridad y los sistemas de señalización y gestión del tráfico, así como de su correcto mantenimiento.

f) Las condiciones que deben cumplir los administradores de las infraestructuras ferroviarias, las empresas ferroviarias y el resto de agentes del sector en relación con sus regímenes de funcionamiento interno en materia de seguridad.

g) Los requisitos del personal que desempeñe funciones relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria, incluidos los criterios para su habilitación.

h) El régimen de la investigación de accidentes e incidentes ferroviarios.

i) Cualquier otro relacionado con las infraestructuras ferroviarias, material rodante, personal o la operación ferroviaria no comprendido en los apartados anteriores y que pudiera incidir o afectar en la seguridad de la circulación ferroviaria.

2. La Administración Pública velará, en todo momento, en el ámbito de sus respectivas competencias y atendiendo a la legislación vigente y al progreso técnico y científico, por el mantenimiento general de la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General, así como por el estricto cumplimiento y aplicación de las normas de seguridad por parte de los administradores de infraestructuras ferroviarias, de las empresas ferroviarias y de cualesquiera otros agentes del sistema ferroviario.

Será prioridad en dichas actuaciones la mejora continua de las condiciones de seguridad del sistema ferroviario teniendo como principal objetivo la prevención de los accidentes ferroviarios. Asimismo, se adoptarán las medidas oportunas para la mejora de la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

Asimismo, velarán por que se garantice el derecho de los ciudadanos a recibir, en adecuadas condiciones de seguridad, el servicio de transporte ferroviario.

3. La responsabilidad de la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General corresponde a los administradores de las infraestructuras ferroviarias y a las empresas ferroviarias que en ella operan.

Los administradores de las infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias aplicarán las reglas y normas de seguridad disponiendo de unos sistemas de gestión de la seguridad, adecuados a lo dispuesto en esta ley y sus disposiciones reglamentarias de desarrollo, que habrán de incluir las medidas necesarias para la evaluación y control de los riesgos de la circulación ferroviaria y su seguimiento. Asimismo se responsabilizarán de la seguridad de la parte del sistema ferroviario que les afecta, incluido el suministro de material y la contratación de servicios, respecto a los usuarios, clientes, trabajadores interesados y terceros.

Asimismo, los administradores de las infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias serán responsables del nivel de formación y de cualificación de sus empleados y de aquellas otras personas que realicen para ellos un trabajo con posible afectación a la seguridad en la circulación.

4. Sin perjuicio del apartado anterior, todo fabricante de material rodante ferroviario, centro de mantenimiento homologado, titular de vehículos ferroviarios, prestador de servicios relacionados con el ferrocarril o entidad de aprovisionamiento será responsable de que los suministros de material rodante, instalaciones, accesorios, equipo y material que facilite, así como los servicios que preste, sean conformes a los requisitos y a las condiciones de utilización previstas, de modo que las empresas ferroviarias o los administradores de infraestructuras ferroviarias puedan utilizarlos de manera segura.»

Dos. Se añade un nuevo artículo 56 bis, que tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 56 bis. Autoridad responsable de la seguridad ferroviaria.

1. La autoridad responsable de la seguridad ferroviaria para la Red Ferroviaria de Interés General será independiente, en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier empresa ferroviaria, administrador de la infraestructura, solicitante y entidad adjudicadora.

Serán sus funciones:

a) Velar por el mantenimiento general de la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General mediante la supervisión del cumplimiento de las obligaciones de los diferentes actores en esta materia, así como el ejercicio de la potestad sancionadora, en su caso, en materia de seguridad ferroviaria.

b) Autorizar la puesta en servicio de los subsistemas estructurales que constituyen el sistema ferroviario y de los vehículos que por él circulan, así como comprobar que mantienen sus requisitos.

c) Expedir, renovar, modificar o revocar los certificados de seguridad y de las autorizaciones de seguridad de las empresas ferroviarias o administradores de infraestructura, así como supervisarlos posteriormente.

d) Propuesta, elaboración y desarrollo del marco normativo de seguridad y la supervisión de su cumplimiento por los agentes del sistema ferroviario.

e) La organización y gestión del Registro Especial de Empresas Ferroviarias.

f) Todas aquellas funciones que se le asignen, especialmente en materia de seguridad ferroviaria.

Estas funciones no se podrán transferir ni subcontratar a ningún administrador de la infraestructura, empresa ferroviaria o entidad adjudicadora.

2. La autoridad responsable de la seguridad ferroviaria llevará a cabo su cometido de manera transparente y no discriminatoria. En particular, escuchará a todas las partes y motivará sus decisiones. Responderá sin dilación a las peticiones y solicitudes y adoptará todas sus decisiones en el plazo de cuatro meses una vez que se le haya facilitado toda la información solicitada.

En el desempeño de sus cometidos, podrá solicitar en cualquier momento la asistencia técnica de los administradores de la infraestructura y de las empresas ferroviarias u otros órganos cualificados.

En el proceso de desarrollo del marco normativo nacional en materia de seguridad ferroviaria, la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria consultará a todas las partes participantes e interesadas, incluidos los administradores de la infraestructura, las empresas ferroviarias, los fabricantes y empresas de mantenimiento, los usuarios y los representantes del personal.

3. La autoridad responsable de la seguridad ferroviaria podrá llevar a cabo todas las inspecciones e investigaciones que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones y se le concederá el acceso a todos los documentos pertinentes y a los locales, instalaciones y equipo de los administradores de la infraestructura, de las empresas ferroviarias y demás agentes del sector ferroviario.

4. Sin perjuicio de lo establecido en el régimen general de inspección de las actividades ferroviarias contemplado en el artículo 86, reglamentariamente se regularán los aspectos organizativos de la inspección y supervisión en materia de seguridad ferroviaria que lleve a cabo la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria, tales como la atribución de dichas funciones, las facultades del personal que las lleve a cabo, así como los procedimientos de actuación que deben seguirse a la hora de llevar a cabo esta actividad.

5. La autoridad responsable de la seguridad ferroviaria mantendrá un intercambio activo de impresiones y experiencias con las autoridades correspondientes de los otros países integrantes de la Unión Europea a fin de armonizar criterios en toda la Comunidad.»

Tres. El artículo 57 queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 57. Certificados de seguridad.

1. Con carácter previo a la prestación del servicio ferroviario sobre una determinada línea o tramo de la Red Ferroviaria de Interés General, las empresas ferroviarias deberán obtener el correspondiente certificado de seguridad de la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria.

2. El certificado de seguridad acredita que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos sobre sistemas de control, circulación y seguridad ferroviaria, sobre conocimientos y requisitos de su personal relacionado con la seguridad de la circulación ferroviaria y sobre características técnicas del material rodante que utilizará y de las condiciones de su mantenimiento, con objeto de controlar los riesgos y operar en la red de manera segura.

3. Reglamentariamente se establecerá el contenido del certificado de seguridad y su régimen de otorgamiento, renovación, modificación o revocación, así como los requisitos a cumplir por el citado sistema de gestión de la seguridad y los elementos que éste debe contener, todo ello conforme a lo establecido en la normativa comunitaria en dicha materia.

4. Las empresas ferroviarias estará obligadas a cumplir, en todo momento, las condiciones establecidas en sus certificados de seguridad. El incumplimiento por las empresas ferroviarias de estas condiciones, determinará la revocación de dichos certificados, sin perjuicio de la aplicación del régimen sancionador previsto en esta Ley.»

Cuatro. Se añade un nuevo artículo 57 bis, que tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 57 bis. Autorizaciones de seguridad.

1. Para el ejercicio de las funciones de administración de la Red Ferroviaria de Interés General, los administradores de las infraestructuras ferroviarias deberán disponer de una autorización de seguridad otorgada por la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria.

2. La autorización de seguridad acredita que los administradores de las infraestructuras ferroviarias tienen establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y están en condiciones de cumplir los requisitos específicos necesarios para la administración de las infraestructuras en condiciones de seguridad, incluidos, en su caso, el mantenimiento y explotación de los sistemas de control del tráfico y de señalización.

3. Reglamentariamente se establecerá el contenido de la autorización de seguridad y su régimen de otorgamiento, renovación, modificación o revocación, así como los requisitos a cumplir por el referido sistema de gestión de la seguridad y los elementos que éste debe contener, todo ello conforme a lo establecido en la normativa comunitaria en dicha materia.

4. Los administradores de las infraestructuras ferroviarias estarán obligados a cumplir, en todo momento, las condiciones establecidas en su autorización de seguridad. El incumplimiento de estas condiciones determinará, en su caso, la revocación de la misma, sin perjuicio de la aplicación del régimen sancionador establecido en esta Ley.»

Cinco. El artículo 58 queda redactado como sigue:

«Artículo 58. Condiciones y requisitos de los subsistemas del sistema ferroviario. Autorización, circulación y mantenimiento de los vehículos ferroviarios.

1. El Ministerio de Fomento establecerá, mediante Orden, a propuesta de la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria, las condiciones y requisitos para la autorización y puesta en servicio de todos los subsistemas de naturaleza estructural que componen el sistema ferroviario así como las condiciones para el adecuado funcionamiento de los subsistemas de naturaleza funcional. Asimismo, establecerá las condiciones técnicas sobre proyección y construcción de las infraestructuras ferroviarias.

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

Seis. El apartado 2 del artículo 60 queda redactado de la siguiente forma:

«2. Mediante Orden del Ministerio de Fomento, a propuesta de la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria, previa audiencia de los sindicatos más representativos del sector, de los administradores de infraestructuras y de los operadores del sector ferroviario, se establecerán las condiciones y requisitos para la obtención de los títulos habilitantes necesarios para el desempeño de las funciones propias del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de autorización y funcionamiento de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.»

Siete. El artículo 63 queda redactado como sigue:

«Artículo 63. Gestión y afectación.

1. La gestión, la liquidación y la recaudación de las tasas por el otorgamiento de las licencias corresponden a la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria.

2. La gestión, la liquidación y la recaudación de las tasas por la expedición, la ampliación y la renovación de certificados de seguridad corresponden a la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria.

3. El importe de la recaudación de las citadas tasas se ingresará en el patrimonio de la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria.»

Ocho. El artículo 71 queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 71. Gestión y afectación.

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

Nueve. El artículo 77 queda redactado del siguiente tenor:

«1. La modificación o actualización de las cuantías resultantes de lo establecido en los artículos 74 y 75 deberá ser elaborada por el administrador de infraestructuras ferroviarias, junto con la correspondiente memoria económico-financiera sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate y la justificación de la cuantía propuesta, la cual deberá ajustarse a lo establecido en el artículo 20.1 de la Ley 8/1989, de 13 de abril de Tasas y Precios Públicos.

Dicha modificación será sometida a consulta de las empresas ferroviarias y a informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y establecerá los valores concretos de los parámetros de los cánones, particularizando en su caso, en cada línea, elemento de la red o períodos de aplicación.

2. Sin perjuicio de las facultades que corresponden a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, los valores así obtenidos se remitirán al Ministerio de Fomento para su inclusión en los anteproyectos de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado.»

Diez. La letra *j)* del apartado 1 del artículo 81 queda redactada como sigue:

«*j)* El desarrollo del marco general de cánones y del sistema de incentivos a aplicar por el administrador de infraestructuras ferroviarias.»

Once. Se añade una nueva disposición adicional decimotercera, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional decimotercera. Reglamento de Circulación Ferroviaria.

1. El Reglamento de Circulación Ferroviaria establecerá las reglas y procedimientos operativos necesarios para que la circulación de los trenes, por la Red Ferroviaria de Interés General, se realice de forma segura y eficiente.

2. Corresponderá al Consejo de Ministros mediante real decreto, a propuesta del Ministro de Fomento, aprobar el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

3. En tanto no se apruebe el Reglamento de Circulación Ferroviaria, regirán las disposiciones actualmente aplicables en esta materia.»

Doce. Se añade una nueva disposición transitoria octava, que queda redactada como sigue:

«**Disposición transitoria octava. Autoridad responsable de la seguridad ferroviaria.**

1. En tanto no se cree la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria a la que se refiere el párrafo quinto del apartado 1 de la disposición adicional tercera de la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos, las funciones de autoridad responsable de la seguridad ferroviaria serán realizadas por los órganos directivos competentes del Ministerio de Fomento.

2. Transitoriamente, hasta que la Agencia citada comience a ejercer sus competencias, la gestión, liquidación y recaudación de las tasas por el otorgamiento de licencias definidas en el artículo 61, corresponderá al Ministerio de Fomento.

Asimismo, el importe de la recaudación de las tasas por licencias y certificados de seguridad definidas en el artículo 61 y de las tasas por homologación de centros de formación, de personal ferroviario y de mantenimiento del material rodante, por el otorgamiento de títulos a dicho personal y por certificación del referido material, definidas en el artículo 69, se ingresará en el patrimonio del administrador de infraestructuras.»

Artículo segundo. Modificación de la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos.

El párrafo quinto del apartado 1 de la disposición adicional tercera de la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos, queda redactado de la siguiente manera:

«Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, para la detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en el transporte por ferrocarril. En el ámbito de la competencia estatal, ejercerá las funciones de autoridad responsable de la seguridad ferroviaria, tal y como se establece en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y en particular, la ordenación, inspección y supervisión de la seguridad de todos los elementos del sistema ferroviario, tanto en relación a las infraestructuras, el material rodante, el personal ferroviario, como a la operación ferroviaria.

Asimismo, llevará a cabo las funciones relacionadas con la interoperabilidad del sistema ferroviario de competencia estatal. También le corresponderá el otorgamiento, suspensión y revocación de licencias a las empresas ferroviarias.»

Artículo tercero. Modificación de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

La Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, queda modificada de la siguiente manera:

Uno. Se modifica el artículo 49 en el siguiente sentido:

a) En el apartado 1, se adiciona una nueva infracción 6.ª del siguiente tenor:

«6.ª El retraso en el pago de la prestación patrimonial pública de asignación de franjas horarias por los sujetos obligados, cuando no constituya infracción grave o muy grave.»

b) En el apartado 2, se adiciona una nueva infracción 4.ª con la siguiente redacción:

«4.ª El retraso reiterado en el pago de la prestación patrimonial pública de asignación de franjas horarias por los sujetos obligados, cuando no constituya infracción muy grave.»

c) En el apartado 3, se adiciona una nueva infracción 4.ª con la siguiente redacción:

«4.ª El incumplimiento reiterado de las obligaciones de pago de la prestación patrimonial pública de asignación de franjas horarias por los sujetos obligados, cuando tales incumplimientos afecten a la suficiencia financiera del Coordinador y facilitador de franjas horarias.»

Dos. Se añaden dos nuevas disposiciones adicionales que quedan redactadas como sigue:

«Disposición adicional decimoséptima. Prestación patrimonial pública de asignación de franjas horarias.

1. La prestación patrimonial pública de asignación de franjas horarias retribuye al Coordinador y facilitador de franjas horarias designado por el Ministerio de Fomento (en adelante Coordinador*)* por los servicios prestados a los gestores aeroportuarios y a los operadores aéreos en la asignación de franjas horarias en los aeropuertos coordinados y en el asesoramiento o recomendación de horarios en los aeropuertos facilitados.

2. Están obligados al pago de esta prestación los gestores de los aeropuertos españoles designados como coordinados o facilitados y los operadores aéreos que dispongan de franjas horarias asignadas u horarios facilitados en dichos aeropuertos en la programación final de cada mes natural.

Están exentos del pago de esta prestación los operadores aéreos que para una temporada de programación, verano o invierno, en un aeropuerto coordinado o facilitado concreto, dispongan de un máximo de 10 franjas horarias o 10 horarios facilitados.

3. El importe de la prestación, "P", es resultado de aplicar la siguiente fórmula:

"P" = "q" × "m"

Donde:

"q", es la cuantía unitaria de 0,85 € por franja horaria asignada y 0,43 € por horario facilitado.

y "m":

a) Para cada gestor aeroportuario, el conjunto de franjas horarias asignadas u horarios facilitados en el correspondiente aeropuerto en la programación final de cada mes natural, conforme al registro del Coordinador.

b) Para cada operador aéreo, el número total de franjas horarias asignadas u horarios facilitados de que dispongan en la programación final de cada mes natural, conforme al registro del Coordinador.

4. El devengo de la prestación se producirá por meses vencidos. En el plazo de los 15 días siguientes al devengo de la prestación se procederá a su liquidación y pago.

En los casos en los que el operador aéreo disponga de un máximo de 10 franjas horarias asignadas o 10 horarios facilitados en un mes natural y en un aeropuerto concreto, el devengo de la prestación se producirá por mes vencido, el primero en el que la cifra acumulada supere las 10 franjas horarias u horarios facilitados desde la última liquidación efectuada para la correspondiente temporada de programación.

En cualquier caso, al término de cada temporada de programación, y dentro de los 15 días siguientes a su finalización, se procederá a la liquidación del importe de la prestación patrimonial pública que hubiera quedado pendiente.

5. La gestión, liquidación y cobro de esta prestación corresponde al Coordinador que podrá utilizar para la efectividad del cobro la vía de apremio, cuya gestión se realizará por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

Frente a los actos de gestión, liquidación y cobro de las prestaciones patrimoniales de carácter público dictados por el Coordinador procederá la interposición de reclamación económico-administrativa de acuerdo con el régimen jurídico establecido en el artículo 69, apartados 3 y 4, letra, *a)*, de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea velará por la correcta gestión de estos ingresos.

Sin perjuicio de lo anterior, el gestor aeroportuario, en su caso previa suscripción de los acuerdos que correspondan, colaborará en la gestión de la prestación patrimonial pública recaudando de los operadores aéreos los importes devengados.

El gestor aeroportuario ingresará al Coordinador los importes recaudados de los operadores aéreos y el correspondiente a la prestación patrimonial pública a cuyo pago está obligado, en los cinco días laborables siguientes a la fecha límite de liquidación de la prestación prevista en el apartado 4.

6. El gestor aeroportuario y el Coordinador suscribirán, en el plazo de seis meses desde el inicio efectivo de las funciones del Coordinador, los acuerdos necesarios para la gestión y el cobro de la prestación patrimonial pública en aquellos casos en los que la coordinación de franjas horarias se haya de efectuar fuera del horario de oficina del Coordinador.

7. La prestación patrimonial pública será exigible desde el inicio efectivo de las funciones del Coordinador y, en los casos contemplados en el apartado 6, una vez transcurrido el plazo para la suscripción de los acuerdos previstos en dicho apartado.»

Disposición adicional decimoctava. Propuesta de actualización y modificación de la prestación patrimonial pública de asignación de franjas horarias.

1. La propuesta de actualización o modificación de la prestación patrimonial pública de asignación de franjas horarias se elaborará por la Dirección General de Aviación Civil para su incorporación al correspondiente anteproyecto de ley, previa iniciativa del Coordinador e informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, según el procedimiento previsto en esta disposición.

2. La iniciativa de la modificación o actualización corresponde al Coordinador que, con antelación mínima de cuatro meses respecto de la fecha de iniciación de la tramitación del anteproyecto de ley en que deba incorporarse la propuesta, la remitirá a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

La iniciativa del Coordinador deberá garantizar su suficiencia financiera y repercutirá los costes de la gestión, en función de los servicios efectivamente prestados, equitativamente entre gestores aeroportuarios y operadores aéreos, sin distinción alguna por su pertenencia o no al coordinador.

La iniciativa deberá contener el presupuesto de ingresos y gastos previstos para el ejercicio siguiente con el desglose de los medios humanos, de explotación, así como cualquier otro coste directo o indirecto imputable, las estimaciones sobre programación de franjas horarias y horarios autorizados para dicho ejercicio y el importe de la actualización o modificación que se propone.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea informará la propuesta del Coordinador en el ejercicio de las funciones de supervisión económica y remitirá dicho informe, junto con la propuesta del Coordinador, a la Dirección General de Aviación Civil en el plazo de tres meses desde la recepción de la propuesta.»

Artículo cuarto. Modificación de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013.

La disposición adicional décima tercera de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013, queda modificada de la siguiente manera:

Uno. Se añaden dos nuevos párrafos al final del apartado Uno, que quedan redactados como sigue:

«Para ciudadanos españoles, de los Estados miembros de la Unión Europea o de los demás Estados firmantes del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo o Suiza, el documento acreditativo de su identidad será el documento nacional de identidad o pasaporte en vigor. En el caso de los familiares de ciudadanos de Estados miembros de la Unión Europea o de otro Estado parte en el Acuerdo del Espacio Económico Europeo y los ciudadanos nacionales de terceros países residentes de larga duración, su identidad se acreditará mediante la tarjeta española de residencia de familiar de ciudadano de la Unión o de identidad de extranjero en la que debe constar su condición de residente de larga duración, respectivamente. Dichos documentos deben encontrarse en vigor.

En el caso de que telemáticamente se haya constatado que el pasajero cumple las condiciones para ser beneficiario de la subvención, éste podrá acreditar su identidad en el modo aéreo a través de los mismos medios que los pasajeros sin derecho a bonificación. En este caso, el pasajero no tendrá que acreditar su condición de residente ni en facturación ni en embarque.»

Dos. Se añaden dos nuevos párrafos al final del apartado Cinco, que quedan redactados como sigue:

«La integración en el sistema telemático de acreditación de la residencia de los sistemas de emisión de billetes y su utilización al emitir billetes subvencionados será obligatoria para todas las compañías, aéreas o marítimas, que emitan billetes aéreos o marítimos subvencionados por razones de residencia en territorios no peninsulares, en todos sus canales de venta.

En el caso de la incorporación a un mercado subvencionado de una nueva compañía de transporte regular aéreo o marítimo, ésta podrá emitir billetes aéreos o marítimos con derecho a subvención, sin necesidad de hacer uso del sistema telemático, durante un máximo de tres meses hasta la implantación efectiva de dicho sistema en todos sus canales de venta.»

Tres. Se añaden cinco nuevos apartados que quedan redactados como sigue:

«Ocho. Además de las obligaciones impuestas por la normativa reguladora de las subvenciones al transporte marítimo y aéreo para residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla y para familias numerosas y por la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, a partir del 1 de junio de 2014, las compañías aéreas y marítimas, como entidades colaboradoras, deberán cumplir lo siguiente:

a) En el caso de las compañías aéreas, presentarán las liquidaciones mensuales de los cupones bonificados volados durante un mes en el transcurso de los dos meses siguientes, salvo autorización expresa de la Dirección General de Aviación Civil por razones excepcionales. Estas liquidaciones podrán contener aquellos cupones volados en los seis meses anteriores que no hayan podido ser incluidos, por causas justificadas, en los ficheros de meses pasados.

En el caso de las compañías marítimas, presentarán las liquidaciones trimestrales en el transcurso de los dos meses siguientes, salvo autorización expresa de la Dirección General de la Marina Mercante por razones excepcionales. Estas liquidaciones podrán contener aquellos embarques bonificados en los seis meses anteriores que no hayan podido ser incluidos, por causas justificadas, en los ficheros de trimestres pasados.

b) En la documentación justificativa de la subvención desglosarán el precio y la identificación de todos los conceptos incluidos en el billete aéreo y marítimo, así como cualquier servicio adicional contratado por el pasajero incluido en el billete.

c) Levantarán un parte de incidente cuando un pasajero que posea un billete subvencionado no acredite su identidad y residencia de conformidad con la normativa aplicable. Los partes correspondientes a cada periodo de liquidación o, en otro caso, un certificado de inexistencia de incidentes en dicho período serán enviados al órgano gestor durante el periodo siguiente.

d) Cumplir con las obligaciones de registro establecidas reglamentariamente, así como registrar ante el órgano gestor, con anterioridad a su comercialización, las tarifas aéreas que incluyan servicios ajenos al transporte aéreo especificándolo en sus condiciones, así como los convenios, contratos o acuerdos de cualquier tipo, con sus anexos, adendas o modificaciones, susceptibles de generar la emisión de billetes subvencionados, con al menos un mes de antelación a la emisión del primer billete bonificado.

Nueve. Asimismo, las compañías marítimas y aéreas y sus agentes, incluidos los sistemas de reserva, habrán de conservar toda la información y documentación relativa a billetes bonificados tanto por razón de residencia no peninsular como por familias numerosas, cualquiera que sea su forma de almacenamiento, que acredite el importe de la subvención y el cumplimento de los procedimientos recogidos reglamentariamente para la concesión de la subvención, a disposición del Ministerio de Fomento, durante el plazo de prescripción previsto en el artículo 39 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

A efectos de la liquidación de las bonificaciones aplicadas, las compañías marítimas, aéreas, y sus agentes, lo que incluye a los sistemas de reserva y a cualquier tercero que haya intervenido en la determinación de la tarifa bonificada, en el pago realizado por el pasajero o en la gestión o aplicación de la bonificación, estarán obligadas a prestar colaboración y facilitar cuanta documentación les sea requerida en relación con las tarifas comercializadas objeto de bonificación, las bonificaciones aplicadas, los pagos realizados por el pasajero y las liquidaciones efectuadas.

La negativa al cumplimiento de esta obligación se considerará resistencia, excusa, obstrucción o negativa a los efectos previstos en el artículo 37 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, sin perjuicio de las sanciones que, en su caso, pudieran corresponder.

Diez. Se autoriza al órgano gestor a modificar mediante resolución, tras dar trámite de audiencia a las compañías aéreas que exploten los mercados sujetos a subvención y a las principales asociaciones de aerolíneas, el contenido de los modelos de los anexos del Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre, por el que se regula la bonificación en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo para los residentes en las Comunidades Autónomas de Canarias y las Illes Baleares y en las Ciudades de Ceuta y Melilla.

Once. No serán objeto de liquidación por las compañías marítimas y aéreas, ni de reembolso a éstas:

a) Los billetes subvencionados con tarifas marítimas y aéreas que incluyan respectivamente servicios ajenos al transporte marítimo y aéreo, sean o no repercutidos al pasajero.

b) Los billetes aéreos subvencionados emitidos bajo contratos, convenios o acuerdos de cualquier tipo que no hayan sido registrados y expresamente aprobados por la Dirección General de Aviación Civil.

c) Los conceptos excluidos de bonificación por la normativa de aplicación, entre otros, las ofertas, descuentos, promociones o prácticas comerciales equivalentes, que deben ser aplicados de forma previa al cálculo de la subvención, así como los servicios opcionales del transporte comercializados por la compañía marítima y aérea.

Doce. Verificación de fichero informático de las liquidaciones solicitadas por las compañías marítimas con la relación de los embarques realmente producidos en puertos.

El procedimiento de inspección y control de las bonificaciones al transporte marítimo incluirá la comprobación de si los datos de los embarques contenidos en el fichero informático se corresponden con embarques reales producidos en los puertos. Para ello, las autoridades portuarias remitirán mensualmente a la Dirección General de la Marina Mercante la relación de todos los embarques reales producidos en los puertos correspondientes a los trayectos bonificables.

La relación mensual de todos los embarques reales producidos en cada puerto incluirá las relaciones de embarques de todas y cada una de las escalas que hayan tenido lugar durante ese período. Estas relaciones de embarques de cada trayecto serán recabadas directamente por las autoridades portuarias u organismos competentes en cada caso o, en su defecto, remitidas electrónicamente a éstas por las compañías marítimas. La remisión se realizará en el tiempo y forma que determine la Dirección General de la Marina Mercante, pero en todo caso, deberán haber sido recibidas por el órgano competente antes de que la nave llegue a su destino.

No podrá bonificase ningún embarque contenido en el fichero informático que no esté incluido en la relación de embarques reales, salvo que se demuestre error u o misión.»

Artículo quinto. Modificación del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

El texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, queda modificado de la siguiente manera:

Uno. La letra *b)* del artículo 27 queda redactada como sigue:

«*b)* Las tasas portuarias, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 19.1.*b)* y 241 bis de esta ley.»

Dos. Se añade un nuevo párrafo al final del apartado 1 del artículo 137, que queda redactado como sigue:

«Asimismo, comprenderá el servicio de control y ayuda del tráfico marítimo costero que corresponda prestar a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.»

Tres. Se suprime la letra *f)* del artículo 137 pasando la letra *g)* a ser *f)*.

Cuatro. La letra *a)* del apartado 3 del artículo 159 queda redactada como sigue:

«*a)* El 80 por ciento de los ingresos devengados por la tasa de ayudas a la navegación asociados a la cuantía básica (*A)* correspondiente a las embarcaciones a las que por sus características les sea de aplicación la tasa del buque.»

Cinco. El párrafo primero del artículo 163 queda redactado como sigue:

«Los ingresos por las tasas portuarias de cada Autoridad Portuaria, junto con los demás recursos económicos, responderán al principio de equivalencia con los costes de puesta a disposición de suelo e infraestructuras y con los costes de los servicios prestados directamente por la Autoridad Portuaria o por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. En el caso de la Autoridad Portuaria deberán cubrir los gastos necesarios para el cumplimiento de sus funciones, las cargas fiscales, la depreciación de sus bienes e instalaciones, sus obligaciones financieras y un rendimiento razonable sobre el activo no corriente neto medio del ejercicio, excluyendo el inmovilizado en curso, los activos por impuestos diferidos y los deudores comerciales no corrientes, que permita hacer frente a la financiación de las nuevas inversiones.»

Seis. Se añade un nuevo segundo párrafo al artículo 163, pasando los actuales párrafos segundo tercero y cuarto a ser tercero, cuarto y quinto, respectivamente, que queda redactado como sigue:

«En el caso de SASEMAR, deberán cubrir los gastos necesarios para el cumplimiento de las funciones a las que se refiere el apartado 1 del artículo 137 de esta Ley.»

Siete. El artículo 240 queda redactado como sigue:

«Artículo 240. Cuota íntegra.

1. La cuota íntegra de la tasa es la siguiente:

a) A los buques mercantes, así como a los pesqueros congeladores y, en general, a aquellos buques a los que por sus características les sea de aplicación la tasa del buque: la resultante del producto del número de GT del buque, con un mínimo de 100 GT, por las cuantías básicas (A + *C)* y por el coeficiente 0,035 en las tres primeras escalas de cada año natural en un puerto español.

b) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de altura o gran altura:

1.º En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto del número de GT del buque o embarcación por las cuantías básicas (A + *C)* en cada año natural.

2.º En el caso de buques y embarcaciones que no tengan la base en un puerto español: el 20 por ciento de la cuota que le corresponda de acuerdo con el ordinal 1.º anterior, con validez para un período de 30 días. Dicha cuota será nuevamente exigible por idénticos períodos hasta un máximo del 100 por ciento de la misma en cada año natural.

c) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de bajura o litoral.

1.º En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de las cuantías básicas (A + *C)* por el coeficiente 50 en cada año natural.

2.º En el caso de buques y embarcaciones que no tengan la base en un puerto español: el 20 por ciento de la cuota que le corresponda de acuerdo con el ordinal 1.º anterior, con validez para un período de 30 días. Dicha cuota será nuevamente exigible por idénticos períodos hasta un máximo del 100 por ciento de la misma en cada año natural.

d) A los buques y embarcaciones de recreo o deportivos de eslora igual o superior a nueve metros si su propulsión es el motor y superior a 12 metros si su propulsión es la vela, que deban estar provistas de certificado de registro español-permiso de navegación o rol de despacho o dotación de buques.

1.º En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de las cuantías básicas (A + *C)* por la eslora del buque, expresada en metros, por la manga del buque, expresada en metros, y por el coeficiente 16 en cada año natural.

2.º En el caso de embarcaciones que no tengan la base en un puerto español: el 20 por ciento de la cuota que le corresponda de acuerdo con el ordinal 1.º anterior, con validez para un período de 30 días. Dicha cuota será nuevamente exigible por idénticos períodos hasta un máximo del 100 por ciento de la misma en cada año natural.

e) A las embarcaciones de recreo o deportivas de eslora inferior a nueve metros si su propulsión es el motor, que deban estar provistas de certificado de registro español-permiso de navegación, o rol de despacho o dotación de buques, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 171.*e)* de esta ley:

1.º En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de las cuantías básicas (A + *C)* por la eslora del buque, expresada en metros, por la manga del buque, expresada en metros, y por el coeficiente 40, en una sola vez y validez indefinida.

2.º En el caso de embarcaciones que no tengan la base en un puerto español: el 20 por ciento de la cuota que le corresponda de acuerdo con el ordinal 1.º anterior, con validez para un período de 30 días. Dicha cuota será nuevamente exigible por idénticos períodos hasta un máximo del 100 por ciento de la misma en cada año natural.

2. Los valores de las cuantías básicas de la tasa de ayudas a la navegación se establecen en 0,29 € para la cuantía básica correspondiente al servicio de ayudas a la navegación prestado por las Autoridades Portuarias (*A)* y 0,28 € para la cuantía básica correspondiente al servicio de ayudas a la navegación prestado por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (*C)*. El valor de la cuantía básica podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes del servicio.»

Ocho. Se añade un nuevo artículo 241 bis, que queda redactado como sigue:

«Artículo 241 bis. Ingresos de la tasa de ayudas a la navegación que corresponden a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

Los ingresos devengados por el sumando de la tasa de ayudas a la navegación asociado con la cuantía básica (*C)* se considerarán recursos económicos de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. La cantidad efectivamente recaudada por cada Autoridad Portuaria de acuerdo con el artículo 241 de esta Ley será ingresada a SASEMAR con periodicidad trimestral. Estas operaciones recaudatorias no tendrán la consideración de ingresos ni de gastos de explotación para la Autoridad Portuaria.

La gestión y recaudación de esta tasa se efectuará por la Autoridad Portuaria correspondiente de acuerdo con lo previsto en el artículo 172 de esta Ley, estando autorizada para celebrar el oportuno convenio con la Agencia Estatal de Administración Tributaria o con los órganos que correspondan de otras Administraciones territoriales para la gestión recaudatoria en periodo ejecutivo de la tasa.»

Nueve. Se añade una nueva letra *f)* al apartado 3 del artículo 275, pasando la anterior letra *f)* a ser *g)*.

«*f)* Los ingresos devengados por el sumando de la tasa de ayudas a la navegación marítima asociado con la cuantía básica (*C)*.»

Diez. Se añade una nueva disposición transitoria novena, que queda redactada como sigue:

«Disposición transitoria novena. Revisión Acuerdos y convenios sobre determinación cuota de la tasa de ayudas a la navegación.

Sin perjuicio de lo previsto en el artículo 241 bis de esta ley, los acuerdos o convenios celebrados entre la Autoridad Portuaria y los titulares de concesiones o autorizaciones en los puertos, dársenas, muelles, pantalanes y otras instalaciones de atraque, así como instalaciones náutico-deportivas, que tengan como objeto la determinación de la cuota de la tasa de ayudas a la navegación en régimen de estimación simplificada, deberán ser objeto de revisión para adaptarlos a lo establecido en esta Ley.»

Artículo sexto. Modificación de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.

Se modifica el apartado dos del artículo diecisiete de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, que queda redactado en los siguientes términos:

«Dos. En el procedimiento expropiatorio, el concesionario asumirá los derechos y obligaciones del beneficiario y, en consecuencia, satisfará las indemnizaciones de toda índole que procedan por razón de las expropiaciones y ocupaciones temporales necesarias para la ejecución del proyecto.

No obstante, si el concesionario no cumpliera dichas obligaciones y en virtud de resolución judicial, cualquiera que fuera su fecha, el Estado tuviera que hacerse cargo de abonar tales indemnizaciones a los expropiados, éste quedará subrogado en el crédito del expropiado. En todo caso, desde el momento en que se declare la obligación de pago a cargo del Estado, las cantidades que no le sean reembolsadas minorarán el importe global que corresponda en concepto de responsabilidad patrimonial de la Administración.»

Artículo séptimo. Modificación del texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre.

Se modifica el artículo 271 del texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 noviembre, añadiéndose un nuevo apartado 7 con la siguiente redacción:

«7. Si el concesionario no cumpliera con las obligaciones del beneficiario en las expropiaciones y en virtud de resolución judicial, cualquiera que fuera su fecha, la Administración concedente tuviera que hacerse cargo de abonar las indemnizaciones a los expropiados, ésta quedará subrogada en el crédito del expropiado. En todo caso, desde el momento en que se declare la obligación de pago a cargo de la Administración concedente, las cantidades que no le sean reembolsadas minorarán el importe global que corresponda de conformidad con lo dispuesto en el apartado primero de este artículo.»

Artículo octavo. Concesión de un crédito extraordinario en el presupuesto del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

1. Se concede un crédito extraordinario en el presupuesto de la Sección 20 «Ministerio de Industria, Energía y Turismo», Servicio 18 «Secretaria de Estado de Energía», Programa 425A «Normativa y desarrollo energético», capítulo 7 «Transferencias de capital», artículo 74 «A Sociedades, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones, y resto de Entes del Sector Público», concepto 746 «Al IDAE para el Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente (PIVE-5)», por importe de 175.000.000 de euros.

2. El crédito extraordinario se financiará con Deuda Pública.

Artículo noveno. Modificación de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

La Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, queda modificada de la siguiente manera:

Uno. Se añaden los números 4 y 5 al apartado uno del artículo 91, que quedan redactados como sigue:

«4. Las importaciones de objetos de arte, antigüedades y objetos de colección, cualquiera que sea el importador de los mismos, y las entregas de objetos de arte realizadas por las siguientes personas:

1.º Por sus autores o derechohabientes.

2.º Por empresarios o profesionales distintos de los revendedores de objetos de arte a que se refiere el artículo 136 de esta Ley, cuando tengan derecho a deducir íntegramente el Impuesto soportado por repercusión directa o satisfecho en la adquisición o importación del mismo bien.

5. Las adquisiciones intracomunitarias de objetos de arte cuando el proveedor de los mismos sea cualquiera de las personas a que se refieren los números 1.º y 2.º del número 4 precedente.»

Dos. El número 3.º del apartado uno del artículo 135 queda redactado de la siguiente manera:

«3.º Entregas de objetos de arte adquiridos a empresarios o profesionales en virtud de las operaciones a las que haya sido de aplicación el tipo impositivo reducido establecido en el artículo 91, apartado uno, números 4 y 5, de esta Ley.»

Artículo décimo. Modificación del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo.

Se modifica la disposición adicional decimocuarta del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, que queda redactada de la siguiente forma:

«Disposición adicional decimocuarta. Porcentajes de retención o ingreso a cuenta en los ejercicios 2012, 2013 y 2014.

Desde el 1 de enero de 2012 y hasta el 31 de diciembre de 2014, ambos inclusive, el porcentaje de retención o ingreso a cuenta del 19 por ciento, a que se refiere la letra *a)* del apartado 6 del artículo 140 de esta ley, se eleva al 21 por 100.»

Artículo undécimo. Modificación de la ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014.

La Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014, queda modificada de la siguiente manera:

Uno. Con efectos desde 1 de febrero de 2014, el número 11 del apartado Cinco del artículo 128 queda redactado como sigue:

«11. Para los trabajadores autónomos que en algún momento del año 2013 y de manera simultánea hayan tenido contratado a su servicio un número de trabajadores por cuenta ajena igual o superior a diez, la base mínima de cotización tendrá una cuantía igual a la prevista como base mínima para los trabajadores encuadrados en el grupo de cotización 1 del Régimen General.»

Dos. Con efectos desde 1 de enero de 2014, el primer párrafo del artículo 128.Diez.2.*A).b)*.2.º queda redactado como sigue:

«2.º Contratación de duración determinada a tiempo parcial: el 8,30 por 100, del que el 6,70 por 100 será a cargo del empresario y el 1,60 por 100 a cargo del trabajador.»

Tres. Se añade una nueva disposición adicional nonagésima, que queda redactada como sigue:

«**Nonagésima. Régimen retributivo de los miembros de las Corporaciones Locales.**

De conformidad con lo previsto en el artículo 75 bis de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, según la redacción dada por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local, y considerando lo dispuesto en el artículo 22 de la presente ley, el límite máximo total que pueden percibir los miembros de las Corporaciones Locales por todos los conceptos retributivos y asistencias, excluidos los trienios a los que, en su caso, tengan derecho aquellos funcionarios de carrera que se encuentren en situación de servicios especiales, será el que se recoge a continuación, atendiendo a su población:

Habitantes	Referencia
Más 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 caso de Corporaciones Locales de menos de 1.000 habitantes, resultará de aplicación la siguiente escala, atendiendo a su dedicación:

Dedicación	Referencia
Dedicación parcial al 75%	30.000 euros

Dedicación parcial al 50%	22.000 euros
Dedicación parcial al 25%	15.000 euros»

Disposición adicional única. Relación de aeropuertos que forman parte de una misma área de captación del destino.

Con efectos de 1 de enero de 2014 y para la aplicación del incentivo por crecimiento de pasajeros en las rutas operadas en la red de Aena Aeropuertos, S.A., creado en la disposición adicional sexagésima sexta de la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014, se considerará que los aeropuertos siguientes, definidos por su código IATA, están incluidos en una misma área de captación del destino:

Basilea: BSL, MLH; Belfast: BFS, BHD; Berlín: BER, SXF,TXL; Bruselas: BRU, CRL; Bucarest: BBU, OTP; Dusseldorf: NRN, DUS; Glasgow: GLA, PIK; Estambul: 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 y Nueva York: EWR, JFK, LGA.

Disposición transitoria primera. Normas transitorias en materia de implantación de los sistemas telemáticos en las bonificaciones al transporte regular de pasajeros.

Para asegurar la correcta implementación e integridad del sistema telemático previsto en el artículo cuarto.Dos de este real decreto-ley, en todos los canales de venta de billetes bonificados, las compañías aéreas, marítimas y sus agentes disponen de un período transitorio hasta el 1 de noviembre de 2014 para adaptarse a lo establecido en dicha disposición.

Disposición transitoria segunda. Normas transitorias en relación con las modificaciones en materia de autopistas en régimen de concesión y con los contratos de concesión.

Lo dispuesto en los artículos sexto y séptimo de este real decreto-ley será aplicable a los contratos de concesión cualquiera que sea su fecha de adjudicación.

Disposición final primera. Título competencial.

Este real decreto-ley se dicta al amparo del artículo 149.1.13.ª, 14.ª, 17.ª, 18.ª, 20.ª, 21.ª y 24.ª de la Constitución, que atribuyen al Estado la competencia sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, hacienda general, legislación básica y régimen económico de la Seguridad Social, sin perjuicio de la ejecución de sus servicios por las Comunidades Autónomas, legislación sobre expropiación forzosa, legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas, control del espacio aéreo, tránsito y trasporte aéreo, ferrocarriles que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma y obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma.

Disposición final segunda. Habilitación normativa.

Se habilita al Gobierno, a los Ministros de Fomento, de Hacienda y Administraciones Públicas y de Empleo y Seguridad Social, en el ámbito de sus competencias, para dictar las disposiciones y adoptar las medidas necesarias para el desarrollo y ejecución de lo dispuesto en este real decreto-ley.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

El presente real decreto-ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 24 de enero de 2014.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno,

MARIANO RAJOY BREY