

## I. XEDAPEN OROKORRAK

### ESTATUKO BURUZAGITZA

**747** *1/2014 Errege Lege Dekretua, urtarrilaren 24koa, garraio eta azpiegituren arloetako erreformari buruzkoa eta beste neurri ekonomiko batzuei buruzkoa.*

Gure herrialdea bizitzen ari den egoerak ahalik eta lasterren hazkunde ekonomikoa berreskuratzen eta lanpostuak sortzen lagunduko diguten erreformak egitea exijitzen du.

Horregatik, legegintzaldi honen hasieratik, sektore askotan erreforma handiak egiten ari gara, beraien lehiakortasuna eta eraginkortasuna handitzeko.

Garraio eta azpiegituren arloan, legegintzaldiaren hasieratik, horiek indartzera eta beraien arauak eta prozedurak Erkidegoko eskakizunetara egokitzera bideratutako araudi-ekimenak onartu ditugu, tartean sartutako operadore guztien produktibitatea, lehiakortasuna eta eraginkortasuna handitzeko oinarrizko helburuarekin.

Faktore horiek guztiek herritarrei irabazi zuzenak eragiten dizkiete; izan ere, pertsonen eta salgaien mugikortasuna hobetzeaz gain, segurtasunak Gobernuaren ekintzaren ardatz gisa betetzen duen funtzioa sendotzen dute.

Errege Lege Dekretu honek jasotzen dituen neurriak gure ordenamendu juridikoan atzerapenik gabe ezarri behar dira, berehala erabat eraginkorrak izan daitezen, eta halaber, azken bi urteetan hartu ditugun neurrien osagarri.

Errege lege-dekretu honen bidez, Trenbideen Sektoreari buruzko azaroaren 17ko 39/2003 Legea aldatuko da, Europako Legebiltzarraren eta Kontseiluaren Erkidegoko Trenbideen Segurtasunari buruzko apirilaren 29ko 2004/49/EE Zuzentarauak arautzen dituen trenbide-segurtasunari buruzko alderdi garrantzitsuenei lege maila emateko –zuzentarau horrek Kontseiluaren Trenbide Arloko Enpresei Baimenak Emateari buruzko 95/18/EE Zuzentaraua eta Trenbide-azpiegituraren ahalmenen esleipenaren, azpiegitura horren erabilerarengatik ordaindu beharreko sarien eta segurtasunaren ziurtapenaren gaineko 2001/14/EE Zuzentaraua aldatu zituen–.

Aipatutako zuzentaraua, Trenbideen Sektoreari buruzko Legearen ondoren argitaratua, ekainaren 22ko 810/2007 Errege Dekretuaren bidez sartu zen barne-zuzenbidean –Interes Orokorreko Trenbide Sareko Zirkulazioaren Segurtasunari buruzko Araudia onartu zuen dekretuak–. Hala ere, zuzentarau horren alderdi batzuk lege mailako arau baten bitartez garatu behar dira, indar handiagoa emateko.

Lege maila hori garrantzitsutzat jotzen dugu trenbide-segurtasuna zein alderdik osatzen duten zehazteko, trenbide-segurtasuneko erantzukizunak identifikatzeko, segurtasunaz arduratzen den agintaritza identifikatzeko, tren-enpresek eduki behar dituzten segurtasun-ziurtagiriak definitzeko, trenbide-azpiegituren administratzaileei ematen zaizkien segurtasun-baimenen edukia definitzeko, eta trenbide-sistema osatzen duten egiturazko azpisistema guztiak baimentzeko eta martxan jartzeko baldintzak eta betebeharrak zehazteko, baita azpisistema funtzionalek ondo funtzionatzeko baldintzak eta trenbide-materiala homologatzeko baldintzak zehazteko ere.

Gainera, aipatutako legean hamahirugarren xedapen gehigarri berri bat erantsi dugu, Trenbide Zirkulazioari buruzko Araudia errege-dekretu bidez onartzea aurreikus dadin –araudi horretan, trenek Interes Orokorreko Trenbide Saretik modu seguruan eta eraginkorrean zirkulatzeko beharrezkoak diren arau eta prozedura operatiboak jasotzen dira–. Horrela, bidaiarien tren bidezko garraioa laster liberalizatzekoa delarik, zirkulazio-segurtasunaren inguruan objektibotasun handiagoa bermatzen da, alderdi garrantzitsu horren gaineko arautze-ahalmena operadore nagusiaren adskripzio-departamentutik goragoko maila batean utzita.

Trenbide Sektorearen Legeko 77. eta 81.1.j) artikulua aldatuta, Europar Batasuneko Justizia Auzitegiaren 2013ko otsailaren 28ko Ebazpena beteko da; izan ere, Europako Batzorderen arabera, Lanaldi partzialeko kontratua daukaten langileak babesteari eta

ordena ekonomiko eta sozialeko bestelako premiazko neurriei buruzko abuztuaren 2ko 11/2013 Errege Lege Dekretuan jasotako artikuluko horien aldaketa ez zetorren bat aipatutako 2001/14/EE Zuzentarauaren edukiarekin. Horregatik, ebazpena epe laburrean bete beharrak aparteko prozedura bat erabiltzea justifikatzen du –kasu honetan, errege lege-dekretua–, bete ezean Espainiako Erreinuari isun bat jarriko litzaiokeelako eta hori saihestu nahi dugulako.

Era berean, errege lege-dekretu honetan, Zerbitzu Publikoak Hobetzeko Estatuko Agentziei buruzko uztailaren 18ko 28/2006 Legearen hirugarren xedapen gehigarriko 1. paragrafoko bosgarren lerrokada aldatuko da, Lurreko Garraio Segurtasuneko Estatuko Agentziaren izena eta eskumenak aldatzeko (aurrerantzean, Trenbide Segurtasuneko Estatuko Agentzia deituko da), Europako Batzordeak trenbide-segurtasuneko erakundearen independentziaren inguruan eskatutakoak ahalik eta azkarren betetzeko.

Trenbide Segurtasuneko Estatuko Agentzia sortuz, Europako Batzordeak trenbide-segurtasuneko erakundearen independentziaren inguruan eskatutakoa beteko dugu, nortasun juridiko propioa emango diogulako. Halaber, Trenbideen Zuzendaritza Nagusiak trenbideen eta segurtasunaren arloetan daukan esperientzia baliatuko dugu, gaur egungo Zuzendaritza Nagusiaren eraldaketa bat izango delako.

Halaber, garraio-segurtasuna hobetzea –bereziki, trenbideetako garraio-segurtasuna–, funtsezko helburua izan behar du, eta Estatuko Agentzia sortzeak helburu hori betetzen lagundu behar du. Agentziaren kudeaketak autonomia eta malgua izan behar du, baina era berean, eraginkorra den eta helburuak betetzen dituen kontrolatuko da.

Trenbide-azpiegiturak eraikitzearekin lotutako funtzioak Agentziaren eskuduntzetatik kanpo geratuko dira –orain arte, Trenbideen Zuzendaritza Nagusiarenak ziren–, eta Trenbide Azpiegituren Administrazioa izeneko enpresa-erakunde publikoaren eskuduntza eskusiboak izango dira. Agentzia sortuz, Europako Batzordearen eskakizuna beteko dugu, eta aldi berean, trenbide-sistemari segurtasuna kontrolatzeko baliabide gehiago emango dizkiogu.

Azaroaren 17ko 39/2003 Legearen eta uztailaren 18ko 28/2006 Legearen aldaketak presaz onartzeko arrazoia hau da: Europako Batzordeak Espainiaren kontra, bere legedia aipatu dugun Europako Legebiltzarraren eta Kontseiluaren Erkidegoko Trenbide Segurtasunari buruzko apirilaren 29ko 2004/49/EE Zuzentaruaren aurreikusitakoarekin bat ez etortzeagatik, isun bat jartzeko ireki duen prozesua saihestea.

Horrez gain, Aireko Segurtasunari buruzko uztailaren 7ko 21/2003 Legea aldatuko da, Sustapen Ministerioak izendatutako Koordinatzaile eta bideratzaileek, aireportuetako kudeatzaileei eta aire-operadoreei geldialdi-ordutegiak esleitzeagatik emandako zerbitzua dela-eta, jaso beharreko ondare-prestazio publikoa arautzeko. Horrekin, indarreko eskeman aldaketak egingo dira, koordinatzailearen independentzia bermatzeko, funtzionalki edozein alde interesdunetik bereiziz, eta agerian utziko da koordinatzailearen zerbitzuen ordaina juridikoki ondare-prestazio publikotzat jotzen dela, zerbitzu horiek aginduzkoak direlako, Kontseiluaren Erkidegoko aireportuetan geldialdi-tarteak esleitzeko arau komunei buruzko 1993ko urtarrilaren 18ko 95/93/EEE Araudiaren arabera.

Koordinatzailearen zerbitzuen ordaina ondare-prestazio publikotzat jotzen dela kontuan hartuta, kudeatzeko, kitatzeko eta kobratzeko erregimena ezarriko da, zuzenbide publikoko diru-sarrerei aplikagarriak zaizkien arauen arabera; izan ere, ondare-prestazio publikoen ordaina exijitzeko prozedura koaktiboa berariaz aurreikusi behar da, zergen kasuan ez bezala –dena den, horien kasuan ezaugarri hau predikagarria da–.

Arauketa hau presaz onartu behar da, Espainiaren kontra, gaur egun Erkidegoko araudiak exijitutako baldintzak betetzen ez dituela egotzita, aipatutako araudia urratzeagatik ireki den arau-hauste prozedura geldiarazteko.

Era berean, Kanarietan, Illes Balears-etan, Ceutan eta Melillan bizi diren bidaiarien ohiko garraiorako diru-laguntzen arauketan aldaketa batzuk egingo dira (Estatuko Aurrekontu Orokorren abenduaren 27ko 17/2012 Legearen hamahirugarren xedapen gehigarrian finkatu ziren), hobari horietara bideratutako baliabide publikoen kontrol-sistemak hobetzeko helburu komunarekin.

Kanarietan, Illes Balears-etan, Ceutan eta Melillan bizi diren bidaiarien ohiko garraiorako indarrean dauden hobariei eutsiz, kontrol-neurriak indartu egingo dira, diru-laguntzak ondo kudeatu eta eraginkortasunez kontrolatuko direla bermatzeko, iruzurrezko jokabideak saihesteko eta administrazio eskudunek egiaztatzea errazteko. Gainera, diru-laguntza horiek eskuratzeko eskakizunak betetzen direla errazago frogatzeko neurriak barne hartuko dira. Hain zuzen, aire- eta itsas-garraioko konpainiak sistema telematikoa integratzera behartuko dira, bidaiariek aipatutako baldintzak betetzen dituzten egiazta dezaten.

Neurri hauek errege lege-dekretu bidez onartuko dira, funts publikoen kontrola indartzeko, eta hala, kudeaketaren eraginkortasuna handitzeko ezohiko eta presazko beharra dagoelako, eta neurriek berehalako eragina ez izateak ez du zirkunstantzia hori aldatzen; izan ere, aire- eta itsas-konpainiek eta agentziek beren prozedura eta sistema informatikoak eskakizun berrietara egokitzeko gutxieneko epe bat behar dute. Epe hori, hala ere, egokitzea ahalbidetzeko eta sistema telematiko hau salmentako kanal guztietan ondo eta osoki ezarriko dela ziurtatzeko ahal den txikiena izango da.

Halaber, errege lege-dekretu honetan, helmugaren hartze-eremu berean dauden aireportuak zehaztuko dira, Aena Aeropuertos, SA-k kudeatutako aireportuetan trafikoa handitzen laguntzeko pizgarria aplikatu ahal izan dakien –pizgarri hori 2014rako Estatuko Aurrekontu Orokorren abenduaren 23ko 22/2013 Legearen hirurogeita seigarren xedapen gehigarriaren bidez sortu da–.

Neurri hau hartzeak Konstituzioko 86. artikuluan exijitzen den aparteko eta presazko beharren baldintzak betetzen dituela kontsideratzen dugu, nazioarteko krisi ekonomikoaren eraginpean dagoen aire-trafikoa handitzen laguntzea beharrezkoa delako, baita beste sektore batzuk babestea ere, bereziki turismoa, oso garrantzitsuak baitira garapen ekonomikoari egiten dioten ekarpenagatik.

Estatuko Portuei eta Merkataritza Nabigazioari buruzko Legearen testu bategina, irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren bitartez onartua, ere aldatuko da, finantzazio-sistema eraginkorrago bat diseinatzeko. Sistema horri jarraiki, Itsasoko Salbamendu eta Segurtasun Elkartearen (SASEMAR) nabigaziorako laguntza-zerbitzuaren kostuak erabiltzaileen kontura izango dira, ez Estatuko Aurrekontu Orokorren kontura.

SASEMAR-en kostuen kopuru osoaren % 95 baino gehiago Estatuaren Aurrekontu Orokorren bitartez ordaintzen dira; itsas-komunitateak (besteak beste, merkataritza, kirol, aisialdi eta arrantza arloetako nabigazioa), berriz, ekarpen oso mugatua egiten dio SASEMAR-en egituraren eta operazioen finantzazioari, baliabide horiek edukitzeko beharra komunitatearen jarduerak sortzen duen arren.

Gaur egun indarrean dagoen nabigaziorako laguntzen tasa aldatzea proposatzen dugu, «itsasoko seinaleztapen zerbitzua»-ren definizioa zabalduz egoera errealera egokitzeko. Proposamen honen bidez, emandako zerbitzuen zenbatekoa horren kostu errealeara egokituko da (portuko agintaritzenak eta SASEMAR-enak).

Neurri hau hartzea presazkoa da, SASEMAR elkartearen aurrekontuan oreka lortu ahal izateko.

Aipatu behar dugu jurisprudentzia konstituzionalaren arabera errege lege-dekretuak ezin diola erasan ekarpen bat egiteko betebeharrak konstituzionalaren munitari, eta betebeharrak hori zerga-sistemako oinarritzko zutabeak diren zergen erregimen orokorarekin eta funtsezko elementuekin lotuta dago. Zergen garrantzia beren ezaugarri, egitura eta funtzioaren arabera da; funtsezkoak dira, ahalmen ekonomiko orokor baten adierazle diren, birbanaketa-funtzio bat betetzen duten edo herritarrek jasaten duten zerga-presio orokorra nabarmen aldatzen duten heinean. Errege lege-dekretu honen bidez onartzen diren neurriek ez dute zerikusirik betebeharrak horrekin.

Autobideak emakida-erregimenean eraiki, mantendu eta ustiatzeari buruzko maiatzaren 10eko 8/1972 Legea ere aldatuko da, Estatuak desjabetzeak bi aldiz ordaintzen buka ez dezan.

Estatuko ordainpeko autobide bat emakida-erregimenean eraikitzeko desjabetutako lurren balio justua sozietate emakidadunak ordaindu behar du. Maiatzaren 10eko 8/1972

Legeak 17. artikuluan horixe zehazten du, Nahitaezko Desjabetzearen Araudiko 5. artikuluekin lotuta.

Nahiz eta lege-araubide hori indarrean egon, ebazpen batzuek Estaturaren zor horiek bere gain hartzera behartzen dute, hartzekodunen konkurtsoan sozietate emakidadunak ordainduko ez duela deklaritzen den kasuetan.

Proposatutako erreformaren bidez, Estaturaren mota horretako ebazpen judizialen aurrean baldin badago desjabetzea, emakidadunaren mesedetan, bi aldiz ordaindu beharra saihestu nahi da. Alde batetik, desjabetuari ordaintzen dio, ebazpen judizial batek behartuta, eta bestetik, emakidadunari ondare-erantzukizunaren zenbatekoa ematen dio.

Hori saihesteko, proposatutako arauari jarraiki, Estaturaren emakidadunaren aurrean desjabetua kredituan subrogatzeko eskubidea izango du, beste baten konturako ordainketaren emaitza gisa. Ondorioz, sozietate emakidadunak ordaindu ez duen kreditu-zatiarekiko ondarezko erantzukizunaren zenbatekoa gutxituko da, eta horrela, emakidadunaren ez-betetzearen aurrean Estaturaren kaltegabetasuna bermatzen da.

Arauek errege lege-dekretu hau indarrean jartzen den egunetik aurrera eragina izango baldin badute ere, dagoeneko esleituta dagoen edozein emakidadunari aplikatu ahal izatea aurreikusten da.

Gainera, Autobideak emakida-erregimenean eraiki, mantendu eta ustiatzeari buruzko maiatzaren 10eko 8/1972 Legea aldatzea justifikatzen duten arrazoi horiek berak gainerako administrazio-emakidaren araubideetan ere badaude. Beraz, uniformetasunagatik, Sektore Publikoko Kontratuen Legearen testu bategineko 271. artikulua aldatu egingo da –azaroaren 14ko 3/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onartu zen testu bategina–. 271. artikuluari 7. paragrafo berria erantsiko zaio. Paragrafo horretan, administrazio-emaileak desjabetua kredituan subrogatzea aurreikusiko da, eta horrekin lotuta, 271. artikuluko lehenengo paragrafoan aurreikusitakoa aplikatzearen ondoriozko kopuruei ordaindu gabeko zenbatekoa deskontatzea.

Presazko eta premiazko beharra da, desjabetuei balio justua ordaintzeko legezko betebeharreri jaramonik ez egitearen aurrean administrazio-emaileak zaindu eta babesteko. Horrela, baliabide publikoei kalte egitea saihestuko da, bidegabeko aberastea baztertzen duen printzipioari jarraiki.

Beste alde batetik, Gobernuak Ibilgailu Eraginkorretarako Pizgarrien Programaren (PIVE programa) eragina oso positibotzat jotzen duenez, aurrera jarraitu behar duela uste du; izan ere, merkataritza-balantza hobetzeko, automobil-sektorean, industria osagarrian eta horrekin lotutako beste batzuetan (merkaturatzea, aseguruak edo ekipo-ondasunen finantzazioa) jarduera ekonomikoa sortzeko, eta hedaturaz, enplegua sortu edo enplegu maila eusteari dagokionez emaitza onuragarriak lortzen ari dira. Programako lau deialdien (PIVE, PIVE-2, PIVE-3 eta PIVE-4) eraginak ingurumen ikuspegitik ere oso garrantzitsuak dira, CO<sub>2</sub> eta kutsatzaileen isurketak murrizten direlako.

PIVE-4 programak izan duen harrera onaren ondorioz, 70 milioi euroko hornidura eta PIVE-2 eta PIVE-3 programetako hondarrak ez dira nahikoak izan hasieran aurreikusitako sei hilabeteko iraupenari eusteko; izan ere, 2013ko abenduaren 18an, azken aurrekontu-erreserba egin da, eta horrek esan nahi du Programaren iraunaldia bukatu egin dela.

PIVE programak ezabatzeak automobilen merkaturaren eragin negatiboa izango lukeenez eta saihestu beharrezkotzat jotzen denez, Gobernuak programaren bosgarren deialdia egitea erabaki du (PIVE5), 2011-2020 aldirako Energia Eraginkortasuneko Ekintza Planaren barruan sartuta –2011ko uztailaren 29ko Ministroen Kontseiluaren bileran onartu zen–. Aipatutako PIVE-5 programako diru-laguntzak emateko prozedura Diru-Laguntzei buruzko azaroaren 17ko 38/2003 Lege Orokorrean xedatutakoaren arabera izango da.

Diru-laguntza horietarako aurrekontuaren finantzabideari dagokionez, neurria hartzeko unean gaur egungo Estatuko Aurrekontu Orokorretan kreditu nahikoa eta egokia ez dagoenez, aparteko kreditu baten bidez ahalbidetu beharra dago.

Errege lege-dekretu bidez aparteko kreditua emateko ezohiko eta presazko premia dago, aipatutako diru-laguntzen ordainketa atzeratu gabe deskribatutako onurak lortzen jarraitu ahal izateko.

Balio erantsiaren gaineko zergaren atalean, artelan, antzinako altzari eta bilduma-objektuen inportazioen gaineko zerga % 21etik % 10era jaitsiko da, baita artelanen Erkidegoaren barruko entregan eta erosketen gainekoa ere, entrega egileek edo eskubidedunek egiten badute edo birsaltzaileak ez diren enpresariak, zerga osoki deduzitzeko eskubidea izanda. Neurri hori ezartzea komenigarria da, zerga horren aplikazio-lurraldean artelanen, antzinako altzarien eta bilduma-objektuen salerosketarako pizgarriak emanez ondasun-entrega horiek berehala dinamizatzeko presazko beharrez dagoelako eta gure artisten ekoizpenari bultzada emateko aukera.

Halaber, Sozietateen Gaineko Zergari buruzko Legearen Testu Bategina –martxoaren 5eko 4/2004 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onartua– aldatuko da, 2014an, zerga horretan aplikagarria den erretentzio-portzentajea edo konturako sarreraren portzentajea eta Pertsona Fisikoen Errentaren gaineko Zergan existitzen dena orekatzeko.

Sozietateen Gainerako Zergaren erretentzio eta konturako sarreraren araubidearekin lotuta proposatutako neurriaren bidez, gaur egun Pertsona Fisikoen Gaineko Zergan existitzen den erretentzio-tasa (% 21) eta Sozietateen Gaineko Zergarena (% 19) orekatzea da. Orekatze hori 2014rako Estatu Aurrekontu Orokorreko Legearen bidez egin behar zen, 2014ko urtarrilaren 1ean indarrean jar zedin. Egin ez denez, Sozietateen Gaineko Zergan erretentzioa aldatzea erabat beharrezkoa da, horren eraginpeko entitateak ez daitezkeen behartuta egon beren sistema informatikoak aldatzera pertsona fisikoen eta juridikoen arteko bereizketa egiteko, oso auzi korapilatsua baita.

Era berean, 2014rako Estatu Aurrekontu Orokorren abenduaren 23ko 22/2013 Legeari laurogeita hamargarren xedapen gehigarri berria erantsiko diogu, toki-korporazioetako kideek ordainsari eta asistentzia guztiengatik jaso dezaketen zenbateko osoaren muga zehazteko.

Toki Araubidearen Oinarriak Arautzen dituen apirilaren 2ko 7/1985 Legeak 75 bis artikuluan –Toki Administrazioa Arrazionalizatzeko eta Iraunarazteko abenduaren 27ko 27/2013 Legean jasotakoaren arabera– ezartzen denez, Estatu Aurrekontu Orokorrek, urtero, toki-korporazioetako kideek ordainsari eta asistentzia guztiengatik jaso dezaketen zenbateko osoaren gehieneko muga zehaztuko dute, zerbitzu berezietan dauden karrerako funtzionarioen hirurtekoak aparte utzita –eskubide hori baldin badute–, toki-korporazioaren ezaugarriak eta dagokion udalerriko biztanleak kontuan hartuta, eta jarraian, Estatu Administrazio Orokorreko estatu-idazkarien ordainsariekin lotutako soldata-erreferentzien taula agertuko da. Beraz, Aurrekontuen Legeak muga hori jaso behar du. Muga finkatzeko irizpideen artean, 22. artikuluan estatu-idazkariari dagokionez aurreikusitako ordainsari-konzeptu guztiak kontuan hartu dira.

Aurrekontuei buruzko Legean muga hori barne hartzea ezinbestekoa da, urtarrilean ordaindu beharreko lehenengo nominatik indarrean egon dadin. Beraz, toki-erakundeen nominak egiteko egutegiak aintzat hartuz, berehala jarri behar da indarrean.

Azkenik, 2014rako Estatuaren Aurrekontu Orokorrei buruzko abenduaren 23ko 22/2013 Legea kotizazioen arloko araubide juridikoaren alderdi batzuetara egokitu nahi dugu, funtsezko berritasun handirik sartu gabe. Alde batetik, 2013. urteko uneren batean bere zerbitzuplean, aldi berean, hamar langile edo gehiago besteren kontura kontratatuta eduki dituzten Norbere Konturako Langileen eta Langile Autonomoen Araubide Berezian barne hartutako langileen tratamendua Araubide Orokorrean barne hartutako langileentzat xedatutakora hurbilduko da. Era berean, 2014rako Estatuaren Aurrekontu Orokorrei buruzko abenduaren 23ko 22/2013 Legean aurreikusitako iraupen jakineko lanaldi partzialeko kontratuen langabeziagatik kotizazio-tasa % 1 murriztuko da. Ezohiko eta presazko premia ordenamendu juridikoan arlo horretan aplikagarriak diren arauak barneratzeko beharrezko ondorioa da. Presazkoa da, arauen aplikazioan eta harreman juridikoetan segurtasun juridikoa ahalik eta azkarren indartzea garrantzitsua delako.

Horregatik, Espainiako Konstituzioaren 86. artikuluan jasotako baimena erabiliz, Sustapen, Ogasun eta Administrazio Publikoetako eta Enplegu eta Gizarte Segurantzako ministroek proposatuta, Estatu Kontseiluarekin bat etorririk errege lege-dekretu honetako zortzigarren artikuluan onartzen den aparteko kreditua emateari dagokionez, eta, Ministroen Kontseiluak 2014ko urtarrilaren 24ko bileran erabaki ondoren,

XEDATZEN DUT:

**Lehen artikulua.** *Trenbide sektoreari buruzko azaroaren 17ko 39/2003 Legea aldatzea.*

Trenbide Sektoreari buruzko azaroaren 17ko 39/2003 Legea aldatu egingo da, eta honela idatzita geratuko da:

Bat. 56. artikuluko testua honela idatzita geratuko da:

«56. artikulua. *Trenbide-segurtasuna.*

1. Trenbide-jarduerak lege honetan eta legea garatzeko xedapenetan aurreikusitako segurtasun-arauen arabera egin beharko dira. Trenbide-zirkulazioko segurtasunak ondorengo alderdiak barne hartzen ditu:

a) Segurtasun-helburuak finkatzea eta adierazleen bitartez segurtasun mailen jarraipena egitea.

b) Segurtasun arloko arau-esparrua garatzea, segurtasun-metodoak barne hartuta, eta trenbide-sistemako eragileek aplikatzea sustatzea eta gainbegiratzea.

c) Segurtasuna kudeatzeko sistemek bete behar dituzten baldintzak, tren-enpresek segurtasun ziurtagiria lor dezaten eta trenbide-azpiegituren administratzaileek segurtasun-baimena.

d) Trenbideetako material ibiltaria –hala berria nola nabarmen aldatutakoa– martxan jartzeko baimena lortzeko baldintzak, baita ondo mantentzekoak ere.

e) Interes Orokorreko Trenbide Sareko azpiegituren funtzionamendu-araubidea, segurtasunaren ikuspuntutik, segurtasun-instalazioak eta trafikoa seinaleztatzeko eta kudeatzeko sistemak barne, baita ondo mantentzeko araubidea ere.

f) Trenbide-azpiegituretako administratzaileek, tren-enpresek eta sektoreko gainerako eragileek segurtasun arloko beren barne-funtzionamendu araubideei dagokienez bete behar dituzten baldintzak.

g) Trenbide-zirkulazioko segurtasunarekin lotutako funtzioak betetzen dituzten langileen baldintzak, haien gaikuntzarako irizpideak barne hartuta.

h) Trenbideko istripuak eta gorabeherak ikertzeko araubidea.

i) Aurreko paragrafoetan aipatu ez den trenbide-azpiegiturekin, material ibiltariarekin, langileekin edo trenbide-operazioekin lotutako beste edozein, betiere trenbide-zirkulazioko segurtasunean eragina badute edo baldintzatzen badute.

2. Administrazio Publikoak, beti, dagozkion eskumenen esparruan, indarreko legedia eta aurrerapen tekniko eta zientifikoak aintzat hartuz, Interes Orokorreko Trenbide Sareko zirkulazioko segurtasunaren mantentze orokorra zainduko du, baita trenbide-azpiegituren administratzaileek, tren-enpresek eta trenbide-sistemako beste edozein eragilek segurtasun-arauak zorrozki bete eta aplikatzea ere.

Aipatutako jardueretan, trenbide-sistemako segurtasun-baldintzak etengabe hobetzea lehentasunezkoa izango da, helburu nagusia tren-istripuak prebenitzea izanik. Halaber, Interes Orokorreko Trenbide Sareko zirkulazioko segurtasuna hobetzeko neurri egokiak hartuko dira.

Horrez gain, herritarrek trenbide-garraioko zerbitzua segurtasun-baldintza egokitan jasotzeko daukaten eskubidea bermatzea zainduko da.

3. Interes Orokorreko Trenbide Sareko zirkulazio-segurtasunaren erantzukizuna trenbide-azpiegituren administratzaileei eta trenbidean lan egiten duten tren-enpresei dagokie.

Trenbide-azpiegituretako administratzaileek eta tren-enpresek segurtasun-arauak segurtasuna kudeatzeko sistema batzuk erabiliz aplikatuko dituzte. Sistema horiek lege honetan eta berau garatzeko arau-xedapenetan zehaztutakora egokituko dira, eta trenbide-zirkulazioko arriskuak ebaluatzeko, kontrolatzeko eta

jarraipena egiteko beharrezkoak diren neurriak barne hartu beharko dituzte. Halaber, administratzaileak eta enpresak eragiten dien trenbide-sistemaren zatiko segurtasunaz arduratuko dira, materialen hornidura eta zerbitzuen kontratazioa barne hartuta, erabiltzaile, bezero, langile interesatu eta hirugarrenei dagokienez.

Gainera, trenbide-azpiegituretako administratzaileak eta tren-enpresak beren langileen prestakuntza eta kualifikazio mailaren arduradunak izango dira, baita zirkulazio-segurtasunari eragin diezaiokeen beste edozein lan egiten duten pertsonen prestakuntza eta kualifikazio mailenak ere.

4. Aurreko paragrafoan aipatutakoari eragin gabe, trenbideetako material ibiltarien ekoizle, mantentze-zentro homologatu, trenbideetako ibilgailuetako titular, trenbidearekin zerikusia daukaten zerbitzuen emale eta erakunde hornitzaile guztien ardura izango da hornitzen dituzten material ibiltari, instalazio, osagarri, ekipo eta material guztiek eta ematen dituzten zerbitzuek aurreikusitako erabilera-eskakizun eta -baldintza guztiak betetzea, tren-enpresek edo trenbide-azpiegituren administratzaileek segurtasunez erabili ahal izan ditzaten.»

Bi. 56 bis artikulua berri bat gehituko dugu, eta honela idatzita geratuko da:

«56 bis artikulua. *Trenbide-segurtasunaz arduratuko den agintaritza.*

1. Interes Orokorreko Trenbide Azpiegituretako segurtasunaz arduratuko den agintaritza edozein tren-enpresa, trenbide-azpiegituren administratzaile, eskatzaile eta erakunde esleitzailearekiko independentea izango da, antolaketari, egitura juridikoari eta erabakitze-ahalmenari dagokienez.

Funtzio hauek izango ditu:

a) Interes Orokorreko Trenbide Sareko zirkulazioko segurtasunaren zaintza orokorra egitea, eragileek arlo honetako betebeharrak betetzen dituzten gainbegiratzuz, baita trenbide-segurtasun arloko zigorak ezartzeko ahalmena gauzatzuz ere, kasuan kasu.

b) Trenbide-sistema osatzen duten egiturazko azpisistemak eta trenbidean dabiltzan ibilgailuak martxan jartzeko baimena ematea, eta eskakizunak betetzen jarraitzen duten egiaztatzea.

c) Tren-enpresen edo azpiegitura-administratzaileen segurtasun-ziurtagiriak eta segurtasun-baimenak ematea, berritzea, aldatzea edo baliogabetzea, eta ondoren horiek gainbegiratzea.

d) Segurtasun arloko arau-esparrua proposatzea, lantzea eta garatzea, eta trenbide-sistemako eragileek betetzen duten gainbegiratzea.

e) Tren Enpresen Erregistro Berezia antolatzea eta kudeatzea.

f) Esleitzen zaizkion funtzio guztiak; bereziki, trenbide-segurtasunaren arlokoak.

Funtzio horiek ezingo dira azpiegituren administratzaileen, tren-enpresen edo elkarte esleitzaileen esku utzi, ezta azpikontratatu ere.

2. Trenbide-segurtasunaz arduratzen den agintaritzak bere lana gardentasunez eta bazterkeriarik egin gabe gauzatu du. Zehazki, alderdi guztiei entzungo die eta bere erabakiak argudiatu egingo ditu. Eskaerei luzamendurik gabe erantzungo die, eta erabaki guztiak lau hilabeteko epean hartuko ditu, eskatutako informazio guztia eman ondoren.

Bere zereginak egiteko, trenbide-azpiegituren administratzaileen eta tren-enpresen edo bestelako organo kualifikatuen laguntza teknikoa eskatu ahal izango du.

Trenbide-segurtasunaren arloko arau-esparru nazionala garatzeko prozesuan, trenbide-segurtasunaz arduratzen den agintaritzak alderdi partaide eta interesatu guztiekin kontsultatuko du, azpiegituren administratzaileak, tren-enpresak, ekoizleak eta mantentze-enpresak, erabiltzaileak eta langileen ordezkariak barne hartuta.

3. Trenbide-segurtasunaz arduratzen den agintaritzak bere zereginak betetzeko beharrezkoak diren ikuskaritza eta ikerketa guztiak egin ahal izango ditu, eta horrekin lotuta dauden azpiegitura-administratzaileen, tren-enpresen eta trenbide-sektoreko gainerako eragileen dokumentu, lokal, instalazio eta ekipo guztiak begiratzeko aukera emango zaio.

4. 86. artikuluan aurreikusitako trenbide-jardueren ikuskaritzari buruzko araubide orokorrean zehaztutakoari eragin gabe, trenbide-segurtasunaz arduratzen den agintaritzak egiten dituen trenbide-segurtasuneko ikuskaritza eta gainbegiratzeeen antolaketari dagozkion alderdi guztiak erregelamendu bidez arautuko dira, adibidez: aipatutako funtzioen esleipena, funtzio horiek betetzen dituzten langileen gaitasunak eta jarduera hori egiterakoan jarraitu beharreko jokabide-prozedurak.

5. Trenbide-segurtasunaz arduratzen den agintaritzak Europar Batasuneko beste herrialdeetako agintaritza kideekin iritzi eta esperientziak aktiboki partekatuko ditu, Erkidego osoko irizpideak bateratzeko.»

Hiru. 57. artikulua honela idatzita geratuko da:

«57. artikulua. *Segurtasun-egiaztagiria.*

1. Interes Orokorreko Trenbide Sareko linea edo tarte jakin batean tren-zerbitzua eman aurretik, tren-enpresek dagokien segurtasun-ziurtagiria lortu beharko dute, trenbide-segurtasunaz arduratzen den agintaritzaren eskutik.

2. Segurtasun-ziurtagiriaren bidez, tren-enpresak segurtasuna kudeatzeko sistema propio bat ezarri duela eta trenbideko kontrol-, zirkulazio- eta segurtasun-sistemen inguruko baldintzak betetzeko moduan dagoela egiaztatzen da. Horrez gain, langileek trenbide-zirkulazioko segurtasunaren inguruko ezagutza-baldintzak eta eskakizunak betetzen dituztela egiaztatzen da, baita erabiliko dituzten material ibiltarien inguruko ezaugarri teknikoak eta horiek nola mantendu ezagutzen dutela ere. Helburua arriskuak kontrolatzea eta sarean segurtasunez jardutea da.

3. Araudi bidez, segurtasun-egiaztagiriaren edukia eta ziurtagiria emateko, berritzeko, aldatzeko edo baliogabetzeko arauak finkatuko dira, baita aipatutako segurtasuna kudeatzeko sistemak bete behar dituen baldintzak eta eduki behar dituen elementuak ere. Hori guztia arlo horretako Erkidegoko araudian xedatutakoaren arabera izango da.

4. Tren-enpresek beren segurtasun-ziurtagirietan zehaztutako baldintzak beti bete beharko dituzte. Tren-enpresek baldintza horiek betetzen ez badituzte, aipatutako ziurtagiriak baliogabetu egingo dira, eta gainera, Lege honetan aurreikusitako zigor-araubidea aplikatu ahal izango zaie.»

Lau. 57 bis artikulua berri bat gehituko da, eta honela idatzita geratuko da:

«57 bis artikulua. *Segurtasun-baimenak.*

1. Interes Orokorreko Trenbide Sareko administrazio-funtzioak betetzeko, trenbide-azpiegituren administratzaileek trenbide-segurtasunaz arduratzen den agintaritzak emandako segurtasun-baimena eduki beharko dute.

2. Segurtasun-baimenaren bidez, trenbide-azpiegituretako administratzaileek segurtasuna kudeatzeko sistema propio bat ezarri dutela eta azpiegiturak segurtasunez administratzeko beharrezkoak diren berariazko baldintzak betetzeko moduan daudela egiaztatzen da. Baldintza horien artean, trafikoa kontrolatzeko eta seinaleztatzeko sistemen mantentzea eta ustiapena daude.

3. Araudi bidez, segurtasun-baimenaren edukia eta baimena emateko, berritzeko, aldatzeko edo baliogabetzeko arauak finkatuko dira, baita aipatutako segurtasuna kudeatzeko sistemak bete behar dituen baldintzak eta sistema horrek zein elementu eduki behar dituen ere. Hori guztia arlo horretako Erkidegoko araudian xedatutakoaren arabera izango da.



4. Trenbide-azpiegituretako administratzaileek beren segurtasun-baimenean zehaztutako baldintzak beti bete beharko dituzte. Baldintza horiek betetzen ez badituzte, baimena baliogabetu egingo dira, eta gainera, Lege honetan aurreikusitako zigor-araubidea aplikatu ahal izango zaie.»

Bost. 58. artikulua honela idatzita geratuko da:

«58. artikulua. *Trenbide-sistemako azpisistemen baldintzak eta betebeharrak. Trenbideetako ibilgailuen baimentzea, zirkulazioa eta mantentzea.*

1. Sustapen Ministerioak, Agindu baten bidez, trenbide-segurtasunaz arduratzen den agintaritzak proposatuta, trenbide-sistema osatzen duten egiturazko azpisistema guztiak baimentzeko eta martxan jartzeko baldintzak eta betekizunak zehaztuko ditu, baita azpisistema funtzionalek ondo funtzionatzeko baldintzak ere. Era berean, trenbide-azpiegiturak proiektatzeko eta eraikitzeko baldintza teknikoak zehaztuko ditu.

2. Sustapen Ministerioak, Agindu baten bitartez, trenbide-segurtasunaz arduratzen den agintaritzak proposatuta, Interes Orokorreko Trenbide Sareko lineatan zirkulatzen duten material ibiltariak homologatzeko eta erregistratzeko baldintzak eta betebeharrak zehaztuko ditu, baita aipatutako materiala homologatzeko zentroen baimentze- eta funtzionamendu-araubidea ere.»

Sei. 60. artikuluko 2. paragrafoa honela idatzita geratuko da:

«2. Sustapen Ministerioak, Agindu baten bidez, trenbide-segurtasunaz arduratzen den agintaritzak proposatuta, sektoreko sindikatu adierazgarrienei, trenbide-azpiegituren administratzaileei eta trenbide-sektoreko operadoreei entzun ondoren, trenbide arloan lan egiteko beharrezkoa den zirkulazio-segurtasunaren inguruko gaikuntza egiaztatzen duten tituluak lortzeko bete behar diren baldintzak eta eskakizunak zehaztuko ditu, baita prestakuntza-zentro homologatuak eta aipatutako langileen osasun-azterketak egiteko zentroak baimentzeko eta martxan jartzeko araubidea ere.»

Zazpi. 63. artikulua honela idatzita geratuko da:

«63. artikulua. *Kudeaketa eta eragina.*

1. Baimen-emate tasen kudeaketa, kitapena eta diru-bilketa trenbide-segurtasunaz arduratzen den agintaritzari dagozkio.

2. Segurtasun-ziurtagiriak emateagatiko tasen kudeaketa, kitapena eta diru-bilketa eta ziurtagiriak zabaltzea eta berritzea trenbide-segurtasuneko agintaritzari dagozkio.

3. Aipatutako tasen diru-bilketaren zenbatekoa trenbide-segurtasunaz arduratzen den agintaritzaren ondarean sartuko da.

Zortzi. 71. artikulua honela idatzita geratuko da:

«71. artikulua. *Kudeaketa eta eragina.*

Tasen kudeaketa eta eragina 63. artikuluan segurtasun-ziurtagiriak emateari dagokionez xedatutakoaren arabera izango da.»

Bederatzi. 77. artikulua honela idatzita geratuko da:

«1. 74. eta 75. artikuluetan zehaztutakotik eratorritako zenbatekoak aldatu edo eguneratu behar izanez gero, trenbide-azpiegituren administratzaileak egin behar du, dagokion baliabide edo jardueraren kostu edo balioari buruzko txosten ekonomiko-finantzarioarekin eta proposatutako zenbatekoaren justifikazioarekin

batera. Zenbateko horrek Tasa eta Prezio Publikoei buruzko apirilaren 13ko 8/1989 Legeak 20.1 artikuluan zehaztutakoaren araberakoa izan behar du.

Aldaketa hori egin aurretik, tren-enpresekin kontsultatu behar da eta Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalari txosten bat egiteko eskatu. Aldaketan, kanonen parametroen balio zehatzak adierazi behar dira, kasuan kasu, linea, sareko elementu edo aplikazio-epe bakoitza zehaztuta.

2. Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalaren eskumenei eragin gabe, horrela lortutako balioak Sustapen Ministerioari helaraziko zaizkio, Estatuaren Aurrekontu Orokorren lege-aurreproiektuetan sartzeko.»

Hamar. 81. artikuluko 1. paragrafoko j) idatzi-zatia honela idatzita geratuko da:

«j) Trenbide-azpiegituren administratzaileak aplikatu beharreko kanonen esparru orokorraren eta pizgarri-sistemaren garapena.»

Hamaika. Hamahirugarren xedapen gehigarri berri bat erantsiko zaio, eta honela idatzita geratuko da:

«Hamahirugarren xedapen gehigarria. *Trenbide Zirkulazioari buruzko Araudia.*

1. Trenbide Zirkulazioari buruzko Araudian, trenek Interes Orokorreko Trenbide Sarean segurtasunez eta eraginkortasunez zirkulatzeko beharrezkoak diren arau eta prozedura operatiboak zehaztuko dira.

2. Ministroen Kontseiluari dagokio Trenbide Zirkulazioari buruzko Araudia onartzea, errege-dekretu bidez, Sustapen Ministerioak proposatuta.

3. Trenbide Zirkulazioari buruzko Araudia onartu bitartean, gaur egun arlo horretan aplikagarriak diren xedapenak ezarriko dira.»

Hamabi. Zortzigarren xedapen iragankorra erantsi zaio eta honela idatzita geratuko da:

«Zortzigarren xedapen iragankorra. *Trenbide-segurtasunaz arduratuko den agintaritza.*

1. Trenbide Segurtasuneko Estatuko Agentzia sortu bitartean –Zerbitzu Publikoak Hobetzeko Estatuko Agentziei buruzko uztailaren 18ko 28/2006 Legeak hirugarren xedapen gehigarriko 1. paragrafoko bosgarren lerrokadan jasotzen du–, trenbide-segurtasunaren agintaritza arduradun funtzioak Sustapen Ministerioko zuzendaritza-organo eskudunek beteko dituzte.

2. Behin-behinekoz, aipatutako Agentzia bere eskumenak gauzaten hasten den arte, 61. artikuluan definitutako baimenak emateagatiko tasen kudeaketa, kitapena eta diru-bilketa Sustapen Ministerioaren ardura izango da.

Halaber, 61. artikuluan definitutako segurtasun-baimenak eta -ziurtagiriak emateagatiko tasen bidez bildutako zenbatekoa, baita trenbide arloko langileen prestakuntzako zentroak eta material ibiltarien mantentzea egiaztatzeko zentroak homologatzeko, langile horiei gaikuntza-titulua emateko eta aipatutako materiala egiaztatzeko tasen bidez bildutakoa ere –69. artikuluan definitzen dira–, azpiegituren administratzailearen ondarean sartuko da.»

**Bigarren artikulua.** *Zerbitzu publikoak hobetzeko estatuko agentziei buruzko uztailaren 18ko 28/2006 Legea aldatzea.*

Zerbitzu Publikoak Hobetzeko Estatuko Agentziei buruzko uztailaren 18ko 28/2006 Legearen hirugarren xedapen gehigarriko 1. paragrafoko bosgarren lerrokada honela idatzita geratuko da:

«Trenbide Segurtasuneko Estatuko Agentzia, trenbide-garraioko segurtasun-arriskuak antzeman, aztertu eta ebaluatzeko. Estatuko eskumenaren esparruan, trenbide-segurtasunaz arduratuko den agintaritza izango da, Trenbide Sektoreari

buruzko azaroaren 17ko 39/2003 Legeak zehazten duen bezala, eta bereziki, trenbide-sistemako elementu guztiak antolatu, ikuskatu eta gainbegiratzeaz arduratuko da, bai azpiegiturekin, material ibiltariekin eta langileekin lotuta bai trenbide-operazioarekin lotuta. Era berean, Estatuaren eskumenekoa den trenbide-sistemaren interoperabilitatearekin lotutako funtzioak beteko ditu. Horrez gain, tren-enpresei baimenak eman, aldi batez gabetu eta kentzeaz arduratuko da.»

**Hirugarren artikulua.** *Aire segurtasunari buruzko uztailaren 7ko 21/2003 Legea aldatzea.*

Aire Segurtasunari buruzko uztailaren 7ko 21/2003 Legea aldatu egingo da, eta honela idatzita geratuko da:

Bat. 49. artikuluan aldaketa hauek egingo dira:

a) 1. paragrafoan, 6. arau-hauste berri bat erantsiko da, eta honela idatzita jasoko da:

«Seigarrena. Behartuta dauden subjektuek geldialdi-ordutegiak esleitzearen ondare-prestazio publikoa berandu ordaintzea, betiere arau-hauste larria edo oso larria ez bada.»

b) 2. paragrafoan, 4. arau-hauste berri bat erantsiko da, eta honela idatzita jasoko da:

«Laugarrena. Behartuta dauden subjektuek geldialdi-ordutegiak esleitzearen ondare-prestazio publikoa behin baino gehiagotan berandu ordaintzea, betiere arau-hauste oso larria ez bada.»

c) 3. paragrafoan, 4. arau-hauste berri bat erantsiko da, eta honela idatzita jasoko da:

«Laugarrena. Behartutako subjektuek geldialdi ordutegiak esleitzearen ondare-prestazio publikoa ordaintzeko betebeharra behin eta berriz urratzea, urraketa horrek geldialdi-ordutegien koordinatzaile eta bideratzailearen nahikotasun finantzarioari eragiten badio.»

Bi. Bi xedapen gehigarri berri erantsiko dira, eta honela idatzita jasoko dira:

«Hamazazpigarren xedapen gehigarria. *Geldialdi-ordutegiak esleitzeko ondare-prestazio publikoa.*

1. Geldialdi-ordutegiak esleitzearen ondare-prestazio publikoa Sustapen Ministerioak izendatzen duen geldialdi-ordutegien koordinatzaile eta bideratzailearen (aurrerantzean, Koordinatzailea) ordaina izango da, aireportuetako kudeatzaileei eta aire-kudeatzaileei, koordinatutako aireportuetan, emandako geldialdi-ordutegien esleipen-zerbitzuagatik, eta bideratutako aireportuetan, ordutegiak aholkatu eta gomendatzeagatik.

2. Koordinatu edo bideratu izendatzen diren Espainiako aireportuetako kudeatzaileak prestazio hori ordaintzera behartuta daude, baita hilabete natural bakoitzeko behin betiko programazioan geldialdi-ordutegiak esleituta edo ordutegiak bideratuta dauzkaten aire-operadoreak ere.

Programazio-denboraldi batean, udakoan edo negukoan, koordinatutako edo bideratutako aireportu jakin batean, gehienez ere 10 geldialdi-ordutegi esleituta edo 10 ordutegi bideratuta dauzkaten aire-operadoreak salbuetsita egongo dira.

3. «P» prestazioaren zenbatekoa kalkulatzeko, ondorengo formula aplikatu behar da:

$$\langle P \rangle = \langle q \rangle \times \langle m \rangle$$

Non:

«q» esleitutako geldialdi-ordutegi bakoitzeko 0,85 €-ko zenbatekoa den, eta bideratutako ordutegi bakoitzeko 0,43 €-ko zenbatekokoa.

eta «m»:

a) Aireportuko kudeatzaile bakoitzaren kasuan, Koordinatzailearen erregistroaren arabera, aireportu bakoitzean hilabete natural bakoitzeko behin betiko programazioan esleitutako geldialdi-ordutegien edo bideratutako ordutegien multzoa.

b) Aireportuko operadore bakoitzaren kasuan, Koordinatzailearen erregistroaren arabera, hilabete natural bakoitzeko behin betiko programazioan esleitutako geldialdi-ordutegi edo bideratutako ordutegi kopuru osoa.

4. Prestazioaren sortzapena hilabetea amaitu ondoren gertatuko da. Prestazioak sortzapena izan eta hurrengo 15 egunetan, kitatu eta ordaindu egingo da.

Aire-operadoreak aireportu jakin batean, hilabete natural batean, gehienez ere 10 geldialdi-ordutegi edo 10 ordutegi bideratu baldin badauzka, prestazioaren sortzapena dagokion programazio-denboraldiko azken kitapena egin duenetik metatutako kopuruak 10 geldialdi-ordutegi edo bideratutako ordutegiko zifra gainditzen duen lehenengo hilabetea bukatzean gertatuko da.

Nolanahi ere, programazio-denboraldi bakoitza bukatzen denean, bukatu ondorengo 15 eguneko epearen barruan, zintzilik geratu den ondare-prestazio publikoaren zenbatekoa kitatuko da.

5. Koordinatzaileari dagokio prestazioa kudeatzea, kitatzea eta kobratzea, eta kobrantza egiteko, premiamenduaren bidea erabili ahal izango du. Zerga Administrazioako Estatuko Agentziako diru-bilketa organoek egingo dute premiamenduaren gestioa.

Koordinatzaileak agindutako ondare-prestazio publikoen kudeaketa, kitapen eta kobrantza egintzen aurrean, erreklamazio ekonomiko-administratibo bat egin ahal izango da, Aire Segurtasuneko uztailaren 7ko 21/2003 Legearen 69. artikuluko 3. eta 4. paragrafoetako a) idatzi-zatian xedatutako araubide juridikoaren arabera.

Aire Segurtasuneko Estatuko Agentziak diru-sarrera horiek ondo kudeatzea zainduko du.

Aurretik esandakoari eragin gabe, aireportuko kudeatzaileak, kasuan kasu, dagozkion hitzarmenak sinatu ondoren, ondare-prestazio publikoa kudeatzen lagunduko du, aire-operadoreen eskutik sortutako zenbatekoak bilduz.

Aireportuko kudeatzaileak Koordinatzaileari aire-operadoreen eskutik bildutako dirua emango dio, baita berak ordaindu beharreko ondare-prestazio publikoari dagokion dirua ere, 4. paragrafoan aurreikusitako kitapenerako mugaegunaren ondorengo bost laneguneko epean.

6. Aireportuko kudeatzaileak eta Koordinatzaileak, geldialdi-ordutegiak Koordinatzailearen bulego-ordutegitik kanpo koordinatu behar diren kasuetan ondare-prestazio publikoa kudeatzeko eta kobratzeko, beharrezkoak diren hitzarmenak sinatuko dituzte, Koordinatzailea bere funtzioak betetzen hasten denetik sei hilabeteko epean.

7. Ondare-prestazio publikoa Koordinatzailea bere funtzioak betetzen hasten denetik exijitu ahal izango da. 6. paragrafoan aurreikusitako kasuetan, aipatutako paragrafoan aurreikusitako hitzarmenak sinatzeko epea bukatu ondoren.»

Hemezortzigarren xedapen gehigarria. *Geldialdi-ordutegia esleitzeagatiko ondare-prestazio publikoa eguneratzeko eta aldatzeko proposamena.*

1. Hegazkintza Zibileko Zuzendaritza Nagusiak egingo du geldialdi-ordutegiak esleitzeagatiko ondare-prestazio publikoa eguneratzeko edo aldatzeko proposamena, eta dagokion lege-aurreproiektuan sartuko da, Koordinatzailearen ekimenez eta Aire Segurtasuneko Estatuko Agentziak txostena egin ondoren, xedapen honetan aurreikusitako prozeduraren arabera.

2. Koordinatzaileari dagokio aldatzeko edo eguneratzeko ekimena hastea, eta Aire Segurtasuneko Estatuko Agentziari helaraziko dio, proposamena jaso behar duen lege-aurreproiektua izapidetzen hasi baino gutxienez lau hilabete lehenago.

Koordinatzailearen ekimenak haren nahikotasun finantzarioa bermatu beharko du, eta kudeaketa-gastuak, eman dituen zerbitzuen arabera, aireportuko kudeatzaileen eta aire-operadoreen artean berdintasunez banatuko ditu, koordinatzailearekin lotutarik baduten edo ez kontuan hartu gabe.

Ekimenean, hurrengo ekitaldirako aurreikusitako diru-sarreraren eta gastuen aurrekontua jaso beharko da, giza-baliabideak, ustiapen-baliabideak eta egozgarria den beste edozein kostu zuzen edo zeharkako zehaztuta, baita ekitaldi horretarako geldialdi-ordutegien eta baimendutako ordutegien programazioari buruzko estimazioak eta proposatzen den eguneraketa edo aldaketaren zenbatekoa ere.

3. Aire Segurtasuneko Estatuko Agentziak Koordinatzailearen proposamenari buruzko txosten bat egingo du, dagozkion gainbegiratze ekonomikoko funtzioen barruan, eta txosten hori Hegazkintza Zibileko Zuzendaritza Nagusiarri helaraziko dio, Koordinatzailearen proposamenarekin batera, hiru hilabeteko epean, proposamena jaso zuenetik zenbatzen hasita.»

**Laugarren artikulua.** *Estatuko aurrekontu orokorrei buruzko abenduaren 27ko 17/2012 Legea aldatzea.*

2013rako Estatuko Aurrekontu Orokorrei buruzko abenduaren 27ko 17/2012 Legearen hamahirugarren xedapen gehigarria aldatu egingo da eta honela jasoko da:

Bat. 1. paragrafoaren bukaeran bi lerrokada berri gehituko zaizkio, eta honela idatzita geratuko da:

«Espainiako, Europar Batasuneko estatu kideetako, Europako Esparru Ekonomikoko Hitzarmena sinatu duten gainerako herrialdeetako edo Suitzako herritarren kasuan, beren nortasunaren egiaztagiria indarrean dagoen nortasun agiri nazionala edo pasaporteia izango da. Europar Batasuneko estatu kideetako edo Europako Esparru Ekonomikoko Hitzarmena sinatu duen beste herrialde bateko herritarren senideen eta hirugarren herrialde bateko naziotasuna daukaten epe luzerako egoiliarren kasuan, Europar Batasuneko herritar baten senide izatearekin lotutako Espainiako bizileku-txartelaren bidez edo atzerritarren bizileku-txartelaren bidez –epe luzerako egoiliarra dela jaso beharko du– egiaztatuko dute beren nortasuna. Aipatutako dokumentuek indarrean egon behar dute.

Telematikoki, bidaiariak diru-laguntzaren onuraduna izateko baldintzak betetzen dituela egiaztatu bada, hobaridun izateko eskubiderik ez duten gainerako bidaiariak bezala egiaztatu ahal izango du bere nortasuna aire-garraibidean. Kasu horretan, bidaiariak ez du egoiliarra dela frogatu beharko, ez fakturatzekoan, ezta hegazkineratze-eremuan ere.»

Bi. 5. paragrafoaren bukaeran bi lerrokada berri gehituko zaizkio, eta honela idatzita geratuko da:

«Penintsulakoak ez diren lurraldeetan bizitzeagatik diruz lagundutako aire- edo itsas- garraioko txartelak jaulkitzen dituzten aire- edo itsas-konpainia guztien txartelen jaulkipen-sistemek, nahitaez, bizileku-baimena egiaztatzeko sistema telematikoa integratuta egon beharko dute eta diruz lagundutako txartelak jaulkitzerakoan sistema telematikoa hori erabili beharko dute, beren salmenta-kanal guztietan.

Aireko edo itsasoko garraio erregularreko konpainia bat diruz lagundutako merkatu batean sartzen denean, diru-laguntza jasotzeko eskubidea ematen duten aire- edo itsas-garraioko txartelak sistema telematikoa erabili behar izan gabe jaulki ahal izango ditu, gehienez ere hiru hilabetez, aipatutako sistema bere salmenta-kanal guztietan ezarri arte.»

Hiru. Bost paragrafo berri erantsiko dira, eta honela idatzita jasoko dira:

«Zortzi. Kanarietan, Balear Uharteetan, Ceutan eta Melillan bizi diren herritarrei eta familia ugarietara zuzendutako itsas- eta aire-garraiorako diru-laguntzen araudiak ezarritako betebeharez eta azaroaren 17ko 38/2003 Legeak ezarritakoez gain, 2014ko ekainaren 1etik aurrera, aire- eta itsas-konpainiek, erakunde laguntzaile gisa, ondorengo bete beharko dute:

a) Aire-konpainien kasuan, hegazkinean ibiltzeko erabilitako kupoi hobaridunen hileroko kitapenak aurkeztuko dituzte, dagokion hila bukatu ondorengo bi hilabeteko epean, Hegazkintza Zibileko Zuzendaritza Nagusiak, ezohiko arrazoiak direla-eta, berariazko baimen bat eman ezean. Kitapen horietan, azken sei hilabeteetan erabilitako kupoi hobaridunak sartu ahal izango dira, arrazoi justifikatuak medio aurreko hilabeteetako fitxategietan barne hartu ahal izan ez badira.

Itsas-konpainien kasuan, hiruhilekoko kitapenak aurkeztuko dituzte, dagokion hiruhilekoa bukatu ondorengo bi hilabeteko epean, Merkataritza Nabigazioko Zuzendaritza Nagusiak, ezohiko arrazoiak direla-eta, berariazko baimen bat eman ezean. Kitapen horietan, aurreko hiruhilekoetako fitxategietan, arrazoi justifikatuak medio, barne hartu ahal izan ez diren azken sei hilabeteetako ontziratze-hobaridunak sartu ahal izango dira.

b) Diru-laguntza justifikatzeko dokumentazioan, aire- eta itsas-txartelen prezioa eta barne hartutako kontzeptu guztiak banan-banan zehaztuko dira, baita bidaiariak kontratatutako edozein zerbitzu gehigarri ere, txartelean jaso baldin bada.

c) Diruz lagundutako txartel bat daukan bidaiariren batek bere nortasuna eta bizilekua aplikagarria den araudiaren arabera egiaztatzen ez baditu, konpainiek gorabehera-parte bat egingo dute. Kitapen-aldi bakoitzari dagozkion parteak edo, ez badago, gorabeherarik ez dela izan adierazten duten ziurtagiriak organo kudeatzaileari bidaliko zaizkio, hurrengo kitapen-aldian.

d) Aire-garraioarekin zerikusirik ez duten zerbitzuak barne hartzen dituzten tarifak erregistratzeko obligazioak, araudi bidez ezarritakoak, betetzea, eta merkaturatu baino lehen organo kudeatzailearen aurrean erregistratzea, baldintzetan zehaztuz, baita diruz lagundutako txartelak ematea eragin dezaketen hitzarmen, kontratu edo edozein motatako akordioak ere, eranskinak, gehigarriak edo aldaketak barne, lehenengo txartel hobariduna jaulki baino gutxienez hilabete lehenago.

Bederatzi. Era berean, itsas- eta aire-konpainiek eta konpainietako agenteek, beren erreserba-sistemak barne hartuta, bai penintsulatik kanpo bizitzearekin bai familia ugaria izatearekin lotutako txartel hobaridunei buruzko informazio eta dokumentazio guztia gorde beharko dute, horretarako bidea edozein izanda ere, diru-laguntzaren zenbatekoa eta diru-laguntza emateko araudi bidez jasotako prozedurak bete direla egiaztatzeko, Sustapen Ministerioak eskura, azaroaren 17ko 38/2013 Legearen 39. artikuluan aurreikusitako preskripzio-epean.

Aplikaturako hobariak kitzeari begira, itsas- eta aire-konpainiek eta beren agenteek –erreserba-sistemak eta tarifa hobariduna zehazten, bidaiariak egindako ordainketan edo hobariaren aplikazioan edo kudeaketan esku hartu duen edozein hirugarren barne– lagundu eta hobariak jaso dituzten tarifa merkaturatuekin, aplikaturako hobariekin, bidaiariek egindako ordainketekin eta egindako kitapenekin lotuta eskatzen zaien dokumentazio guztia eman beharko dute.

Eginbehar hori betetzeari uko egitea aurre egitetzat, aitzakiatzat, oztopatzetzat edo ukapentzat hartuko da, azaroaren 17ko 38/2013 Legearen 37. artikulua arabera, eta kasuan kasu, zigorrak ezarri ahal dira.

Hamar. Organo kudeatzaileari Kanariar Uharteak eta Balear Uharteak autonomia-erkidegoetako eta Ceuta eta Melilla hirietako biztanleei zuzenduta aire-

eta itsas-garraioko ohiko zerbitzuen tarifetan hobariak ematea arautzen duen azaroaren 30eko 1316/2001 Errege Dekretuaren eranskinetako ereduaren edukia ebazpen baten bidez aldatzeko baimena ematen zaio. Hala ere, aurretik diruz lagundu daitezkeen merkatuak ustiatzen dituzten aire-konpainiei eta airelinea-elkarte nagusiei entzun beharko die.

Hamaika. Itsas- eta aire-konpainiek ez dituzte ondorengoak kitatuko, eta itzuli ere ez zaizkie egingo:

a) itsas- eta aire-garraioarekin zerikusirik ez daukaten zerbitzuak barne hartzen dituzten diruz lagundutako txartelak, bidaiariari zerbitzu horiek kobratu zaizkion edo ez kontuan hartu gabe.

b) Hegazkintza Zibileko Zuzendaritza Nagusiak erregistratu eta berariaz onartu ez dituen edozein motatako kontratu, itun edo hitzarmenen arabera jaulkitako diruz lagundutako txartelak.

c) Araudi aplikagarriak hobarietatik kanpo utzitako kontzeptuak, besteak beste, eskaintzak, deskontuak, sustapen edo horren pareko merkataritza-jarduerak –diru-laguntza kalkulatu aurretik aplikatu behar dira–, baita itsas- edo aire-konpainiek merkaturatutako hautazko garraio-zerbitzuak ere.

Hamabi. Itsas-konpainiek eskatutako kitapenak jasotzen dituen fitxategi informatikoa egiaztatzea, kaietan benetan izandako ontziratzeen zerrenda barne.

Itsas-garraiorako hobariak ikuskatzeko eta kontrolatzeko prozeduraren barruan, fitxategi informatikoan jasotako ontziratzeak kaietan benetan izandako ontziratzeekin bat datozen egiaztatuko da. Horretarako, kaietako agintaritzek, hileroko, kaietan, hobariak izan ditzaketan ibilbideei lotuta, izandako ontziratze guztien zerrenda bidaliko diote Merkataritza Nabigazioko Zuzendaritza Nagusiari.

Kai bakoitzean izandako ontziratze guztien hileroko zerrendan, epe horretan egin diren eskala guztietako ontziratzeen zerrenda zehatza barne hartuko da. Ibilbide bakoitzeko ontziratzeen zerrenda horiek kaietako agintaritzek edo kasuan kasu eskumena daukaten erakundeek zuzenean bildutakoak izango dira, edo bestela, itsas-konpainiek aipatutakoak elektronikoki bidalitakoak. Merkataritza Nabigazioko Zuzendaritza Nagusiak zehaztutako epean eta moduan helaraziko dira zerrendak, baina nolana ere, organo eskudunak itsasontzia helmugara iritsi aurretik jaso behar ditu.

Fitxategi informatikoan ezin da benetako ontziratzeen zerrendan ez dagoen ontziratzerik jaso, akats edo omisioen bat gertatu dela frogatu ezean.»

**Bosgarren artikulua.** *Estatuko Portuei eta Merkataritza Nabigazioari buruzko Legearen testu bategina, 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren, irailaren 5ekoaren bidez onartutakoa, aldatzea.*

Estatuko Portuei eta Merkataritza Nabigazioari buruzko Legearen testu bategina, irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onartutakoa, honela aldatuko da:

Bat. 27. artikuluko b) idatzi-zatia honela idatzita geratuko da:

«b) Portuetako tasak, lege honetako 19.1.b) eta 241 bis artikuluetan zehaztutakoari eragin gabe.»

Bi. 137. artikuluko 1. paragrafoaren bukaeran, lerrokada bat erantsi zaio, eta honela idatzita geratuko da:

«Era berean, kostaldeko itsas-garraioko trafikoa kontrolatzeko eta laguntzeko zerbitzua barne hartuko du. Itsasoko Salbamendu eta Segurtasun Elkartearen ardura izango da zerbitzu hori ematea.»

Hiru. 137. artikuluko f) idatzi-zatia ezabatuko da, eta g) idatzi-zatia f) izango da.

Lau. 159. artikuluko 3. paragrafoko a) idatzi-zatia honela idatzita geratuko da:

«a) Nabigazio-laguntzen tasaren ondorioz lortutako sarreren %80. Sarrera horiek beren ezaugarriak direla-eta itsasontziaren tasa aplikatzen zaien ontziei dagokien oinarrizko zenbatekoarekin (A) lotuta daude.»

Bost. 163. artikuluko 1. lerrokada honela idatzita geratuko da:

«Portuko Agintaritzaren bakoitzaren portuko tasatik eratorritako diru-sarrerek, gainerako baliabide ekonomikoekin batera, lurzorua eta azpiegiturak erabiltzen uzteko kostuekiko eta Portuko Agintaritzak eta Itsasoko Salbamendu eta Segurtasun Elkarteak zuzenean emandako zerbitzuen kostuekiko baliokidetasun-printzipioari erantzungo diote. Portuko Agintaritzaren kasuan, bere eginkizunak betetzeko beharrezkoak diren gastuak, zerga-zamak, ondasunen eta instalazioen balio-galera, betebeharrak finantzarioak eta ekitaldiko batez besteko aktibo ez-arrunt garbiaren gaineko arrazoizko etekin bat estali beharko dituzte; aldiz, urteko ibilgetua, zerga geroratuen ondoriozko aktiboak eta zordun komertzial ez-arruntak kanpoan utziko dira. Horrek inbertsio berriak finantzatzea ahalbidetu behar du.»

Sei. 163. artikuluko bigarren lerrokada gisa beste lerrokada bat erantsi da, beraz, oraingo bigarren, hirugarren eta laugarren lerrokadak hirugarren, laugarren eta bosgarrenak izango dira, hurrenez hurren, eta honela idatzita jasoko da:

«SASEMAR-en kasuan, Lege honetako 137. artikuluko 1. paragrafoan aipatutako eginkizunak betetzeko beharrezko gastuak estali beharko dituzte.»

Zazpi. 240. artikulua honela idatzita jasoko da:

«240. artikulua. *Kuota osoa.*

1. Hona hemen tasaren kuota osoa:

a) Merkataritza-itsasontzien, arrantzontzi izoztaileen, eta oro har, beren ezaugarriak direla-eta itsasontziaren tasa aplikagarria zaien itsasontzien kasuan: Espainiako portu bateko urte natural bakoitzeko itsasontziaren GT kopuruaren (gutxienez 100 GT), oinarrizko zenbatekoen (A+C) eta lehenengo hiru eskaletako 0,035 koefizientearen arteko biderkaduraren emaitza.

b) Alturako edo altura handiko arrantza egiten duten itsasontzi eta ontziei:

Lehena. Basea Espainiako portu batean daukaten itsasontzi eta ontzien kasuan: urte natural bakoitzeko itsasontzi edo ontziaren GT kopuruaren eta oinarrizko zenbatekoen (A+C) arteko biderkaduraren emaitza.

Bigarrena. Basea Espainiako portu batean ez duten itsasontzi eta ontzien kasuan: lehenengo puntuan aipatutakoaren arabera dagokion kuotaren % 20a, 30 eguneko eperako. Aipatutako kuota berriz exijitu ahal izango zaie, epe beretarako, gehienez ere urte natural bakoitzeko % 100era iritsi arte.

c) Baxurako edo itsasertzeko arrantza egiten duten itsasontzi eta ontziei.

Lehena. Basea Espainiako portu batean daukaten itsasontzi eta ontzien kasuan: urte natural bakoitzeko oinarrizko zenbatekoen (A+C) eta 50 koefizientearen arteko biderkaduraren emaitza.

Bigarrena. Basea Espainiako portu batean ez duten itsasontzi eta ontzien kasuan: lehenengo puntuan aipatutakoaren arabera dagokion kuotaren % 20a, 30 eguneko eperako. Aipatutako kuota berriz exijitu ahal izango zaie, epe beretarako, gehienez ere urte natural bakoitzeko % 100era iritsi arte.



d) Bederatzi metroko edo hortik gorako luzera daukaten aisialdirako edo kirolerako itsasontzi eta ontziei, motor bidez badabiltza, eta 12 metrotik gorakoei, bela bidez badabiltza, eta Espainiako erregistroaren ziurtagiri bat/nabigazio-baimen bat edo itsasontziaren edo tripulazioaren idatzagiria eduki behar baldin badute.

Lehena. Basea Espainiako portu batean daukaten itsasontzien kasuan: urte natural bakoitzeko oinarrizko zenbatekoen (A+C), itsasontziaren luzeraren (metroan), itsasontziaren zabaleraren (metroan) eta 16 koefizientearen arteko biderkaduraren emaitza.

Bigarrena. Basea Espainiako portu batean ez duten itsasontzien kasuan: lehenengo puntuan aipatutakoaren arabera dagokion kuotaren % 20a, 30 eguneko eperako. Aipatutako kuota berriz exijitu ahal izango zaie, epe beretarako, gehienez ere urte natural bakoitzeko % 100era iritsi arte.

e) Aisialdiko edo kirolerako bederatzi metrotik beherako itsasontzietan, motor bidez badabiltza, eta Espainiako erregistroaren ziurtagiri bat/nabigazio-baimen bat edo itsasontziaren edo tripulazioaren idatzagiria eduki behar baldin badute, Lege honetako 171.e) artikuluan xedatutakoari eragin gabe:

Lehena. Basea Espainiako portu batean daukaten itsasontzien kasuan: oinarrizko zenbatekoen (A+C), itsasontziaren luzeraren (metroan), itsasontziaren zabaleraren (metroan) eta 40 koefizientearen arteko biderkaduraren emaitza, behin bakarrik eta epe mugagaberako.

Bigarrena. Basea Espainiako portu batean ez duten itsasontzien kasuan: lehenengo puntuan aipatutakoaren arabera dagokion kuotaren % 20a, 30 eguneko eperako. Aipatutako kuota berriz exijitu ahal izango zaie, epe beretarako, gehienez ere urte natural bakoitzeko % 100era iritsi arte.

2. Nabigazio-laguntzen tasaren oinarrizko zenbatekoen balioak 0,29 €-koak dira Portuko Agintaritzek emandako nabigazio-laguntzen zerbitzuari dagokionez (A), eta 0,28 €-koak Itsasoko Salbamendu eta Segurtasun Elkartek emandako nabigazio-laguntzen zerbitzuari dagokionez (C). Oinarrizko zenbatekoaren balioa Estatuko Aurrekontu Orokorren Legean berrikusi ahal izango da, edota, kasuan kasu, ondorio horietarako onartzen den beste lege batean, zerbitzuaren kostuen bilakaeraren arabera.»

Zortzi. 241 bis artikulua berri bat gehitu da, eta honela idatzita geratuko da:

«241 bis artikulua. *Itsasoko Salbamendu eta Segurtasun Elkarteari dagozkion nabigazio-laguntzen tasatik eratorritako diru-sarrerak.*

Nabigazio-laguntzen tasa eta oinarrizko zenbatekoa (C) batuz sortzen diren diru-sarrerak Itsasoko Salbamendu eta Segurtasun Elkartearen baliabide ekonomikotzat joko dira. Portuko Agintaritza bakoitzak bildutako kopurua, Lege honetako 241. artikuluari jarraiki, SASEMAR-i ingresatuko zaio, hiru hilean behin. Diru-bilketa eragiketa horiek ez dira ez Portuko Agintaritzaren ustiapen-sarreratzat ez ustiapen-gastutzat hartuko.

Tasa hori dagokion Portuko Agintaritzak kudeatu eta bilduko du, Lege honetako 172. artikuluari jarraiki, eta Zerga Administrazioaren Estatuko Agentziarekin edo beste lurralde-administrazio batzuetako dagozkion organoekin tasa kobratzeko garaian bilketa kudeatzeko hitzarmen bat egiteko baimena izango du.»

Bederatzi. 275. artikuluko 3. paragrafoari f) idatzi-zati berri bat erantsi zaio, beraz, aurreko f) idatzi-zatia g) izango da.

«f) Itsasoko nabigazio-laguntzen tasa eta oinarrizko zenbatekoa (C) batuz sortzen diren diru-sarrerak.»

Hamar. Bederatzigarren xedapen iragankor berri bat erantsi da eta honela idatzita geratuko da:

«Bederatzigarren xedapen iragankorra. *Nabigazio-laguntzen tasaren kuota zehazteari buruzko akordioak eta hitzarmenak berrikustea.*

Lege honetako 241 bis artikuluan xedatutakoari eragin gabe, Portuko Agintaritzak eta portu, dartsena, moila, pantalan edo atrakatzeko bestelako instalazioetako edo ur-kiroletako instalazioetako emakiden edo baimenen titularrek sinatutako akordio edo hitzarmenak, nabigazio-laguntzen tasaren kuota estimazio sinplifikatua eginez zehazteko helburua daukatenak, berrikusi egin beharko dira, Lege honek xedatutakora egokitzeke.»

**Seigarren artikulua.** *Autobideak emakida-erregimenean eraiki, mantendu eta ustiatzeari buruzko maiatzaren 10eko 8/1972 Legea aldatzea.*

Autobideak emakida-erregimenean eraiki, mantendu eta ustiatzeari buruzko maiatzaren 10eko 8/1972 Legearen hamazazpigarren artikuluko bigarren paragrafoa aldatu egingo da, eta honela idatzita geratuko da:

«Bi. Desjabetze-prozeduran, emakidadunak onuradunaren eskubideak eta betebeharrak bere gain hartuko ditu, eta ondorioz, proiektua gauzatzeko beharrezkoak diren behin-behineko desjabetze eta okupazioak direla-eta eman beharreko kalte-ordainak ordainduko ditu.

Hala ere, emakidadunak ez baditu aipatutako obligazioak betetzen, eta ebazpen judizial baten arabera, edozein datatakoa izanik ere, Estatuak desjabetutakoei kalte-ordainak eman behar badizkie, Estatuak desjabetua subrogatuko du kredituan. Nolanahi ere, Estatuak ordaindu beharra deklaratzeko unetik, ordaintzen ez zaizkion kopuruek Administrazioaren ondarezko erantzukizunaren kontzeptu gisa dagokion zenbateko globala murriztuko dute.»

**Zazpigarren artikulua.** *Sektore publikoko kontratuen Legearen testu bategina, azaroaren 14ko 3/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onartutakoa, aldatzea.*

Sektore Publikoko Kontratuen Legearen testu bategineko 271. artikulua aldatu egingo da –azaroaren 14ko 3/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onartu zen testu bategina–, eta honela idatzita geratuko da:

«7. Emakidadunak ez baditu aipatutako obligazioak betetzen, eta ebazpen judizial baten arabera, edozein datatakoa izanik ere, administrazio-emaileak desjabetuei kalte-ordainak eman behar badizkie, Administrazioak desjabetua subrogatuko du kredituan. Nolanahi ere, administrazio-emaileak ordaindu beharra deklaratzeko unetik, ordaintzen ez zaizkion kopuruek artikuluko honetako lehenengo paragrafoan xedatutakoaren arabera dagokion zenbateko globala murriztuko dute.»

**Zortzigarren artikulua.** *Industria, Energia eta Turismo Ministerioaren aurrekontuan ezohiko kreditu bat onartzea.*

1. 20. ataleko aurrekontuan («Industria, Energia eta Turismo Ministerioa»), 18. Zerbitzuko («Energiako Estatu Idazkaritza») 425A Programako («Energiako araudia eta garapena») 7. kapituluko («Kapital-transferentziak») 74. artikuluko («Sozietate, enpresa-erakunde publiko, fundazio eta sektore publikoko gainerako erakundeei») 746. kontzeptuan («IDAERI, Ibilgailu Eraginkorretako Pizgarrien Programarako (PIVE-5)») 175.000.000 euroko ezohiko kreditua onartuko da.

2. Ezohiko kreditua zor publikoaren bitartez finantzatuko da.

**Bederatzigarren artikulua.** *Balio erantsiaren gaineko zergari buruzko abenduaren 28ko 37/1992 Legea aldatzea.*

Balio Erantsiaren gaineko Zergari buruzko abenduaren 28ko 37/1992 Legea, honela aldatuta jasoko da:

Bat. 91. artikuluko 1. paragrafoan 4. eta 5. zenbakiak erantsiko dira, eta honela idatzita geratuko dira:

«4. Artelan, antzinako altzari eta bilduma-objektuen inportazioak, inportatzailea edonor izanda ere, eta ondorengo pertsonak egindako objektu-entregak:

Lehena. Egileek edo eskubidedunek.

Bigarrena. Lege honetako 136. artikuluan aipatzen diren objektuen birsailtzaileak ez diren enpresari edo profesionalek, zuzenean eragiten dien zerga edo ondasuna eskuratu edo inportatzean ordaindutakoa osoki deduzitzeko eskubidea baldin badaukate.

5. Erkidego barneko artelanen eskuraketak, horien hornitzailea aurreko 4. zenbaki horretako 1. eta 2. ataletan adierazitako pertsonaren bat baldin bada.»

Bi. 135. artikuluko 1. paragrafoko 3. zenbakia honela idatzita geratuko da:

«Hirugarrena. Enpresari edo profesionalen eskutik, Lege honetako 91. artikuluko lehen paragrafoko 4. eta 5. zenbakietan ezarritako zerga-tasa murriztua aplikatu zaien operazioei jarraiki, jasotako artelanen entrega.»

**Hamargarren artikulua.** *Sozietateen gaineko Zergari buruzko Legeko testu bategina, martxoaren 5eko 4/2004 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onartutakoa, aldatzea..*

Martxoaren 5eko 4/2004 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onartutako Sozietateen gaineko Zergaren Legeko testu bateginaren hamalagarren xedapen gehigarria aldatu egingo da, eta honela idatzita geratuko da:

«Hamalagarren xedapen gehigarria. 2012, 2013 eta 2014ko ekitaldietako atxikipenen edo konturako diru-sarreraren ehunekoak.

2012ko urtarrilaren 1etik 2014ko abenduaren 31ra arte, biak barne hartuta, lege honetako 140. artikuluko 6. paragrafoko a) idatzi-zatian jasotakoaren arabera ehuneko 19koa zen atxikipenen edo konturako diru-sarreraren portzentajea ehuneko 21era igoko da.»

**Hamaikagarren artikulua.** *2014rako estatuko aurrekontu orokorreari buruzko abenduaren 23ko 22/2013 Legea aldatzea.*

2014rako Estatuko Aurrekontu Orokorreari buruzko abenduaren 23ko 22/2013 Legea, honela aldatuta geratuko da:

Bat. 2014ko otsailaren 1etik aurrerako ondorioekin, 128. artikuluko bosgarren paragrafoko 11.a honela idatzita geldituko da:

«11. 2013ko uneren batean euren zerbitzura besteren konturako 10 langile edo gehiago aldi berean kontratatuta izan dituzten langile autonomoen kasuan, gutxieneko kotizazio-oinarria Erregimen Orokorreko 1. kotizazio taldeko langileentzat aurreikusitako gutxienekoa izango da.

Bi. 2014ko urtarrilaren 1etik aurrerako ondorioekin, 128.Hamar.2.A).b) Bigarrena artikuluko lehenengo lerrokada honela idatzita geldituko da:

«Bigarrena. Iraupen zehatzeko lanaldi partzialeko kontratua: % 8,30. Hortik % 6,70 enpresaburuaren kontura izango da, eta % 1,60 langilearen kontura.»

Hiru. Laurogeita hamargarren xedapen iragankor berri bat erantsi da, eta honela idatzita geratuko da:

«Laurogeita hamargarrena. *Toki-korporazioetako kideen ordainsari-erregimena.*

Toki Araubidearen Oinarriak Arautzen dituen apirilaren 2ko 7/1985 Legearen 75 bis artikuluan –Toki Administrazioa Arrazionalizatzeko eta Iraunarazteko abenduaren 27ko 27/2013 Legean jasotakoaren arabera– xedatutakoari jarraiki, eta lege honetako 22. artikuluan xedatutakoa kontuan hartuta, tokiko korporazioetako kideek, guztira, ordainsari eta asistentziengatik jaso dezaketen gehieneko ordainsaria, zerbitzu berezietan dauden karrerako funtzionarioen hirurtekoak aparte utzita –eskubide hori baldin badute–, jarraian, biztanle kopuruaren arabera, adierazitakoak dira:

Biztanleak	Erreferentzia
500.000 baino gehiago	100.000 euro
300.001 eta 500.000 bitartean	90.000 euro
150.001 eta 300.000 bitartean	80.000 euro
75.001 eta 150.000 bitartean	75.000 euro
50.001 eta 75.000 bitartean	65.000 euro
20.001 eta 50.000 bitartean	55.000 euro
10.001 eta 20.000 bitartean	50.000 euro
5.001 eta 10.000 bitartean	45.000 euro
1.000 eta 5.000 bitartean	40.000 euro

1.000 biztanle baino gutxiagoko toki-korporazioen kasuan, ondorengo eskala aplikatuko da, beren deklarazioari jarraiki:

Dedikazioa	Erreferentzia
% 75eko dedikazio partziala	30.000 euro
% 50eko dedikazio partziala	22.000 euro
% 25eko dedikazio partziala	15.000 euro»

**Xedapen gehigarri bakarra.** *Helmugaren hartze-eremu bereko aireportuen zerrenda.*

2014ko urtarrilaren 1etik aurrera eragina izanda, Aena Aeropuertos, SA sareak operatutako ibilbideetan bidaiarien hazkundearekin lotutako pizgarria, 2014rako Estatuko Aurrekontu Orokorrei buruzko abenduaren 23ko 22/2013 Legearen hirurogeita seigarren xedapen gehigarriaren bidez sortutakoa, aplikatzeko, hurrengo aireportuak (IATA kodearen arabera definituta) helmugaren hartze-eremu berean kokatutakotzat joko dira:

Basilea: BSL, MLH; Belfast: BFS, BHD; Berlin: BER, SXF,TXL; Brusela: BRU, CRL; Bukarest: BBU, OTP; Dusseldorf: NRN, DUS; Glasgow: GLA, PIK; Istanbul: SAW, IST; Stockholm: ARN, VST, NYO; Frankfurt: HHN, FRA; Goteborg: GOT, GSE; Hanburgo: HAM, LBC; Kiev: IEV, KBP; Londres: LCY, LGW, LHR, LTN, SEN, STN; Milan: BGY, LIN, MXP; Mosku: DME, SVO, VKO; Oslo: OSL, RYG, TRF; Paris: BVA, CDG, ORY; Erroma: CIA, FCO; Stuttgart: STR, FKB; Varsovia: WAW, WMI; Venezia: TSF, VCE; Verona: VRN, VBS; Viena: VIE, BTS eta New York: EWR, JFK, LGA.

**Lehenengo xedapen iragankorra.** *Bidaiarien ohiko garraioko hobarietan sistema telematikoak ezartzearen inguruko arau iragankorrak.*

Errege lege-dekretu honetako 4.2 artikuluan aurreikusitako sistema telematika ondo eta osoki ezartzea ziurtatzearen, txartel hobaridunen salmenta-kanal guztietan, aire- eta itsas-garraio konpainiek eta eragileek 2014ko azaroaren 1era arteko behin-behineko epea daukate aipatutako xedapenean finkatutakora egokitzeko.

**Bigarren xedapen iragankorra.** *Emakida-erregimeneko autobideen eta emakida-kontratuen aldaketekin lotutako arau iragankorrak.*

Errege lege-dekretu honetako seigarren eta zazpigarren artikuluetan xedatutakoa emakida kontratuetan aplikagarria izango da, esleipen-data edozein izanda ere.

**Azken xedapenetako lehenengoa.** *Eskumen-titulua.*

Errege lege-dekretu hau Konstituzioko 149.1 artikuluko Hamahirugarren, Hamalagarren, Hamazazpigarren, Hemezortzigarren, Hogeigarren, Hogeita batgarren eta Hogeita laugarren atalen babespean eman da. Atal horietan, Estatuari ondorengo arloen oinarriak finkatzeko eta plangintza orokorra koordinatzeko eskumena esleitzen zaio: jarduera ekonomiko; ogasun orokor; Gizarte Segurantzako oinarritzko legedi eta erregimen ekonomiko –nahiz eta zerbitzuak autonomia-erkidegoek eman–; nahitaezko desjabetzeari buruzko legedi; administrazioko kontratu eta emakidei buruzko oinarritzko legedi; aire-eremuaren, mugimenduaren eta aire-garraioaren kontrol; autonomia-erkidego batetik baino gehiagotik igarotzen diren trenbide; eta interes orokorrekoak diren edo autonomia-erkidego bati baino gehiagori eragiten dieten herri-lanen gainekoak.

**Azken xedapenetako bigarrena.** *Arauk onartzeko gaikuntza.*

Gobernuari eta Sustapen, Ogasun eta Administrazio Publikoetako eta Enplegu eta Gizarte Segurantzako ministroei araugintza-ahalmena eman zaie, beren eskumenen esparruan, Errege Lege Dekretu honetan xedatutakoa garatzeko eta gauzatzeko beharrezkoak diren xedapenak emateko eta beharrezko neurriak hartzeko.

**Azken xedapenetako hirugarrena.** *Indarrean jartzea.*

Errege lege-dekretu hau Estatuko Aldizkari Ofizialean argitaratu eta hurrengo egunean sartuko da indarrean.

Madriren, 2014ko urtarrilaren 24an.

JUAN CARLOS E.

Gobernuko presidentea,  
MARIANO RAJOY BREY