

## Pribatuen Iragarkiak

### ORIXE B.H. INSTITUTUA

IRAGARKIA, goi-mailako batxiler-titulua (BBB)  
galdu dela jendaurrean jakinarazteko dena. 10784

## Xedapen Orokorrak

### JAURLARITZAREN LEHENDAKARITZA

#### Zk-2908

6/2004 LEGEA, maiatzaren 21ekoa, Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sareari buruzkoa.

Eusko Legebiltzarrak maiatzaren 21eko 6/2004 Legea, Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sareari buruzkoa, onartu duela jakinarazten zaie Euskadiko herriar guztiei.

MAIATZAREN 21EKO 6/2004 LEGEA, RED FERROVIARIA VASCA-EUSKAL TRENBIDE SAREARI BURUZKOA.

#### ZIOEN ADIERAZPENA:

Europako erakunde erkideek lehentasunezko xedetzat dute trenbideen europar eremu bateratu bat erakitzea, hala ikuspegi teknikitik nola juridikitik bateratua, Europako garraio-moduen artean oreka aurkitzeko beren estrategiaren barruan trenbideen sektorea biziberritze aldera. Alde horretatik, trenbide-garraioa zeharo eraldatzen ari da Europar Batasunaren eremuan.

Kontseiluaren 1991ko uztailaren 29ko 91/440/EEE Zuzentarauak, Europako Erkidegoko trenbideen garapenaren gainekoak, ateak ireki zizkion Europan ohikoa zen trenbide-eredu zaharra aldatzeko prozesuari; eredu horretan, monopolio publikoen inguruan, azpiegituraren kudeaketa eta garraio-zerbitzua batera irudikatzen ziren, bata eta bestea bereizi gabe, eta ikusmolde hori zegoen trenbide-garraioko zerbitzuen oinarrian ere.

Trenbide-garraioaren sistema eraldatzeko prozesu horrek ez du etenik izan harrezkero. Lehenbiziko zuzentarau horren ondotik, berak xedatutakoa garatu eta osatuz, beste bi etorri ziren, eta trenbideen arloko lehenbiziko sorta osatu eta garatu zuten hiruren artean: Kontseiluaren 1995eko ekainaren 19ko 95/18/EE Zuzentaraua, trenbide arloko enpresei lizentziak ematearen gainekoa, eta Kontseiluaren 1995eko ekainaren

## Anuncios Particulares

### I.E.S. ORIXE B.H. INSTITUTUA

ANUNCIO por el que e hace público el extravío del Título de Bachiller Superior (BUP). 10784

## Disposiciones Generales

### PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

#### Nº-2908

LEY 6/2004, de 21 de mayo, de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea.

Se hace saber a todos los ciudadanos y ciudadanas de Euskadi que el Parlamento Vasco ha aprobado la siguiente Ley

LEY 6/2004, DE 21 DE MAYO, DE RED FERROVIARIA VASCA-EUSKAL TRENBIDE SAREA.

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

La construcción de un espacio ferroviario europeo integrado, tanto desde la perspectiva técnica como desde la jurídica, es un objetivo prioritario de las instituciones comunitarias para revitalizar el sector ferroviario en su estrategia de lograr el reequilibrio modal en el transporte europeo. En este sentido, el transporte ferroviario está siendo objeto de una profunda transformación en el ámbito de la Unión Europea.

La Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, supuso la apertura de un proceso dirigido a la sustitución del viejo modelo ferroviario tradicional en Europa, en el que, en torno a los monopolios públicos, la prestación de los servicios de transporte ferroviario se asentaba sobre la consideración unitaria de la gestión de la infraestructura y la prestación de los servicios de transporte.

El proceso comunitario hacia la transformación del sistema de transporte ferroviario no se ha detenido desde entonces. Las Directivas 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, y 95/19/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre la adjudicación de las capacidades de la infraestructura ferroviaria y la fijación de los correspondientes cánones de utilización, procedie-

19ko 95/19/EE Zuzentaraua, trenbide-azpiegituraren ahalmenak esleitzearen eta dagozkien erabilera-sariak zehaztearen gainekoa.

Ondoren, beste urrats bat egin zen eraldaketa-prozesu horretan, urrats handia, trenbide arloko 2001eko sorta delakoa osatzen duten zuzentzarauen bidez: Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2001eko otsailaren 26ko 2001/12/EE Zuzentaraua, Europako Erkidegoko trenbideen garapenaren gaineko 91/440/EEE Zuzentaraua aldatu zuena; Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2001/13/EE Zuzentaraua, 2001eko otsailaren 26koa, trenbide arloko enpresei lizentziak esleitzearen gaineko Kontseiluaren 95/18/EE Zuzentaraua aldatu zuena; Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2001eko otsailaren 26ko 2001/14/EE Zuzentaraua, trenbide-azpiegituraren ahalmenen esleipenaren, azpiegitura horren erabilereengatik ordaindu beharreko sariaren eta segurtasunaren ziurtapenaren gainekoa, eta Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2001eko martxoaren 19ko 2001/16/EE Zuzentaraua, Europan gaindikoa ohiko trenbide-sistemaren elkarrenginkortasunaren gainekoa. Bigarren urrats horren ondoren, Europako trenbide-sistema prest zegoen Europako trenbide-sare osoa 2008. urterako irekitzeko aurreikuspena betetzeko.

Azkenik, trenbide arloko beste sorta bat aurkeztu zitzaion Europako Batzordeari 2002ko urtarrilean, eta une honetan abian da haren gaineko eztabaida; sorta horrekin bururatuko da 1991n hasitako eraldaketa-prozesua.

Europako trenbide-sistemaren eraldaketa-prozesu horrek, aipatu diren Europako Erkidegoko arau horietan ezarritako datorenak eta trenbide-eredu berriaren oinarri denak, hau du oinarritzeko osagai garrantzitsuenetakoa: trenbide-azpiegituraren kudeaketaren eta trenbide-garraioa zerbitzuen arteko bereizketa.

Eta Europako Erkidegoan trenbide-sistema eraldatzeko izan den prozesuaren areagotzeak, aipatu ditugun zuzentzarauen bidez mailaz maila egin den horrek, azpiegituraren kudeaketaren eta garraio-zerbitzuen arteko bereizketa are garbiago egiteko eskakizuna ekarri du, eta, horrenbestez, beharrezkoa da enpresa-bereizkuntza egitea arlo bien artean. Hori beharrezkoa da, ez bakarrik trenbideen sektorean lehia sartu eta hor diharduten eragileen artean bereizkeriarik ez egitea bermatzeko, baita —aurreko hori bezain garrantzizkoa da hau— sektorearen egoera ekonomikoa onbidertzeko ere.

Europako Erkidegoko araudiaren arabera, ezinbestekoa da trenbideen sektorean kudeaketa-arloak bereiztea, baldin eta hain kostu handikoak diren azpiegiturarako inbertsioak, azken hamarkadetan trenbideen monopolio publikoen finantza-osasuna gaiztotu dutenak, herri-aginteei zuzen-zuzenean beren gain hartuko baidituzte eta gero kostu horiek sektorean diharduten erabateko eta besteko eragileei berdintasunez jasanarazi-

ron a completar y desarrollar las previsiones contempladas en aquella primera directiva, integrando el primer paquete ferroviario.

El proceso de transformación recibió un segundo impulso, de gran calado, con las directivas que integran el paquete ferroviario de 2001: Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios; Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias; Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad, y Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional. Con ello, el sistema ferroviario europeo se situaba en disposición de dar cumplimiento a la previsión de apertura de toda la red ferroviaria europea en 2008.

Finalmente, está en estos momentos en discusión un nuevo paquete ferroviario, presentado por la Comisión Europea en enero de 2002, con el que se culminaría el proceso de transformación iniciado en 1991.

Uno de los elementos básicos y, sin duda, más relevantes del proceso de transformación del sistema ferroviario europeo establecido en la normativa comunitaria a la que se ha hecho referencia, sobre el que se asienta el nuevo modelo ferroviario, reside en la separación entre la gestión de la infraestructura ferroviaria y la prestación de los servicios de transporte ferroviario.

La progresiva profundización del proceso de transformación del sistema ferroviario en el seno de la Comunidad Europea, realizada a través de las directivas enumeradas, ha supuesto, precisamente, una exigencia de mayor nitidez en esa separación entre gestión de la infraestructura y prestación de los servicios de transporte, siendo necesaria una separación empresarial nítida entre uno y otro ámbito. Ello resulta necesario no sólo para hacer posible la introducción de la competencia en el sector, garantizando un trato no discriminatorio de los diferentes operadores, sino, lo que no es menos importante, un saneamiento del sector.

La separación de los ámbitos de gestión en el sector ferroviario es la condición necesaria, de acuerdo con la normativa comunitaria, para que las costosas inversiones en infraestructuras, que han lastrado en los últimos decenios la salud financiera de los monopolios públicos ferroviarios, sean asumidas directamente por los poderes públicos, repercutiendo posteriormente los costes entre los diferentes operadores, de forma equitativa de

ko badizkiete, eragile horietako bakoitzak egiten duen erabileraren arabera, eta ustiapen ekonomiko eraginkorraren irizpideei jarraiki.

Garraio Jasangarriaren Gidaplanak, Eusko Jaurlaritzaren Kontseiluak 2002ko azaroaren 19an onartutakoak, bere helburuen artean ezarria du garraio-moduen artean bestelako oreka bat sustatzea, ingurumenean eragin txikiena duten garraio-moduak indartuz, eta horien artean bereziki trenbide-sistema. Alde horretatik ekinbide bat zehazten du argi-argi, Euskadiko trenbide-azpiegiturak kudeatzeko ente publikoa sortzea, hain zuzen ere. Horixe egin dugu lege honen bitartez.

Autonomia Erkidegoaren eskumenekoa den trenbide-sistemaren kudeaketa trenbide-eredu berri horretara egokitzea, zalantzarik gabe, erronka handia da. Baina erronka horri ezinbestean egin behar zaio aurre, Euskal Autonomia Erkidegoaren posizio geoekonomikoak eskaintzen dituen aukerez baliatzeko. Hori egingo ez bagenu, huts-hutsik paper marjinal bat izatera eramango genuke gure trenbide-sistema. Aurre egiteak, aldiz, aukera-eremu zabal bat irekitzea ekarriko du gure trenbide-sistemarentzat.

Hori dela eta, lege honek aintzat hartzen du Europar Batasunaren garraio-politika erkidean finkatzen den helburu nagusietako bat: trenbideko garraio publikoaren zerbitzuetan ahalik eta mailarik altuena lortzea, betiere garraio-bide jasangarrien erabilpena sustatzearen esparruan, hain zuzen. Era berean, euskal trenbide-sistemaren modernizatzea bilatzen du, Euskal Autonomia Erkidegoaren kokagune geostrategikoari balioa emateko euskarri gisa.

Horretarako, lege honek zuzenbide pribatuko ente publiko bat sortzen du, Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea izeneko. Ente horren helburua da trenbide arloko azpiegiturak eraikitzea eta administratzea, eta bere jarduera zuzenbide pribatuari lotuko zaio, nahiz eta salbuespen batzuk izango dituen, hala nola kontratazioa, erantzukizun-araubidea, zerga-araubidea, eta administrazioaren ahalak erabiltzea dakarten jarduereremu jakin batzuk, haietan zuzenbide publikoaren mende egongo baita. Entea trenbideen gaian eskumena duen sailari atxikitzen zaio. Dituen eginkizunak hobeto gauzatu ditzan, kudeatzeko ahalmen zabalak ematen zaizkio Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sareari, bere ondarea osatzen duten ondasun eta eskubi-deen gainean.

Ente berriaren eskumena gaur egun dauden edo etorkizunean sor litezkeen trenbide arloko azpiegitura guztietara zabaltzen da, baldin eta Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumenekoak badira eta haren gain uzten badira. Entearen jarduna, ondorioz, etorkizunean zabal daiteke gaur egun indarrean dagoen konstituzio eta estatutu esparrua betetzeko Eusko Jaurlaritzak bere gain hartzen dituen beste azpiegiturretara.

acuerdo con la utilización que cada uno haga, a partir de criterios de explotación económica eficiente.

El Plan Director de Transporte Sostenible, aprobado por el Consejo de Gobierno en fecha 19 de noviembre de 2002, establece entre sus objetivos el de impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte, potenciando los modos de transporte de menor impacto ambiental, especialmente, entre ellos, el sistema ferroviario. Establece en este sentido una línea clara de actuación, cual es la creación de un ente público gestor de las infraestructuras ferroviarias de Euskadi, que es lo que la presente ley hace.

La adaptación de la gestión del sistema ferroviario que es competencia de la Comunidad Autónoma a este nuevo modelo ferroviario representa, sin duda, un gran reto. Pero es un reto que hay que afrontar de forma ineludible por la potencialidad de la posición geoeconómica del País Vasco. No hacerlo significaría condenar a nuestro sistema ferroviario a un papel puramente marginal en el futuro. Afrontarlo, por el contrario, significa abrir para nuestro sistema ferroviario un gran ámbito de oportunidades.

Así pues, la presente ley toma en consideración uno de los principales objetivos comunitarios fijados en la política común de transporte: alcanzar el nivel más elevado posible en los servicios de transporte público por ferrocarril, en el marco del fomento de la utilización de formas de transporte sostenible. Así mismo, busca la modernización del sistema ferroviario vasco, como soporte para valorizar la situación geostratégica del País Vasco.

Para ello, la ley crea un ente público de derecho privado, denominado Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea, cuyo objeto es la construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias, ajustando su actividad al derecho privado, si bien con excepciones, como la contratación, el régimen de responsabilidad, el régimen tributario y determinadas áreas de actividad que suponen el ejercicio de prerrogativas administrativas, en las cuales se somete a derecho público. El ente se adscribe al departamento competente en materia de ferrocarriles. Para el mejor desempeño de sus funciones, se atribuyen a Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea amplias facultades de gestión sobre los bienes y derechos integrantes de su patrimonio.

La competencia del nuevo ente se extiende a todas las infraestructuras ferroviarias actuales o que en el futuro se puedan construir que sean competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco y que se le encomienden. En consecuencia, la actuación del ente se puede hacer extensiva en el futuro a las otras infraestructuras que sean asumidas por el Gobierno Vasco en cumplimiento del marco constitucional y estatutario actualmente vigente.

Bestalde, lege hau indarrean sartzerako eraikitzen hasiak ziren trenbide-garraiorako azpiegiturei dagokienez, horiekin zerikusia duten egoera juridiko aktibo zein pasiboen titularitateak ente honek bildu ahal izango ditu bere baitan.

Behin Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumenen eremuan trenbide-azpiegituren kudeaketa eta trenbide-zerbitzuaren ustiaketa bereizita, aurrerantzean ez da arrazoizkoa izango, ez eta koherentea eta eraginkorra ere, Bilboko metropoli-trena ustiatzeko erabiltzen den azpiegituraren kudeaketak Bizkaiko Garraio Partzuegoaren esku jarraitzea.

Trenbide-garraioaren arloan Europar Batasunean dauden arauak eta zerbitzu publikoaren ereduak aldaketa sakona eragin dute europar eremuko ohiko trenbide-garraioan. Eta horrek lehengo araudia eredu berri horren oinarrien arabera interpretatu beharra dakar.

Azkenik, Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea ente publiko berri honi trenbide-azpiegituren garapenari dagozkion eginkizunak osorik esleitu zaizkionez gero, komeni da ente horrek berak har ditzan bere gain orain artean Ingeniería para el Metro de Bilbao, S.A., Bilboko Metrorako Ingeniaritza, A.B.-Imebisa sozietate publikoak betetzen zituen egitekoak, sozietate hori desegin eta likidatuz. Izan ere, sozietate hori, hasiera batean, Bilboko metropoli-trenaren azpiegiturak garatzeko sortu zen arren, ondoren irailaren 16ko 205/1997 Dekretuak, sozietate hori sortzeko dekretua aldatu zuenak, Euskal Autonomia Erkidegoko trenbide-azpiegitura guztien garapena bereganatzeraino hedatu zituen sozietate horren eskumenak, eta hain zuzen ere eskumen horietatik hartzen ditu bere gain lege honen bidez sortzen den ente publikoak.

## I. KAPITULUA XEDAPEN OROKORRAK

### 1. artikulua. Sortzea eta izaera.

1.– Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea ente publikoa sortzen da.

2.– Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea zuzenbide pribatuko ente publikoa da, azaroaren 11ko 1/1997 Legegintzako Dekretuaren 15. artikuluan aurreikusten direnetakoa (legegintzako dekretu horren bidez, Euskadiko Ogasun Nagusiaren Antolarauei buruzko Legearen testu bategina onartu zen).

### 2. artikulua. Araubide juridikoa.

Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea zuzenbide pribatuaren arabera jardungo da, lege honetan bestelakorik adierazten ez bada. Nolanahi ere, administrazioaren ahalak darabiltzanean, aplikatzekoak diren zuzenbide publikoko arauen pean jardungo da.

Se establece la posibilidad de unificar en este ente la titularidad de las situaciones jurídicas activas y pasivas existentes a la entrada en vigor de la presente ley referidas a procesos ya iniciados de construcción de infraestructuras destinadas al transporte ferroviario.

Una vez que se opta por separar en el ámbito competencial de la Comunidad Autónoma la gestión de la infraestructura y la explotación del servicio ferroviario, no resulta razonable, coherente ni operativo mantener en el ámbito del Consorcio de Transportes de Bizkaia la gestión de la infraestructura utilizada para la explotación del ferrocarril metropolitano de Bilbao.

La normativa comunitaria en materia de transporte ferroviario y el modelo comunitario de servicio público en este ámbito ha supuesto una profunda modificación del modelo del transporte ferroviario tradicional en el ámbito europeo. Ello exige interpretar la normativa anterior de acuerdo a los presupuestos de este nuevo modelo.

Por último, la atribución al nuevo ente público Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea de las funciones relativas al desarrollo de las infraestructuras ferroviarias, en toda su extensión, hace aconsejable que el mismo asuma las tareas que hasta este momento venía desarrollando la sociedad pública Ingeniería para el Metro de Bilbao, S.A., Bilboko Metrorako Ingeniaritza, A.B.-Imebisa, procediéndose a la extinción y liquidación de la misma. Y ello porque, si bien esta sociedad fue creada inicialmente para el desarrollo de las infraestructuras relacionadas con el ferrocarril metropolitano de Bilbao, el Decreto 205/1997, de 16 de septiembre, por el que se modificaba el decreto de creación de la sociedad, generalizó las competencias de ésta en relación con el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias del País Vasco; competencias que precisamente asume a partir de ahora el ente público cuya creación se prevé en esta Ley.

## CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

### Artículo 1. Creación y naturaleza.

1.– Se crea el ente público Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea.

2.– Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea es un ente público de derecho privado de los previstos en el artículo 15 del Decreto Legislativo 1/1997, de 11 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Principios Ordenadores de la Hacienda General del País Vasco.

### Artículo 2. Régimen jurídico.

Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea desarrolla sus actividades de acuerdo con el derecho privado, sin perjuicio de las excepciones que señala la presente ley. En todo caso, cuando ejerce potestades administrativas se rige por las normas de derecho público aplicables.

**3. artikulua.** Atxikipena eta egoitza.

Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea trenbideen gaian eskumenak dituen Euskal Autonomia Erkidegoaren Administrazioari sailari atxikiko zaio.

Gasteizen izango du egoitza; hala ere, herrietan dauden ordezkarietza ere jardun ahal izango da, eginkizunak betetzeko hala komeni bazaio.

## II. KAPITULUA

## RED FERROVIARIA VASCA-EUSKAL TRENBIDE SAREAREN JARDUTEKO PRINTZIBIOAK, XEDEA ETA EGINKIZUNAK

**4. artikulua.** Jarduteko printzipioak.

Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sareak printzipio hauei jarraituko die bere jardueran:

1.– Euskadiko trenbide-sistema garatzea, Europar Batasuneko araudian ezarritako zerbitzu publikoko printzipioekin bat etorritik, euskal garraio-sistemaren garapen jasagarriaren eskakizunen arabera eta Euskadiren kohesio sozial eta ekonomikoa begiraturik.

2.– Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumeneko trenbide-egituren elkarrengaitasuna sustatzea garraio-politika erkidearekin bat etorritik.

3.– Ingurumena babesteari dagozkion eskakizunak sartzea trenbide-azpiegituren proiektu berri guztietan, bai eta lehendik diren azpiegituren mantentze eta administrazioan ere.

4.– Euskal Autonomia Erkidegoko garraio-sisteman intermodalitatea sustatzea.

5.– Europar Batasunean helburu berak dituzten erakundeekin batera lan egitea.

6.– Lehiarako baldintzak sustatzea trenbide-zerbitzuetan, objektibotasun, gardentasun eta bereizkeriarik ezaren printzipioak errespetaturik.

7.– Erabiltzaileen interesak babestea, batez ere ahalmen-urritasunen bat edo mugikortasun mugatua duten pertsonenak, pertsona horiek trenbide-garraioko zerbitzuak modu egokian erabiltzeko duten eskubidea bermatuz.

**5. artikulua.** Xedea.

Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarearen xedea da:

1.– Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio orokorrean trenbideen gaian eskumenak dituen sailarekiko lankidetzat tekniko trenbide-garraioko azpiegituren plangintzan eta programazioan.

**Artículo 3.** Adscripción y domicilio.

Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea se adscribe al departamento de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi que ostente las competencias en materia de ferrocarriles.

Su sede radica en Vitoria-Gasteiz, pudiendo, no obstante, cuando el desarrollo de sus funciones lo aconseje, desarrollar sus tareas a través de delegaciones en diferentes localidades.

## CAPÍTULO II

## PRINCIPIOS DE ACTUACIÓN, OBJETO Y FUNCIONES DE RED FERROVIARIA VASCA-EUSKAL TRENBIDE SAREA

**Artículo 4.** Principios de actuación.

Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea se rige por los principios de actuación siguientes:

1.– El desarrollo del sistema ferroviario de Euskadi, conforme a los principios de servicio público establecidos en la normativa comunitaria, de acuerdo con las exigencias del desarrollo sostenible del sistema vasco de transporte y la cohesión social y económica de Euskadi.

2.– El impulso de la interoperabilidad de las infraestructuras ferroviarias de competencia de la Comunidad Autónoma vasca en sintonía con la política común de transporte.

3.– La incorporación de las exigencias de protección medioambiental en todos los nuevos proyectos de infraestructura ferroviaria y en el mantenimiento y administración de las infraestructuras preexistentes.

4.– El impulso de la intermodalidad en el sistema del transporte en la Comunidad Autónoma vasca.

5.– La colaboración con entes de idénticos fines que actúen en el ámbito de la Unión Europea

6.– La promoción de las condiciones de competencia en la prestación de los servicios ferroviarios, con respeto a los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.

7.– La protección de los intereses de los usuarios, especialmente en el caso de personas con discapacidad o con movilidad reducida, garantizando su derecho al acceso a los servicios de transporte ferroviario en adecuadas condiciones de calidad.

**Artículo 5.** Objeto.

Constituye el objeto de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea:

1.– La cooperación técnica con el departamento competente en materia de ferrocarriles de la Administración general de la Comunidad Autónoma en la planificación y programación de las infraestructuras de transporte ferroviario.

2.– Trenbide-garraioko azpiegituren eraikuntza, Jaurlearitzak agintzen dionean, eta, orobat, azpiegitura berri horiek zaindu, kudeatu eta administratzea, dela berak zuzenean, dela zuzenbide publiko edo pribatuko beste erakunde baten bitartez, zeinahi negozio juridikoz baliatuz.

3.– Lehendik zeuden trenbide-garraioko azpiegiturak zaindu, kudeatu eta administratzea, goiko paragrafoan adierazitako eran, Jaurlearitzak hari atxikitzen dizkionean.

4.– Jaurlearitzak haren gain uzten duen eta, zuzenean edo zeharka, trenbide-garraioko azpiegiturak eraiki, zaindu eta administratzearekin zerikusia duen beste edozein eginkizun, eta, bereziki, hauek: azterlan eta proiektuak idaztearekin zerikusia duten eginkizunak, eta trenbide-garraioko politikari, telekomunikazio-zerbitzuei eta gune publikoen erabilerari loturik dauden azpiegituren kudeaketarekin zerikusia dutenak, zein ere den kudeaketa horretarako erabiltzen den negozio juridikoa, betiere zuzenbidean onartzen diren-takoa bada.

5.– Lege honen ondorioetarako, honako hauek hartuko dira trenbide-azpiegituratzat: Europako Batzordearen 1970eko abenduaren 18ko 2598/70 (EEE) Erregelamenduaren I. eranskineko A zatian aipatzen diren elementu guzti-guztiak (erregelamendu horretan, 1108/70 Erregelamenduko I. eranskinean agertzen diren kontabilizazio-eskemetako kontu-sailen edukia zehazten da).

6.– Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea enteatik ez du inolaz ere bere gain hartuko trenbide-garraioko zerbitzuak egiteko betekizuna.

#### 6. artikulua. Eginkizunak.

1.– Honako eginkizun hauek dagozkio Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea enteari, bere xedea betetzeko:

a) Berak zuzenean edo beste baten bitartez gauzatu beharrekoak diren trenbide-azpiegituren proiektu teknikoak egitea, bideragarritasun ekonomikoaren gainekoak eta ingurumen-ebaluzioaren gainekoak barne; nolahi ere, trenbideen gaian eskumenak dituen sailari dagokio proiektu tekniko horiek onesteko ahalmena.

b) Azpiegitura berriak eraikitzeke lanak egitea, bai eta lehendik zeudenak berriro edo garatzea ere, dela berak zuzenean, dela beste norbaiten bitartez.

c) Trenbide-azpiegituren administrazioa; hor sartzen dira azpiegitura horien ustiapena –hain erabileraren-gatik saria kobratuta–, mantentzea eta trafikoaren segurtasun eta antolaketa sistemak kudeatzea.

d) Berak administratzen dituen azpiegituren lursail, instalazio eta eraikinak erabiltzea, berak zuzenean edo beste norbaitekiko kontratuaren bitartez, trenbide-ga-

2.– La construcción de las infraestructuras de transporte ferroviario que le encomiende el Gobierno, así como conservar, gestionar y administrar estas nuevas infraestructuras, ya sea directamente o mediante otra entidad de derecho público o derecho privado, y por medio de cualquier negocio jurídico.

3.– La conservación, gestión y administración, en los mismos términos expresados en el apartado anterior, de las infraestructuras de transporte ferroviario preexistentes que le adscriba el Gobierno.

4.– Cualquier otra función que le encomiende el Gobierno y que directa o indirectamente esté relacionada con la construcción, la conservación y la administración de infraestructuras de transporte ferroviario, y de forma especial las relativas a la redacción de estudios y proyectos y a la gestión, por medio de cualquier negocio jurídico admitido en derecho, de las infraestructuras que estén vinculadas a la política de transporte ferroviario, a los servicios de telecomunicaciones y al uso de espacios públicos.

5.– A los efectos de esta ley, se entenderá por infraestructura ferroviaria la totalidad de los elementos contemplados en la parte A del anexo I del Reglamento (CEE) número 2598/70 de la Comisión, de 18 de diciembre de 1970, relativo a la determinación de contenido de las diferentes partidas de los esquemas de contabilización del anexo I del Reglamento número 1108/70.

6.– El ente Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea no asumirá en ningún caso la prestación de servicios de transporte ferroviario.

#### Artículo 6. Funciones.

1.– Para el cumplimiento de su objeto, corresponden al ente Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea las siguientes funciones:

a) La elaboración material de los proyectos técnicos, incluidos los de viabilidad económica y evaluación medioambiental, de las infraestructuras ferroviarias a ejecutar, por sí o por medio de tercero, sin perjuicio de la facultad para aprobarlos que corresponde al departamento competente en materia de ferrocarriles.

b) La realización de las obras de construcción de nuevas infraestructuras, así como la renovación o desarrollo de las existentes, tanto directa como indirectamente.

c) La administración de las infraestructuras ferroviarias, que comprenderá su explotación, mediante el cobro del correspondiente canon, su mantenimiento y la gestión de los sistemas de seguridad y regulación del tráfico.

d) La utilización, por sí o mediante contrato con terceros, de los terrenos, instalaciones y dependencias de la infraestructura que administre para actividades rela-

rraioarekin zerikusia duten jardueretarako; betiere jarduera horiek Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarearen xedea lortzeko badira.

e) Trenbide-azpiegiturei buruzko babes eta zainketa eginkizunak, trenbideen gaian eskudun den sailaren eskumenetan eta toki-administrazioko erakundeei dagozkienetan sartu gabe.

f) Sor litezkeen sari eta tarifak kobratzea, batez ere enteak berak eraikitako edo kudeatutako trenbide-azpiegituren erabilerarengatik ordaindu beharreko saria. Eginkizun horretan, eragileen eta Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarearen arteko kontratuen finantza-oreka gorde beharko da.

g) Azpiegituren administratzaile gisa dagozkion administrazioaren ahalez baliatzea, bai jabariaren zainketakoez, bai kontserbaziokoez. Arlo horretan, haren ebazpenek administrazio-bidea amaituko dute, gora jotzeko errekursoaren aukera espresuki aurreikusten denean izan ezik; errekurtoa, betiere, trenbideen gaian eskudun den saileko buruari aurkeztuko zaio.

h) Ebazpenak ematea trenbideetako jabari publikoaren gaineko emakida eta baimenen gainean, eta orobat trenbidearen babes-eremuetan, trenbideen zainketako araudian arautzen direnetan, herri-administrazioez bestekoen jardueretarako baimenak ematearen gainean. Horretan, betiere, administrazio-prozedurako arauei jarraitu beharko zaie, eta trenbideen gaian eskumenak dituen sailarenak izango dira administrazio-egintzak berrikusteko ahalmenak eta zigorrak ezartzeko ahala.

2.- Trenbide-azpiegiturak eraiki edo berritu eta hobeitzeko lanak egiteko inori lursailen jabetza kendu behar bazaio nahitaez, Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea jabetza-kentze horien onuradun izan ahal izango da. Hori guztiori Jabetza Nahitaez Kentzearen gaineko Legeak eta lege horren erregelamenduak aurreikusten dutenarekin bat etorritik.

3.- Azpiegiturak eraiki, berritu, mantendu eta hobeitzeko lanak gauzatzeko, Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sareak ez du udalen baimenik beharko. Dena dela, obrak egiten hasi aurretik, enteak kasuan kasuko proiektua igorriko die obrek eragiten dieten udalei.

4.- Azpiegitura eta instalazioak eraiki eta zaintzeko lanak, zerbitzu eta hornidurak eta Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarearen helburuak zuzen beteitzeko beharrezko den guztia kontratatuzko, herri-administrazioen kontratuak arautzen dituzten arauei jarraituko zaie, betiere garraioen sektorearen berezitasuna kontuan hartuta.

Dena dela, kontrol, zirkulazio eta segurtasun sistemaren kudeaketak berezko dituen eginkizunak ez dira beste inoren esku utziko.

7. *artikulua.* Jarduteko araubidea.

cionadas con el transporte ferroviario, siempre que sirvan a la consecución del objeto de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea.

e) Las de protección y policía en relación con las infraestructuras ferroviarias, sin perjuicio de las competencias del departamento competente en materia de ferrocarriles y de las correspondientes a las administraciones locales.

f) La percepción de los cánones y tarifas que se creen, y especialmente del canon que se haya de satisfacer por el uso de las infraestructuras ferroviarias que el ente construya o gestione, manteniendo el equilibrio financiero de los contratos entre los operadores y Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea.

g) El ejercicio de las potestades administrativas en su calidad de administrador de infraestructuras, bien sea de policía o de conservación de dominio. En este ámbito, sus resoluciones agotarán la vía administrativa, con excepción de aquellas en las que expresamente se prevea la posibilidad de recurso de alzada ante el consejero del departamento competente en materia de ferrocarriles.

h) Resolver sobre las concesiones y autorizaciones sobre el dominio público ferroviario, así como sobre las autorizaciones de actividades particulares en las zonas de protección del ferrocarril reguladas en la normativa sobre policía de ferrocarriles, con sujeción en estos casos a las normas de procedimiento administrativo y sin perjuicio de las facultades de revisión y del ejercicio de la potestad sancionadora, que se reservan al departamento competente en materia de ferrocarriles.

2.- Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea podrá tener la condición de beneficiario en las expropiaciones de terrenos propiedad de terceros que sean necesarias para la realización de las obras de construcción o renovación y mejora de las infraestructuras ferroviarias. Todo ello de conformidad con lo previsto en la Ley de Expropiación Forzosa y en su reglamento.

3.- Para la ejecución de las obras de construcción, renovación, mantenimiento y mejora de las infraestructuras, Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea no precisará de licencia municipal. No obstante, con anterioridad al inicio de las obras, el ente remitirá a los ayuntamientos afectados el proyecto correspondiente.

4.- La contratación de las obras de construcción y conservación de las infraestructuras e instalaciones y de los suministros y servicios y de todo aquello que resulte necesario para el fiel cumplimiento de los objetivos de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea se ajustará a las normas que rigen la contratación de las administraciones públicas, considerando la especificidad del sector de los transportes.

No obstante, las funciones inherentes a la gestión del sistema de control, de circulación y de seguridad no podrán encomendarse a terceros

*Artículo 7.* Régimen de funcionamiento.

1.– Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarearen harreman juridikoak, mugatu, kontrolatu, esku hartu edo zergapetzeko egintzen ondorioz sortutakoak, eta, oro har, administrazioaren ahalak erabiltzea dakartenak, zuzenbide publikoaren pean egongo dira, baita administrazioaren isiltasunaren araubideari eta administrazioaren egintzen aurka jotzeari dagokienez ere.

2.– Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarearen egintzen ondare-erantzukizunaren araubidea azaroaren 26ko 30/1992 Legearen X. tituluan xedatuta dagoena izango da (lege horrek herri-administrazioen araubide juridiko eta administrazio-prozedura erkidea arautzen ditu).

### III. KAPITULUA

#### RED FERROVIARIA VASCA-EUSKAL TRENBIDE SAREAREN ANTOLAKETA

##### 8. artikulua. Gobernu-organoak.

Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sareak gobernu-organo hauek izango ditu:

- a) Administrazio Kontseilua.
- b) Ente publikoko burua.

#### LEHEN ATALA

##### ADMINISTRAZIO KONTSEILUA

##### 9. artikulua. Administrazio Kontseiluaren osaera.

1.– Administrazio Kontseilua da ente publikoaren zuzendaritza eta kontrol organoa, eta honako hauek osatuko dute: ente publikoko buruak –bera izango da Administrazio Kontseiluko buru ere–, gutxienez 8 eta gehienez 10 kidek eta idazkariak.

2.– Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarearen Administrazio Kontseiluko kideak Jaurlaritzak izendatuko ditu, eta kargutik kendu ere bai, trenbideen gaian eskumenak dituen sailak proposatuta. Lau urterako izendatuko dira, eta horrela izendatutako kideak berriro hautatzerik ere izango da.

10. artikulua. Administrazio Kontseiluaren egin-kizunak.

Hauek dira Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarearen Administrazio Kontseiluaren egin-kizunak:

- a) Administrazio Kontseiluaren barne-araudia onartzea.
- b) Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea antolatu eta zuzentzeko printzipioak onartzea.
- c) Ente publikoaren aurrekontu-proposamena, aurreikuspeneko finantza-egoerak eta jardueren urteko memoria onartzea eta ente publikoaren kontuen likidazioa egitea.
- d) Enteari esleitutako eskumenen kudeaketarako beharrezko diren egintza guztiak gauzatzea.

1.– Se someten al derecho público las relaciones jurídicas que Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea contrae derivadas de actos de limitación, control, intervención o gravamen y, en general, aquellos que impliquen el ejercicio de potestades administrativas, incluido el régimen del silencio administrativo y la impugnación de sus actos.

2.– El régimen de responsabilidad patrimonial de los actos de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea se rige por lo dispuesto en el título X de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

### CAPÍTULO III

#### ORGANIZACIÓN DE RED FERROVIARIA VASCA-EUSKAL TRENBIDE SAREA

##### Artículo 8. Órganos de gobierno.

Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea se rige por los siguientes órganos:

- a) El Consejo de Administración.
- b) La Presidencia.

#### SECCIÓN PRIMERA

##### EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Artículo 9. Composición del Consejo de Administración.

1.– El Consejo de Administración es el órgano de dirección y control del ente y estará integrado por el presidente o presidenta, que lo será también del consejo, un mínimo de 8 y un máximo de 10 vocales y el secretario o secretaria.

2.– Los vocales del Consejo de Administración de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea son designados, y en su caso cesados, por el Gobierno, a propuesta del departamento que ostente las competencias en materia de ferrocarriles. Serán nombrados por un periodo de cuatro años, pudiendo ser reelegidos.

Artículo 10. Funciones del Consejo de Administración.

Corresponden al Consejo de Administración de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea las siguientes funciones:

- a) Aprobar el reglamento interno del Consejo de Administración.
- b) Aprobar los principios de organización y dirección de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea.
- c) Aprobar la propuesta de presupuestos, estados financieros previsionales y memoria anual de actividades del ente público, así como formular la liquidación de cuentas del mismo.
- d) La realización de todos los actos necesarios para la gestión de las competencias atribuidas al ente.



e) Jardute, inbertsio eta finantza programen proposamenak onartzea, eta horiei dagokien tramitazioa ematea trenbideen gaian eskumenak dituen sailaren bitartez.

f) Lanpostuen zerrendaren proposamena eta langileen ordainsari-araubidearen proposamena onartzea.

g) Onespena ematea sozietate eta taldeak eratu, sortu eta horietan parte hartzeari eta, aginduzkoak diren baimenak eskuratu ondoren, hitzarmenak sinatzeari.

h) Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sareak euskal trenbide-azpiegituren administratzaile gisa duen eginkizuna eraginkortasunez eta eragimenez bete dezan irizpide teknikoak zehaztu eta onartzea.

i) Prezioak eta tarifak zehaztea, bai eta ente publikoak bere eginkizunak indarrean dagoen araudiari jarraituz betetzeagatik jaso behar duen beste edozein ordain ere.

j) Administrazio Kontseiluko buruak proposatuta, ente publikoaren zuzendari nagusia izendatu eta kargutik kentzea; zuzendari nagusiaren eginkizunak erregulamentu bidez zehaztuko dira.

k) Berariaz ente publikoko buruari esleitzen ez zaion beste edozein eginkizun.

BIGARREN ATALA  
ENTE PUBLIKOKO BURUA

**11. artikulua.** Ente publikoko burua.

Trenbideen gaian eskumenak dituen saileko burua izango da Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sareko buru.

**12. artikulua.** Ente publikoko buruaren eginkizunak.

Ente publikoko zuzendaritza-organoa den aldetik, honako eginkizun hauek dagozkio ente publikoko buruari:

a) Ente publikoaren eta haren Administrazio Kontseiluaren ordezkaria izatea.

b) Ente publikoaren jarduerak gainbegiratzea eta Administrazio Kontseiluari egoki deritzen txostenak aurkeztea.

c) Ente publikoaren interes eta eskubideak aldezteko, era guztietako akzio, salbuespen eta auzi eta administrazio errekurtsoen erabilera erabakitzea.

HIRUGARREN ATALA  
IDAZKARI NAGUSIA

**13. artikulua.** Administrazio Kontseiluko idazkari nagusia.

1.- Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sareko idazkari nagusia Administrazio Kontseiluak izendatuko du.

e) Aprobar las propuestas de programas de actuación, inversión y financiación, y tramitarlas a través del departamento competente en materia de ferrocarriles.

f) Aprobar las propuestas de plantilla y del régimen retributivo del personal.

g) Aprobar la constitución, creación y participación en sociedades y agrupaciones y la suscripción de convenios previa la obtención de las preceptivas autorizaciones.

h) Definir y aprobar los criterios técnicos para una eficaz y eficiente función de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea como administrador de la infraestructura ferroviaria vasca.

i) Fijar los precios y tarifas, así como cualquier tipo de contraprestación que deba percibir el ente por el ejercicio de sus funciones de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente.

j) A propuesta de la Presidencia del Consejo de Administración, nombrar y separar a la persona que ejerza la dirección general del ente, cuyas funciones se determinarán reglamentariamente.

k) Cualesquiera otras que no sean encomendadas expresamente al presidente o presidenta.

SECCIÓN SEGUNDA  
LA PRESIDENCIA

**Artículo 11.** Presidencia.

La presidencia de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea será ejercida por el titular del departamento competente en materia de ferrocarriles.

**Artículo 12.** Funciones de la Presidencia.

Corresponden a la persona que ejerza la presidencia, como órgano rector del ente público, las siguientes funciones:

a) Ejercer la representación del ente público y de su Consejo de Administración.

b) Supervisar las operaciones del ente público y presentar al Consejo de Administración los informes que considere oportunos.

c) Acordar el ejercicio de toda clase de acciones, excepciones y recursos judiciales y administrativos en defensa de los derechos e intereses del ente público.

SECCIÓN TERCERA  
LA SECRETARÍA GENERAL

**Artículo 13.** La Secretaría General del Consejo de Administración.

1.- La persona que ejerza la secretaría general del Consejo de Administración de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea será designada por el propio consejo.

2.– Hauek dira Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sareko Administrazio Kontseiluko idazkari nagusiaren eginkizunak:

- a) Administrazio Kontseiluari aholku juridikoa ematea.
- b) Administrazio Kontseiluari laguntza tekniko eta administratiboa ematea.
- c) Administrazio Kontseiluaren bilkuretako aktak egitea.
- d) Administrazio Kontseiluko bilkuretako eztabaida eta erabakien ziurtagiriak egin eta ematea.
- e) Administrazio Kontseiluak, dagokion erabakiaren bitartez, berariaz esleitutako beste edozein.

LAUGARREN ATALA  
JARDUTEKO ARAUBIDEA

**14. artikulua.** Administrazio Kontseiluaren jarduteko Araudia.

1.– Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarearen Administrazio Kontseilua bere barne-araudiaren arabera jardungo da, eta, araudi horrek aurrekusi gabekotan, azaroaren 26ko 30/1992 Legeak kide anitzeko organoen araubideari buruz xedatutakoaren arabera (lege horrek herri-administrazioen araubide juridikoa eta administrazio-prozedura erkidea arautzen ditu).

2.– Administrazio Kontseiluko buruari dagozkio, haren barne-araudian ezarritakoari jarraituz: bilkuretara dei egitea, haietan buru izatea, haiek bertan behera uztea eta amaitutzat ematea; Administrazio Kontseiluaren eztabaidak bideratzea; berdinketak kalitatezko botoa erabiliz haustea; bilkuretara kide ez direnak etortzeko baimena ematea, aztertu beharreko gaia dela-eta hala komeni dela irizten zaionean, eta Administrazio Kontseiluak haren esku utzitako beste edozein ahalmen.

IV. KAPITULUA  
EKONOMIA ETA FINANTZA ARAUBIDEA

**15. artikulua.** Ondarea.

1.– Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sareak, bere xedeak betetzeko, Euskadiren ondarean sartuta egongo den ondare bat izango du. Hona hemen ondare hori osatzen duten ondasunak eta eskubideak:

- a) Eraikitzen dituen azpiegiturak.
- b) Lehendik zeuden azpiegiturak, Eusko Jaurlaritzaren dekretu bidez atxikitzen zaizkionak.
- c) Bere xedeak betetzeko beharrezkoak izanik, Eusko Jaurlaritzak dekretu bidez atxikitzen dizkion ondasun higigarri eta higiezinak.

2.– Corresponden a la persona que ejerza la secretaría general del Consejo de Administración de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea las siguientes funciones:

- a) Ejercer labores de asesoría jurídica al Consejo de Administración.
- b) Prestar apoyo técnico y administrativo al Consejo de Administración.
- c) Levantar las actas correspondientes a las reuniones del Consejo de Administración.
- d) Extender los certificados sobre los acuerdos y las deliberaciones de las reuniones del Consejo de Administración.
- e) Cualesquiera otras que expresamente le atribuya el Consejo de Administración mediante acuerdo.

SECCIÓN CUARTA  
RÉGIMEN DE FUNCIONAMIENTO

**Artículo 14.** Régimen de funcionamiento del Consejo de Administración.

1.– El Consejo de Administración de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea se rige por el reglamento interno del Consejo de Administración, y, en lo no previsto por éste, por las disposiciones relativas al régimen de los órganos colegiados regulado en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

2.– Corresponde a la persona que ejerza la presidencia del Consejo de Administración, de acuerdo con los términos establecidos por su reglamento interno, convocar, presidir, suspender y levantar las sesiones y arbitrar las deliberaciones del consejo y decidir los empates con su voto de calidad, autorizar la asistencia de otras personas a las reuniones del mismo si su presencia se juzga conveniente por la naturaleza de los asuntos a tratar, y cualesquiera otras facultades que le sean delegadas por el consejo.

CAPÍTULO IV  
RÉGIMEN ECONÓMICO-FINANCIERO

**Artículo 15.** Patrimonio.

1.– Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea tendrá para el cumplimiento de sus fines un patrimonio integrado en el patrimonio de Euskadi, del que forman parte los siguientes bienes y derechos:

- a) Las infraestructuras que construya.
- b) Las infraestructuras preexistentes que se le adscriban por decreto del Gobierno Vasco.
- c) Los bienes muebles e inmuebles que, siendo necesarios para el cumplimiento de sus finalidades, se le adscriban por decreto del Gobierno Vasco.

d) Lege honek esleitutako eginkizunak zuzenean edo beste norbaiten bitartez betetzeko eskuratzen dituen ondasun eta eskubideak.

2.– Artikulu honetako 1. paragrafoan aipatzen diren jabari publikoko ondasunen jaregitea ondorengo arau hauen arabera burutuko da:

a) Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarearen Administrazio Kontseiluak behargabekotzat jo behar-kotu gomendatuta daukan zerbitzua eskaintzeko beharrezko ez diren ondasun higiezinak.

b) Horren ondoren, trenbideen gaian eskumena duen sailak, Eusko Jaurlaritzaren baimena eskuratu eta gero, enteari atxikita dauden jabari publikoko ondasunen jaregiteari buruz ebatziko du.

3.– Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sareak, atxikita dauzkan jabari publiko eta pribatuko ondasunei dagokienez, edozein klase edo izaeratako fruituak, errentak, sariak edo hartzekoak eskuratuko ditu. Era berean, atxikita dauzkan jabari pribatuko ondasunei dagokienez, besterentzeen produktua eskuratuko du.

4.– Euskadiren Ondareari buruzko arauak oso-oso-rik aplikatzekoak zaizkio Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sareari. Entearen organoen beren bidez egikarituko dira arau horiek, arauetan Eusko Jaurlaritzari eta Legebiltzarrari aitortzen zaizkien ahalmenak izan ezik; Jaurlaritzaren dekretu baten bidez ezartzen den moduan egikarituko dira, trenbideen eta ogasun eta ondare gaietan eskumenak dituzten sailek proposatuta.

**16. artikulua.** Entearen baliabide ekonomikoak.

Honako hauek izango dira Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarearen baliabide ekonomikoak:

a) Atxikitzen zaion ondarearen etekinetik lortzen dituenak.

b) Autonomia Erkidegoaren Aurrekontu Orokorrean entearentzat izendatutako diru-hornidurak.

c) Azpiegiturak eta haiei dagozkien instalazio eta eraikinak kudeatu eta administratuz eskuratutakoak.

d) Legeekin bat etorritz eskura litzakeen diru-laguntza, ekarpen eta donazioak.

e) Kreditu, mailegu edo zor-jaulkipenen bidez eta hitzar litzakeen beste edozein eratako zorpetze edo jepsapenen bidez eskuratutakoak.

**17. artikulua.** Ekonomia-araubidea.

Euskal Autonomia Erkidegoko Ogasun orokorrari dagozkion gaietan, Autonomia Erkidegoaren arlo horretako legerian zuzenbide pribatuko ente publikoei buruz xedatutakoari lotuko zaio ente publiko hau. Kontrol ekonomikoari dagokionez, bestalde, ekonomia, finantza eta kudeaketaren kontrol iraunkorra da egingo den kontrol-mota, ekainaren 30eko 14/1994 Legean ezarritakoarekin bat etorritz (lege horrek Euskal Autonomia Erkidegoko ekonomia-kontrola eta kontabilitatea arautzen ditu).

d) Los bienes y los derechos que adquiriera para el cumplimiento directo o indirecto de las funciones que le atribuye la presente ley.

2.– La desafectación de los bienes de dominio público a los que se refiere el punto 1 de este artículo se llevará a cabo de acuerdo con las siguientes reglas:

a) El Consejo de Administración de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea deberá declarar innecesarios los bienes inmuebles que no sean precisos para la prestación del servicio que tiene encomendado.

b) A continuación, el departamento competente en materia de ferrocarriles, previa autorización del Gobierno Vasco, resolverá sobre la desafectación de los bienes de dominio público adscritos.

3.– Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea obtendrá, en relación con los bienes de dominio público o privado adscritos, los frutos, rentas, cánones o percepciones de cualquier clase o naturaleza. Igualmente obtendrá, en relación con los bienes y derechos de dominio privado adscritos, el producto de las enajenaciones.

4.– La normativa sobre patrimonio de Euskadi, aplicable en su integridad a Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea, será ejercida a través de los propios órganos del ente, con excepción de las facultades reconocidas en la misma al Gobierno y al Parlamento Vasco, en los términos que se establezcan por decreto del Gobierno a propuesta de los departamentos competentes en materia de ferrocarriles y de hacienda y patrimonio.

**Artículo 16.** Recursos económicos del ente.

Los recursos económicos de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea estarán integrados por:

a) Los derivados del rendimiento del patrimonio que se le adscriba.

b) Las dotaciones que se consignen en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma.

c) Los ingresos que se obtengan como consecuencia de la gestión y la administración de las infraestructuras y de las instalaciones y dependencias correspondientes.

d) Las subvenciones, aportaciones y donaciones que pueda percibir de acuerdo con las leyes.

e) Las operaciones de crédito, de préstamo o de emisión de deuda, y cualquier otro tipo de endeudamiento o empréstito que pueda concertar.

**Artículo 17.** Régimen económico.

En todo lo que corresponde a las materias propias de la Hacienda general del País Vasco, se sujeta a lo que dispone la legislación de la Comunidad Autónoma correspondiente a dichas materias en relación con los entes públicos de derecho privado. En lo que a su control económico se refiere, este se ejerce en la modalidad de control económico-financiero y de gestión de carácter permanente, de acuerdo con lo establecido en la Ley 14/1994, de 30 de junio, de Control Económico y Contabilidad de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

V. KAPITULUA  
LANGILERIAREN ARAUBIDEA

*18. artikulua.* Langileak.

1.– Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sareko langileak lan-zuzenbidearen pean egongo dira, eta haien lan eta ekonomia baldintzak aplikatzekoa den hitzarmen kolektiboan egongo dira ezarrita.

2.– Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sareko langileen hautaketa publikoa izango da, eta berdintasun, merezimendu eta gaitasun printzipioen arabera egingo da.

XEDAPEN GEHIGARRIAK

*Lehenengoa.*

Jaurlaritzak lehendik zegoen trenbide-azpiegitura baten kudeaketa Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarearen gain uzten duenean, hori egiteko emandako dekretuan hau zehaztu beharko da:

a) Azpiegitura horren inguruan zerbitzuak egiten ari diren eta enteari eskualdatzen zaizkion langileak. Langile horiek aurretik aitortuta zeuzkaten eskubideei etsiko diete.

b) Ente publikoari atxikita geldituko diren Autonomia Erkidegoren ondasunak.

c) Azpiegiturarekin zerikusia duten zeinahi eratako egoera juridiko subjektiboak, ente publikoak eskubide osoz bere gain hartuko dituenak subrogazioz.

*Bigarrena.*

1.– Lege honetan xedatutakoarekin bat etorritz, Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sareak bere gain hartzen du Bilboko metropoli-trenaren linea berriak eraikitzekeo ardura. Bere gain hartzen du, orobat, Europako Batzordearen 2598/70 Erregelamenduak ezarritako araudiaren arabera Bizkaiko Garraio Partzuergoaren titularitateko trenbide-azpiegitura osatzen duten ondasun guztiak kudeatzeko ardura.

2.– Autonomia Erkidegoko Administrazio orokorrek, Bizkaiko Garraio Partzuergoak eta Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sareak sinatuko duten hitzarmen batean zehaztuko da linea horiek nola eraikiko diren eta ondasun horiek nola kudeatuko diren.

*Hirugarrena.*

1.– Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea eratutakoan, desegin eta likidatu egingo da Ingenieria para el Metro de Bilbao, S.A., Bilboko Metrorako Ingeniaritza, A.B.-Imebisa sozietate publikoa, Jaurlaritzaren dekretu bidez, enpresa horretako bazkide bakarra bera denez gero (abuztuaren 4ko 216/1988 Dekretuak sortu zuen sozietate publiko hori, eta irailaren 16ko 205/1997 Dekretuak aldatu).

2.– Ingenieria para el Metro de Bilbao, S.A., Bilboko Metrorako Ingeniaritza, A.B.-Imebisa sozietate pu-

CAPÍTULO V  
RÉGIMEN DE PERSONAL

*Artículo 18.* Personal.

1.– El personal de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea queda sometido al derecho laboral, siendo sus condiciones económicas y laborales las que se deriven del convenio colectivo aplicable.

2.– La selección del personal de Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea se realizará con publicidad, de acuerdo a los principios de igualdad, mérito y capacidad.

DISPOSICIONES ADICIONALES

*Primera.*

El decreto por el que el Gobierno encomiende a Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea la administración de una infraestructura ferroviaria preexistente de terminará:

a) El personal que estuviera prestando servicios en relación con dicha infraestructura y sea transferido al ente. Dicho personal conservará los derechos que anteriormente tuviera reconocidos.

b) Los bienes de titularidad de la Comunidad Autónoma que queden adscritos al ente.

c) Las situaciones jurídicas subjetivas de cualquier índole relacionadas con la infraestructura y en las que quede subrogado el ente de pleno derecho.

*Segunda.*

1.– De acuerdo con lo dispuesto en esta ley, Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea asume la construcción de las nuevas líneas del ferrocarril metropolitano de Bilbao y la gestión de todos los bienes que, de acuerdo con la normativa del Reglamento n.º 2598/70 de la Comisión, integran la infraestructura ferroviaria de la que es titular el Consorcio de Transportes de Bizkaia.

2.– Los términos en que se llevará a cabo la construcción de las líneas y la gestión de los bienes se regularán en el convenio que se suscribirá entre la Administración general de la Comunidad Autónoma, el Consorcio de Transportes de Bizkaia y Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea.

*Tercera.*

1.– Una vez constituido Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea, mediante decreto del Gobierno, en su calidad de socio único de la empresa, se procederá a la extinción y liquidación de la sociedad pública Ingenieria para el Metro de Bilbao, S.A., Bilboko Metrorako Ingeniaritza, A.B.-Imebisa, creada por Decreto 216/1988, de 4 de agosto, modificado por Decreto 205/1997, de 16 de septiembre.

2.– Los bienes de la sociedad pública Ingenieria para el Metro de Bilbao, S.A., Bilboko Metrorako Inge-

blikoaren ondasunak Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea enteari atxikiko zaizkio. Halaber, lanlegedian ezarritakoari jarraituz, Ingeniería para el Metro de Bilbao, S.A., Bilboko Metrora-ko Ingeniaritza, A.B.-Imebisa sozietate publikoaren zerbitzura lan egiten zuten langileak Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea entearen zerbitzura egingo dute lan aurrerantzean, ente honek hartuko baititu bere gain subrogazioz sozietate haren eskubide eta betebeharrak.

#### XEDAPEN IRAGANKORRA

Jaurlaritzak, Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea dagozkion antolaketa eta bitartekoz hornitze aldera, lege hau garatu eta aplikatzeko beharrezko diren xedapenak eman bitartean, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio orokorrak horretarako behar diren kreditu eta langile izendapenak egingo ditu.

#### XEDAPEN INDARGABETZAILEA

Indarrik gabe geratzen da lege honetan ezarritakoaren aurka doan maila bereko edo behegoko xedapen oro.

#### AZKEN XEDAPENAK

##### *Lehenengoa.*

Lege honetan arautu gabe gelditu diren gaietan, zuzenbide pribatuaren pean jarduten diren ente publikoen araudia izango da aplikatzekoa, bai eta herri-administrazioen araubide juridikoaren eta prozedura erkidearen arau orokorrak ere, eta, haien artean, kide anitzeko organoen jardunbideari eta aplikatzekoak diren prozedurei dagozkienak bereziki.

##### *Bigarrena.*

1.- Eusko Jaurlaritzari ahalmena ematen zaio lege hau garatu eta aplikatzeko beharrezkoak diren xedapenak eman ditzan.

2.- Jaurlaritzak, lege hau indarra izaten hasi eta sei hilabeteko epearen barruan, bera garatu eta aplikatzeko beharrezkoak diren erregelamenduzko xedapenak emango ditu.

##### *Hirugarrena.*

Lege hau Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratu eta handik hiru hilabetera hasiko da indarra izaten.

Beraz, Lege honi men egiteko eta men eginarazteko agintzen diet, norbanako zein agintari direla, Euskadiko herritar guztiei.

Vitoria-Gasteiz, 2004ko maiatzaren 31.

Lehendakaria,  
JUAN JOSÉ IBARRETXE MARKUARTU.

niarritza, A.B.-Imebisa se adscribirán al ente Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea. De la misma forma, y en los términos previstos en la legislación laboral, el personal al servicio de la sociedad pública Ingeniería para el Metro de Bilbao, S.A., Bilboko Metrora-ko Ingeniaritza, A.B.-Imebisa pasará a prestar servicios en el ente Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea, que se subrogará en los derechos y obligaciones que correspondían a aquella.

#### DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Hasta que el Gobierno adopte las disposiciones necesarias para desarrollar y aplicar la presente Ley, dotando a Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea de la organización y medios que le corresponden, se habilitarán por parte de la Administración general de la Comunidad Autónoma los créditos y la adscripción del personal necesario con esta finalidad.

#### DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en esta Ley.

#### DISPOSICIONES FINALES

##### *Primera.*

En todo lo no regulado en la presente ley es aplicable la normativa propia de los entes públicos que someten su actividad al derecho privado y las normas generales de régimen jurídico y procedimiento de las administraciones públicas, especialmente las referidas al funcionamiento de los órganos colegiados y a los procedimientos aplicables.

##### *Segunda.*

1.- Se faculta al Gobierno Vasco para adoptar las disposiciones necesarias para desarrollar y aplicar la presente Ley.

2.- El Gobierno dictará, en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la Ley, las disposiciones reglamentarias que resulten precisas para el desarrollo y aplicación de la misma.

##### *Tercera.*

La presente Ley entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el Boletín Oficial del País Vasco.

Por consiguiente, ordeno a todos los ciudadanos y ciudadanas de Euskadi, particulares y autoridades, que la guarden y hagan guardarla.

Dado en Vitoria-Gasteiz, a 31 de mayo de 2004.

El Lehendakari,  
JUAN JOSÉ IBARRETXE MARKUARTU.