

respecto a determinados cítricos orixinarios de Arxentina ou Brasil, durante o período de vixencia dela.

2. Mentres se manteña en vigor a dita decisión, os puntos de inspección fronteiriza autorizados para a introdución dos froitos cítricos frescos orixinarios de Arxentina ou Brasil son os portos de Barcelona, Tarragona, Castellón, Sagunto, Valencia, Gandía, Cartagena e Algeciras.

A Dirección Xeral de Agricultura do Ministerio de Agricultura, Pesca e Alimentación poderá autorizar, excepcionalmente e por causas xustificadas, a importación destes cítricos a través doutros puntos de inspección fronteiriza distintos dos anteriormente citados.

Disposición derogatoria.

Queda derogada a Orde APA/3151/2003, do 12 de novembro, relativa ás medidas de protección contra o «citrus canker» («*Xanthomonas axonopodis* pv. *Citri*»), a mancha negra («*Guignardia citricarpa*») e «*Elsinoe spp*» dos froitos cítricos.

Disposición derradeira primeira. *Título competencial.*

Esta orde dítase ao abeiro do artigo 149.1.10.^a e 13.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia exclusiva sobre comercio exterior e sobre bases e coordinación da planificación xeral da actividade económica, respectivamente.

Disposición derradeira segunda. *Entrada en vigor.*

Esta disposición entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 30 de abril de 2004.

ESPINOSA MANGANA

XEFATURA DO ESTADO

8765 REAL DECRETO LEI 1/2004, do 7 de maio, polo que se apraza a entrada en vigor da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario. («BOE» 114, do 11-5-2004.)

A Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, levou a cabo unha profunda reordenación do transporte por ferrocarril de competencia estatal, que se basea na apertura progresiva do devandito modo de transporte, compasada aos ritmos e prazos que establezan as normas do dereito comunitario, á competencia entre empresas e agrupacións internacionais de empresas establecidas na Unión Europea, e na completa separación das actividades de administración da infraestrutura ferroviaria e as de explotación dos servizos de transporte.

No plano organizativo, a reforma legal comporta a extinción da entidade pública empresarial Xestor de Infraestruturas Ferroviarias, a transformación de Rede Nacional dos Ferrocarrís Españóis (RENFE) e a creación de dous novos organismos públicos, o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, encargado da proxeción, construción e mantemento das infraestruturas e da xestión dos seus sistemas de control e seguridade, e RENFE-Operadora, responsable da prestación de servizos de transporte.

A consecución destes obxectivos sen minguas para a eficacia e a seguridade do transporte ferroviario require, ademais, un amplo conxunto de normas de desenvolvemento da Lei 39/2003, do 17 de novembro, expresamente previstas nela, cuxa aprobación simultánea ou en datas inmediatas á da entrada en vigor da lei resulta estritamente necesaria para completar, con garantías de certeza e de seguridade xurídicas, o novo réxime xurídico do sector ferroviario.

En efecto, a propia lei, que non contén determinación ningunha acerca da organización interna e das regras de funcionamento das dúas novas entidades públicas empresariais por ela creadas, prevé que, antes do inicio da súa vixencia, o Goberno deberá aprobar os estatutos do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias e de RENFE-Operadora, convertendo desta forma tales normas en pezas indispensables para a aplicación da lei.

Ao mesmo tempo, a planificación, construción e uso da infraestrutura ferroviaria, o outorgamento de licenzas ás empresas ferroviarias e o acceso destas á infraestrutura, o funcionamento do Comité de Regulación Ferroviaria, as atribucións e normas de actuación da inspección ferroviaria, as condicións de seguridade que ha de reunir o material rodante para circular pola Rede Ferroviaria de Interese Xeral, os canons pola utilización das infraestruturas ferroviarias ou os requisitos de cualificación e especialización exigibles ao persoal ferroviario son, todos eles, elementos esenciais para a implantación do novo modelo de ordenación do transporte ferroviario. A Lei 39/2003, do 17 de novembro, abordou a regulación de tales materias enunciando regras, directrices e principios básicos necesariamente xerais que requiren, para acadaren plena eficacia, seren concretados e pormenorizados mediante a aprobación das normas regulamentarias a que a lei reenvía en cada caso.

Coa finalidade de permitir que, antes do inmediato inicio da vixencia da lei, se complete o marco xurídico regulador do novo modelo de ordenación do sector ferroviario estatal coa aprobación das normas de desenvolvemento que resulten imprescindibles para asegurar a súa aplicación ordenada, resulta imprescindible demorar, con urxencia e durante un prazo prudencial, a data de entrada en vigor da Lei 39/2003, do 17 de novembro.

Na súa virtude, en uso da autorización contida no artigo 86 da Constitución, por proposta da ministra de Fomento e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 7 de maio de 2004,

DISPÕÑO:

Artigo único. *Prórroga da data de entrada en vigor da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario.*

Amplíase ata o 31 de decembro de 2004 o prazo establecido no punto 1 da disposición derradeira terceira da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, para a súa entrada en vigor.

Disposición derradeira única. *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid o 7 de maio de 2004.

JUAN CARLOS R.

O presidente do Goberno,

JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ
ZAPATERO