

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### JEFATURA DEL ESTADO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Por otra parte, el Gobierno valora muy positivamente los efectos del Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente (Programa PIVE), por lo que considera necesaria su continuidad, dados los resultados favorables que se están obteniendo en términos de mejora de la balanza comercial, de generación de actividad económica en el sector del automóvil e industrias auxiliares y en otros ligados al mismo (comercialización, seguros o financiación de bienes de equipo) y, por ende, en términos de creación o mantenimiento de los niveles de empleo. Los impactos de las cuatro convocatorias del Programa (PIVE, PIVE-2, PIVE-3 y PIVE-4) son también muy importantes en términos medioambientales, por reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> y contaminantes.

será ingresada a SASEMAR con periodicidad trimestral. Estas operaciones recaudatorias no tendrán la consideración de ingresos ni de gastos de explotación para la Autoridad Portuaria.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«7. Si el concesionario no cumpliera con las obligaciones del beneficiario en las expropiaciones y en virtud de resolución judicial, cualquiera que fuera su fecha, la Administración concedente tuviera que hacerse cargo de abonar las

indemnizaciones a los expropiados, ésta quedará subrogada en el crédito del expropiado. En todo caso, desde el momento en que se declare la obligación de pago a cargo de la Administración concedente, las cantidades que no le sean reembolsadas minorarán el importe global que corresponda de conformidad con lo dispuesto en el apartado primero de este artículo.»

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

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

2. El crédito extraordinario se financiará con Deuda Pública.

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

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

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

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

1.º Por sus autores o derechohabientes.

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

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

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

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

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

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

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

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