



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

X LEGISLATURA

Serie B:
PROPOSICIONES DE LEY

1 de junio de 2012

Núm. 71-1

PROPOSICIÓN DE LEY

125/000009 Proposición de Ley del fondo para la homogeneización, el rescate selectivo y la subvención de peajes.

Presentada por el Parlamento de Cataluña.

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(125) Proposición de Ley de Comunidades y Ciudades Autónomas.

125/000009

Autor: Comunidad Autónoma de Cataluña-Parlamento.

Proposición de Ley del fondo para la homogeneización, el rescate selectivo y la subvención de peajes.

Acuerdo:

Admitir a trámite, trasladar al Gobierno a los efectos del artículo 126 del Reglamento, publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales y notificar al autor de la iniciativa.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de mayo de 2012.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

PROPOSICIÓN DE LEY DEL FONDO PARA LA HOMOGENEIZACIÓN, EL RESCATE SELECTIVO Y LA SUBVENCIÓN DE PEAJES

Exposición de motivos

Hoy en día las infraestructuras son una herramienta fundamental para realizar una política económica eficaz, que incida positivamente en un desarrollo económico armónico y equilibrado de toda la población y del territorio. Los sistemas de comunicación y de transporte afectan, sin duda, al modelo social, demográfico y económico y a la calidad de vida de todo un país.

En este sentido, es preciso no olvidar que Cataluña ha sufrido un largo período en que las inversiones en infraestructuras han estado muy por debajo de lo que la realidad económica y las necesidades de los ciudadanos requerían, ya que todos los indicadores socioeconómicos —el volumen de población, el número de vehículos y de permisos de conducción, la accidentalidad y la intensidad media diaria de paso de vehículos— hacían patente la necesidad de nuevas y mejores infraestructuras. Esta situación desfavorable se debe a que, tradicionalmente, la contención del gasto de las diferentes administraciones actuantes se ha realizado a costa de la inversión: en los últimos veinte años, pese a que en Cataluña se concentra el 16 % de la población del Estado, la inversión pública estatal destinada a las vías de Cataluña no ha superado la media del 8,5 % del total de las inversiones del Estado en carreteras (a pesar de la inflexión que se ha producido en los últimos años, con

unos porcentajes entre el 16 y el 18 %, los cuales es necesario, como mínimo, mantener en el futuro); asimismo, el esfuerzo inversor del resto de administraciones —la Generalidad y los ayuntamientos— en infraestructuras viarias no supera el 13% de las inversiones totales. Con esta escasa inversión, no es extraño que, después de una movilidad progresivamente creciente en las vías de comunicación principales, se haya llegado a producir la situación actual de congestión y saturación.

Es por ello que una política correcta de infraestructuras en Cataluña requiere incrementar la inversión pública, asignar recursos preferentemente a las infraestructuras con un elevado potencial de incidencia en el incremento de la productividad y realizar una gestión eficiente. Además, es necesario realizar una planificación sostenible para prever el incremento de la demanda de los servicios de transporte de mercancías y de pasajeros en el futuro inmediato, y también es necesario aproximarse a Europa y a las condiciones que la Unión Europea exige para la red transeuropea: permitir una utilización óptima de las capacidades existentes, cubrir todo el territorio, tener en cuenta el incremento de las redes viarias del resto de países de la cuenca mediterránea y, sobre todo, ofrecer a los usuarios infraestructuras y servicios en unas condiciones económicas satisfactorias. Sólo así se podría evitar la discriminación que significan los peajes actuales: en Cataluña se concentra el 18% de los peajes con concesión estatal; contando también los peajes de concesión de la Generalidad, un 34% de las vías de pago de todo el Estado están en Cataluña y, en cambio, sólo alrededor del 5% de las autovías gratuitas —a pesar de las nuevas infraestructuras en ejecución—, un porcentaje muy por debajo del de otras comunidades.

Esta situación, aparte del agravio comparativo que significa, comporta todo tipo de perjuicios para la economía de Cataluña: un coste muy elevado para los usuarios, una mengua de competitividad de la industria de Cataluña con respecto a la del resto de los territorios del Estado y una penalización también de la competitividad interna, al encarecer el coste del transporte y grabar la economía doméstica de los usuarios que se desplazan por razones de trabajo.

Entre las alternativas que hasta ahora han propuesto las diversas administraciones responsables, cabe destacar: la reducción del impuesto sobre el valor añadido (IVA) a un tipo reducido del 7%, y el planteamiento de establecer un tipo muy reducido, del 3%, que sería posible si el peaje pasara de ser un precio público a ser una tasa; la ampliación de la duración de las concesiones a cambio de la reducción de los peajes —ateniéndose al supuesto de modificación por razones de interés público—, lo cual significa pagar menos pero durante más tiempo; la renuncia al incremento anual del precio del peaje en función del aumento del coste de la vida; la negociación con los concesionarios para que se avengan a ampliar el capital social y para que se abran a la participación de las administraciones, para poder forzar descuentos y rebajas de las tarifas; la búsqueda de fórmulas de compensación entre concesio-

nes, como por ejemplo negociar con los concesionarios que tienen la titularidad de más de una autopista para que no incrementen los peajes uniformemente, sino en función de la rentabilidad y de la necesidad de guiar los flujos de tráfico, y, finalmente, el cambio en el sistema de amortización, ofreciendo exenciones fiscales a cambio de reducir los plazos de la concesión.

Sin embargo, tanto extinguir la concesión mediante la fórmula del rescate por la Administración, para que ésta asuma directamente su gestión, como suprimir el servicio por razones de interés público o porque no se puede explotar el servicio como consecuencia de acuerdos que la Administración ha adoptado con posterioridad al contrato, son supuestos regulados por la legislación general en materia de contratos de las administraciones públicas y por la propia Ley del Estado de autopistas de peaje, pero son frenados por las propias disposiciones legales, las cuales establecen, entre los efectos de las diversas causas de resolución, el pago de sustanciosas compensaciones, de las que son beneficiarias las empresas concesionarias. Asimismo, las disposiciones legales no obligan al equilibrio económico y financiero de las concesiones cuando el balance es extremadamente positivo, mientras que sí lo hacen en los casos de baja rentabilidad.

Por estas razones, resulta necesario establecer mecanismos que limiten los costes sociales de estas infraestructuras de utilidad pública, mediante programas que homogeneicen los peajes, incluyendo el rescate selectivo de los tramos más vinculados a la movilidad obligada. A tal efecto, es imprescindible crear un fondo de recursos que se nutra de la afectación de los ingresos tributarios en concepto de impuesto de sociedades y de impuesto sobre el valor añadido que ingresan las empresas concesionarias en la hacienda pública.

Con la voluntad de racionalizar la gestión de este fondo y ajustarlo al máximo al diseño constitucional del Estado, se propone que corresponda ejecutarlo a las comunidades autónomas en cuyo territorio tengan infraestructuras viarias de peaje, y que los criterios de asignación territorial de los recursos sea proporcional al peso de la recaudación de estos peajes respecto al total del Estado.

CAPÍTULO I

Artículo 1. Objeto.

El objeto de la presente Ley es crear y regular un fondo de recursos para limitar los costes sociales de las infraestructuras viarias de peaje.

Artículo 2. Creación del fondo para la homogeneización, el rescate selectivo y la subvención de peajes.

1. Se crea el Fondo para la homogeneización, el rescate selectivo y la subvención de peajes, que tiene por objeto dotar a los programas de homogeneización de peajes, de rescate selectivo y de subvención de los usuarios habituales.

2. Los objetivos del apartado 1 deben cumplirse en los términos establecidos por la legislación vigente y las condiciones estipuladas contractualmente en el momento de la concesión.

Artículo 3. Recursos del Fondo.

El Fondo se nutre, de forma cumulativa:

a) De los recursos que provienen de la afectación del producto de impuestos estatales y autonómicos generados por las sociedades concesionarias de autopistas de peaje.

b) De las donaciones anuales establecidas por los presupuestos estatales y autonómicos.

c) De recursos provenientes de las sociedades concesionarias de autopistas.

CAPÍTULO II

Artículo 4. Afectación de los recursos.

1. El Gobierno afecta como recursos del Fondo el producto de la recaudación anual obtenida en concepto del impuesto de sociedades y el impuesto sobre el valor añadido, ingresado en la hacienda pública por cualquiera de las sociedades anónimas constituidas de acuerdo con el artículo 8.2 de la Ley del Estado 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.

2. En el caso de que los impuestos especificados por el apartado 1 sean considerados parcialmente cedibles a las comunidades autónomas de régimen común, los importes afectados de acuerdo con lo que establece el apartado 1 son imputados íntegramente al tramo estatal.

CAPÍTULO III

Artículo 5. Ejecución del fondo.

1. El Fondo para la reversión de las infraestructuras viarias en régimen de concesión debe ejecutarse mediante la creación de fondos autonómicos en las comunidades en cuyo territorio estén implantados los peajes de las vías objeto de concesión.

2. El Fondo del Estado tiene, exclusivamente, la función de recaudar los recursos no autonómicos adscritos al Fondo creado por la presente Ley.

3. Las comunidades autónomas deben destinar al Fondo los recursos generados por los impuestos autonómicos, ya sean propios, cedidos o compartidos, que generen las sociedades concesionarias de autopistas implantadas en sus territorios.

4. El presupuesto estatal y los presupuestos autonómicos anualmente deben dotar de recursos al Fondo creado por la presente Ley.

Artículo 6. Reparto del Fondo del Estado.

1. La Administración General del Estado debe consignar en los presupuestos anuales la cantidad total a transferir a las comunidades autónomas en concepto del Fondo.

2. El reparto del Fondo del Estado entre las diversas comunidades autónomas debe realizarse de modo proporcional al peso de la recaudación de los peajes situados en el territorio de cada comunidad respecto al conjunto del Estado.

Disposiciones transitorias.

Primera. Creación de fondos propios de las comunidades autónomas de régimen común.

Antes del 31 de diciembre del año en el que entra en vigor la presente Ley, las comunidades autónomas de régimen común deben haber creado su propio fondo, el cual puede ser adscrito para que lo gestione a un organismo público de gestión directa dependiente de la comunidad autónoma.

Segunda. Medidas a emprender por los gobiernos autonómicos y calendario de aplicación.

En el plazo de seis meses a partir de la aprobación de la presente Ley, cada gobierno autonómico debe determinar los peajes que deben ser eliminados, la reducción que debe aplicarse al resto y otras medidas a emprender. Debe establecerse un calendario para cumplir estos objetivos.

Disposición final. Desarrollo y aplicación.

El Gobierno y las comunidades autónomas, en el ámbito de sus respectivas competencias, pueden dictar cuantas disposiciones sean necesarias para desarrollar y aplicar la presente Ley.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**