

Antonio Alcolea Cantos

Counsel de Pérez-Llorca
Abogado del Estado en excedencia
Área de Contencioso, Público y Regulatorio
aalcolea@perezllorca.com
Telf: + 34 91 423 67 43
Fax: + 34 91 436 04 30

Juan Rodríguez Cárcamo

Socio
Abogado del Estado en excedencia
Área de Contencioso, Público y Regulatorio
jmrodriguez@perezllorca.com
Tel: +34 91 436 04 32
Fax: +34 91 436 04 30

Modificaciones más relevantes operadas por el Real Decreto-ley 1/2014

El pasado 25 de enero se publicó en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte, y otras medidas económicas (el “**Real Decreto-ley 1/2014**”), mediante el cual se modifican una serie normas, principalmente en materia de infraestructuras y transporte.

A continuación, se exponen las principales modificaciones introducidas por el Real Decreto-ley 1/2014.

A. Concesiones

Comenzamos por analizar las modificaciones operadas por la norma en el régimen de concesiones, y especialmente en las de autopistas del Estado.

El Real Decreto-ley 1/2014, modifica el apartado dos del artículo 17 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (“**Ley 8/1972**”)¹.

¹ La nueva redacción de este precepto establece expresamente: “*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.”

Del mismo modo, con objeto de dotar de uniformidad al régimen del resto de concesiones administrativas, se modifica el artículo 271 del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (“TRLCSP”)².

De acuerdo con el régimen previsto tradicionalmente en la Ley 8/1972, el justiprecio de los terrenos expropiados para la construcción de una autopista estatal de peaje en régimen de concesión se abona por la sociedad concesionaria. Pues bien, recientemente se han producido pronunciamientos de los órganos jurisdiccionales que obligan al Estado a hacerse cargo de dichas deudas en caso de impago por la sociedad concesionaria, a su vez, declarada en concurso de acreedores.

Tras la entrada en vigor del Real Decreto-ley 1/2014, lo que establece la nueva redacción de ambos artículos es que, una vez que la Administración abone a los expropiados las cantidades a las que ha sido condenado por sentencia, por no haberlo hecho la concesionaria (al fin y al cabo es el titular de la infraestructura y es la administración expropiante), se le reconoce por Ley el derecho a subrogarse en el crédito del expropiado frente al concesionario, dado que se entendería que ha pagado por cuenta de otro.

En este sentido, la reciente Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 6ª) de 17 diciembre de 2013 (JUR\2014\14135) desestima el recurso de casación en interés de ley, interpuesto por la Administración General del Estado, contra la Sentencia de 11 de febrero de 2013 del Tribunal Superior de Justicia de Castilla-La Mancha, por la que se declaraba la obligación del Estado de pagar los justiprecios de las expropiaciones³.

Así, se descuenta del importe de la responsabilidad patrimonial a abonar -para el caso de que tenga que afrontarla a continuación, por resolución del contrato de concesión, si se produce la liquidación de la concesionaria concursada- la parte del crédito no reembolsada por la concesionaria.

En cuanto a la entrada en vigor, es de destacar que aunque el Real Decreto-ley 1/2014 ha entrado en vigor al día siguiente de su publicación en el BOE (por tanto, el 26 de enero) se prevé expresamente que estos dos artículos de modificación se apliquen respecto de cualesquiera

² Se añade un nuevo apartado 7 al artículo 271 TRLCSP, 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:

“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.”

³ Existen numerosos precedentes jurisprudenciales que declaran esta obligación del Estado y exoneran de la misma a los accionistas de las concesionarias.

concesiones ya adjudicadas⁴. Este hecho puede derivar en la aparición de numerosos conflictos a cuenta de la pignoración de créditos futuros de la responsabilidad patrimonial de las concesiones.

B. Modificaciones en materia de regulación ferroviaria

En el ámbito ferroviario, el Real Decreto-ley 1/2014 ha modificado en los siguientes aspectos la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario:

- (i) En primer lugar, y tal y como se desprende de la propia Exposición de Motivos del Real Decreto-ley 1/2014, se elevan a rango de ley aspectos que ya venían establecidos en el 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.

Particularmente, se prevé 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 y no por orden ministerial.

- (ii) En segundo lugar, se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, que asumirá el papel de autoridad responsable de seguridad ferroviaria. Esta entidad se configura como un órgano independiente del Ministerio de Fomento, asumiendo, entre otras labores, el otorgamiento de certificados y autorizaciones de seguridad, así como funciones de inspección y comprobación de su cumplimiento. Transitoriamente, y hasta que la misma entre en funcionamiento, sus funciones serán asumidas por el Ministerio de Fomento.
- (iii) Como consecuencia de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 28 de febrero de 2013, se ha adaptado la regulación del sistema de adopción, modificación y actualización de los cánones ferroviarios. En este sentido, se ha introducido un nuevo sistema que garantiza la independencia del órgano que fija tales cuantías. A partir de la entrada en vigor de esta modificación, Adif fijará las cuantías, previo informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y de las empresas ferroviarias, y se aprobarán por medio de la Ley de Presupuestos.

C. Otras modificaciones

1. Transportes

⁴ De acuerdo con la disposición transitoria segunda:

“Lo dispuesto en los artículos sexto y séptimo de este real decreto-ley será aplicable a los contratos de concesión cualquiera que sea su fecha de adjudicación.”

El Real Decreto-ley 1/2014 modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea con el fin de regular la prestación patrimonial pública de asignación de franjas horarias.

Otras modificaciones son las incluidas en el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto-legislativo 2/2011, en relación al régimen económico de las Autoridades Portuarias y de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).

El Real Decreto-ley 1/2014 ha incluido, asimismo, modificaciones en la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 2013 en la que se incluían ciertas cuestiones relativas a la gestión de las bonificaciones al transporte marítimo y aéreo para residentes en las Islas Baleares, Islas Canarias, Ceuta y Melilla.

2. Fiscales

Cabe destacar la modificación del artículo 91 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, suponiendo un cambio sustancial en el tipo aplicable a las entregas de objetos de arte que realicen sus autores, siendo éste el tipo reducido el 10 por 100⁵.

También se ha modificado el Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, con el objeto de equiparar el porcentaje de retención o ingreso a cuenta aplicable en este Impuesto, respecto del existente en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, para el ejercicio 2014.

3. Laborales y Corporaciones Locales

Se incluye una modificación de la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014, estableciendo precisiones técnicas en relación a la cotización de aquellos empresarios autónomos que hayan tenido diez o más trabajadores por cuenta ajena contratados, así como estableciendo límites expresos a la retribución de los miembros de Corporaciones Locales.

La información contenida en esta Nota Informativa es de carácter general y no constituye asesoramiento jurídico. La presente Nota ha sido elaborada a 30 de enero de 2014 y Pérez-Llorca no asume compromiso alguno de actualización o revisión de su contenido.

⁵ Antes, el porcentaje aplicable era el 21 por 100.