

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

17472 *Real Decreto 901/2022, de 25 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 707/2015, de 24 de julio, por el que se regula el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria.*

En virtud de lo establecido en el artículo 159 bis del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, introducido por el Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, se creó el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria con la finalidad de financiar la construcción de las infraestructuras de conexión viaria y ferroviaria necesarias para dotar de adecuada accesibilidad a los puertos de interés general del Estado desde el límite vigente de su zona de servicio hasta el punto de conexión con las redes generales de transporte abiertas al uso común, así como mejorar las redes generales de transporte de uso común a los efectos de potenciar la competitividad del transporte intermodal de mercancías viario y ferroviario.

El desarrollo reglamentario del citado artículo, en orden a regular el funcionamiento y la aplicación de los recursos del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, se llevó a cabo mediante el Real Decreto 707/2015, de 24 de julio, por el que se regula el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria.

En la aplicación del Real Decreto 707/2015, de 24 de julio, se ha puesto de manifiesto que existen distorsiones en la interpretación y aplicación de esta norma, por lo que resulta necesario, a fin de que queden despejadas algunas incertidumbres que han surgido en punto a la naturaleza jurídica y al régimen contable de las aportaciones obligatorias, realizar unas modificaciones puntuales en el mismo.

Por ello, el artículo único de este real decreto procede a la modificación del Real Decreto 707/2015, de 24 de julio, con los siguientes objetivos principales:

Por una parte, clarificar que el desembolso del importe de las aportaciones obligatorias exigibles solo será requerido, en la cuantía procedente, en función de las efectivas necesidades de financiación del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria de cada ejercicio, mediante un acuerdo del Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario, al que corresponde la adopción de acuerdos de administración del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, que podrá decidir también la no exigencia, en todo o en parte, de las aportaciones obligatorias en función de la concurrencia de proyectos financiables y de que existan fuentes de financiación alternativas en forma de subvenciones no reintegrables procedentes del resto del mundo, en particular de la Unión Europea.

A estos efectos, cabe recordar que el Fondo opera sobre la base de aportaciones obligatorias, además de las voluntarias, que se cuantifican en función de los beneficios obtenidos por los organismos públicos portuarios, se devengan el primer día del ejercicio siguiente a aquel en que son o deben ser aprobadas las cuentas y ostentan la naturaleza jurídica de préstamos. Una vez devengadas, son exigibles. Y serán exigidas en la medida en que existan proyectos de conectividad terrestre-portuaria a financiar y el Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario estime que el recurso al Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria es el mejor mecanismo para atender dichas necesidades de financiación.

Por otro lado, se hace necesario precisar que las aportaciones obligatorias devengadas (que comportan la obligación de los organismos públicos portuarios de

mantener un fondo de maniobra suficiente para atender su posible exigencia) que no sean exigidas en el plazo de cinco años, que lo es de caducidad, dejarán de ser exigibles.

La disposición transitoria única contiene una previsión relativa al endeudamiento bancario pendiente del Fondo.

La disposición final única establece el inicio de la vigencia del real decreto, otorgando carácter retroactivo a las modificaciones con finalidad puramente interpretativa o aclaratoria.

Este real decreto responde a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia, tal y como exige la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Por lo que se refiere a los principios de necesidad y de eficacia, este real decreto es el instrumento óptimo e imprescindible para clarificar el régimen de las aportaciones obligatorias por parte de los organismos públicos portuarios al Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria. Es proporcional ya que regula los aspectos imprescindibles para aclarar el funcionamiento del referido Fondo. Cumple también con el principio de seguridad jurídica, ya que la norma contribuye a reforzar este principio, pues, además de ser coherente con el resto del ordenamiento jurídico, favorece la certidumbre y claridad del mismo, y con el de transparencia, ya que identifica claramente su propósito y la memoria ofrece una explicación completa de su contenido. Finalmente, cumple con el principio de eficiencia, dado que su aplicación no impone cargas administrativas innecesarias o accesorias.

Dado que se trata de una norma de carácter interno organizativo, su tramitación se encuentra exenta de la consulta pública previa, así como de los trámites de audiencia e información públicas al no afectar a los derechos e intereses legítimos de las personas.

En la elaboración de esta norma han sido consultadas las Autoridades Portuarias y se ha solicitado informe al Ministerio de Hacienda y Función Pública.

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.^a de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de puertos de interés general. Asimismo, el real decreto tiene su fundamento legal en la disposición final segunda del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 25 de octubre de 2022,

DISPONGO:

Artículo único. *Modificación del Real Decreto 707/2015, de 24 de julio, por el que se regula el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria.*

El Real Decreto 707/2015, de 24 de julio, por el que se regula el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria queda modificado en los siguientes términos:

Uno. Se modifica el artículo 4.1, como sigue:

«1. Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias realizarán aportaciones con carácter obligatorio al Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria.»

Dos. Se modifica el artículo 4.2, como sigue:

«2. La cuantía anual de la aportación obligatoria que, en su caso, se exija a cada organismo público portuario se establece en un porcentaje del importe de los beneficios que resulten de las últimas cuentas aprobadas, una vez excluidos el Fondo de Compensación Interportuario recibido en dicho año correspondiente a los ordinales 1.º a 5.º del apartado 5.b) del artículo 159 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el resultado por

enajenaciones y bajas del activo no corriente, los ingresos por incorporación al activo de gastos financieros, el traspaso a resultados de subvenciones de capital, las donaciones y legados, los intereses financieros recibidos por préstamos concedidos al Fondo y otros resultados que tengan el carácter de extraordinarios. A estos efectos, no se considerarán ingresos extraordinarios las contribuciones económicas de los concesionarios para la financiación de infraestructuras de conexión terrestre entre las redes generales de transporte de uso común y la zona de servicio de los puertos o las mejoras de dichas redes.

El Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario, en su función de administrador del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, establecerá para cada ejercicio presupuestario el porcentaje de beneficios que, en su caso, deba aportarse, que no podrá superar el 50 por ciento de los mismos ni ser inferior del 25 por ciento, salvo que el titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana establezca un porcentaje menor. El porcentaje de aportación se reducirá a la mitad para las Autoridades Portuarias extrapeninsulares.»

Tres. Se modifica el artículo 4.5, como sigue:

«5. Las aportaciones obligatorias serán exigibles a partir del uno de enero del ejercicio siguiente a aquel en que expire el plazo legal para la aprobación de las cuentas anuales de los organismos públicos portuarios, durante un plazo de cinco años, siendo el referido plazo de caducidad. A estos efectos, en los presupuestos de los organismos públicos portuarios con compromisos de aportación obligatoria exigibles y no compensables pendientes de desembolso se contemplará un fondo de maniobra suficiente para hacer frente a los mismos en el caso en que les sean requeridos, en ejecución de los acuerdos adoptados por el Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario.

Transcurridos los cinco años sin haber sido exigidas las aportaciones obligatorias, los importes no exigidos dejarán de ser exigibles.

El Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario podrá acordar no exigir, en todo o en parte, las aportaciones obligatorias exigibles en función de las efectivas necesidades de financiación para los proyectos de conectividad terrestre-portuaria y de que existan fuentes de financiación alternativas en forma de subvenciones no reintegrables procedentes del resto del mundo, en particular de la Unión Europea. Así mismo, podrá acordar devolver a las Autoridades Portuarias importes de las aportaciones satisfechas que no hubieran podido ser aplicadas. Tales acuerdos requerirán el voto favorable de Puertos del Estado.»

Cuatro. Se añade un apartado 5 bis en el artículo 4 con la siguiente redacción:

«5 bis En todo caso, las necesidades financieras del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria se financiarán con las aportaciones, tanto obligatorias como voluntarias, a realizar por Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, que se regulan en este real decreto, así como, en su caso, con subvenciones no reintegrables, en particular de la Unión Europea. En ningún caso se podrán financiar dichas necesidades financieras mediante recurso al endeudamiento.»

Disposición transitoria única. *Amortización del endeudamiento bancario del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria pendiente.*

Se amortizará el endeudamiento bancario del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria pendiente con fondos del sistema portuario español de interés general antes del 31 de diciembre de 2023, sin que dicha amortización pueda generar un

nuevo endeudamiento, para lo que, en su caso, se deberá exigir el desembolso de las aportaciones de carácter obligatorio que sean precisas.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado». No obstante, los apartados uno, dos y tres del artículo único serán de aplicación a los ejercicios vencidos.

Dado en Madrid, el 25 de octubre de 2022.

FELIPE R.

La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana,
RAQUEL SÁNCHEZ JIMÉNEZ