

I. DISPOSICIONES GENERALES

JEFATURA DEL ESTADO

7387 *Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017.*

FELIPE VI

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren.

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente ley.

PREÁMBULO

I

Los Presupuestos Generales del Estado fundamentan su marco normativo básico en nuestra Carta Magna, la Constitución Española de 27 de diciembre de 1978, así como en la Ley General Presupuestaria y en la Ley Orgánica de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

El Tribunal Constitucional ha ido precisando el contenido posible de la ley anual de Presupuestos Generales del Estado y ha venido a manifestar que existe un contenido necesario, constituido por la determinación de la previsión de ingresos y la autorización de gastos que pueden realizar el Estado y los Entes a él vinculados o de él dependientes en el ejercicio de que se trate. Junto a este contenido necesario, cabe la posibilidad de que se añada un contenido eventual, aunque estrictamente limitado a las materias o cuestiones que guarden directa relación con las previsiones de ingresos, las habilitaciones de gasto o los criterios de política económica general, que sean complemento necesario para la más fácil interpretación y más eficaz ejecución de los Presupuestos Generales del Estado y de la política económica del Gobierno.

Por otra parte, el Tribunal Constitucional señala que el criterio de temporalidad no resulta determinante de la constitucionalidad o no de una norma desde la perspectiva de su inclusión en una Ley de Presupuestos. Por ello, si bien la Ley de Presupuestos puede calificarse como una norma esencialmente temporal, nada impide que accidentalmente puedan formar parte de la Ley preceptos de carácter plurianual o indefinido.

De otro lado, en materia tributaria, el apartado 7 del artículo 134 de la Constitución dispone que la Ley de Presupuestos no puede crear tributos aunque sí modificarlos cuando una Ley tributaria sustantiva así lo prevea.

Las materias que queden al margen de estas previsiones son materias ajenas a la Ley de Presupuestos Generales del Estado. De esta forma, el contenido de la Ley está constitucionalmente acotado —a diferencia de lo que sucede con las demás Leyes, cuyo contenido resulta, en principio, ilimitado— dentro del ámbito competencial del Estado y con las exclusiones propias de la materia reservada a Ley Orgánica.

Consecuentemente, la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2017 regula únicamente, junto a su contenido necesario, aquellas disposiciones que respetan la doctrina del Tribunal Constitucional sobre el contenido eventual.

Estos Presupuestos Generales del Estado para 2017, elaborados en el marco de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, persisten en el objetivo de conseguir una mayor racionalización del proceso presupuestario a través de la confluencia de las mejoras introducidas a nivel de sistematización, en tanto que se procede a la ordenación económica y financiera del sector público estatal, así como a definir sus normas de contabilidad y control, y a nivel de eficacia y eficiencia.

Artículo 94. *Participación de las Ciudades de Ceuta y de Melilla en los tributos del Estado.*

Uno. Las Ciudades de Ceuta y de Melilla, en cuanto entidades asimiladas a los municipios, participarán en los tributos del Estado con arreglo a las normas generales contenidas en este Capítulo.

Dos. Las Ciudades de Ceuta y de Melilla, en cuanto entidades asimiladas a las provincias, participarán en los tributos del Estado según lo establecido en el artículo 146 del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo.

Sección 7.ª Compensaciones, subvenciones y ayudas

Artículo 95. *Subvenciones a las Entidades locales por servicios de transporte colectivo urbano.*

Uno. Para dar cumplimiento a lo previsto en la disposición adicional quinta del texto refundido de la Ley reguladora de las Haciendas Locales aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, con cargo a los créditos de la Sección 32, Servicio 02, Secretaría General de Financiación Autonómica y Local. Entidades Locales, Programa 942N, concepto 462 figura un crédito por importe de 51,05 millones de euros destinado a subvencionar el servicio de transporte colectivo urbano prestado por las Entidades locales que reúnan los requisitos que se especifican en el siguiente apartado.

Dos. En la distribución del crédito podrán participar los Ayuntamientos que dispongan de un servicio de transporte público colectivo urbano interior, cualquiera que sea la forma de gestión, que cumplan los siguientes requisitos:

a) Disponer de un Plan de Movilidad Sostenible, coherente con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, según lo establecido en el artículo 102, «Fomento de los Planes de Movilidad Sostenible», de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, en su redacción dada por la disposición final trigésima primera de Ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 2012.

b) Tener más de 50.000 habitantes de derecho, según el Padrón municipal vigente a 1 de enero de 2016 y aprobado oficialmente por el Gobierno.

c) Tener más de 20.000 habitantes de derecho, según las cifras de población del Padrón municipal vigente a 1 de enero de 2016 y aprobado oficialmente por el Gobierno, en los que concurren simultáneamente que el número de unidades urbanas censadas en el catastro inmobiliario urbano sea superior a 36.000 en la fecha señalada.

d) Los municipios que, aun no reuniendo alguna de las condiciones recogidas en los apartados b) y c) anteriores, sean capitales de provincia.

e) Se exceptúan los municipios que, cumpliendo los requisitos anteriores, participen en un sistema de financiación alternativo del servicio de transporte público urbano interior, en el que aporte financiación la Administración General del Estado. Esta excepción será, en todo caso, de aplicación al ámbito territorial de las Islas Canarias, Consorcio Regional de Transportes de Madrid y la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona.

Tres. La dotación presupuestaria, una vez satisfechas las obligaciones de pago correspondientes a sentencias judiciales firmes del mismo concepto, se distribuirá conforme a los siguientes criterios, que se aplicarán con arreglo a los datos de gestión económica y financiera que se deduzcan del modelo al que se refiere el apartado seis del presente artículo:

A) El 5 por ciento del crédito en función de la longitud de la red municipal en trayecto de ida y expresada en kilómetros. Las líneas circulares que no tengan trayecto de ida y vuelta se computarán por la mitad.

B) El 5 por ciento del crédito en función de la relación viajeros/habitantes de derecho de cada municipio ponderada por la razón del número de habitantes citado dividido por

50.000. La cifra de habitantes de derecho será la de población del Padrón municipal vigente a 1 de enero de 2016 y oficialmente aprobado por el Gobierno.

C) El 5 por ciento del crédito en función de criterios medioambientales, para dar cumplimiento a lo previsto en el Plan de Medidas Urgentes para la Estrategia Española de cambio climático y energía limpia, que contempla la incorporación de criterios de eficiencia energética para la concesión de subvenciones al transporte público urbano. Esta medida, definida en el Plan de Activación de Ahorro y Eficiencia Energética ejecutado por el Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital a través del IDAE, consiste en establecer un mecanismo de valoración de la eficiencia energética aplicada a los sistemas de transporte público, que permita evaluar de forma homogénea los avances producidos, y tenerlos en cuenta para la distribución de estas ayudas.

El porcentaje antes mencionado, se distribuirá en función de la puntuación obtenida en el cumplimiento de criterios medioambientales, referidos al ejercicio 2016, que serán los que figuran en el cuadro siguiente:

Municipios gran población		Resto de municipios		Puntuación máxima
Criterios	Ratio cumplimiento	Criterios	Ratio cumplimiento	
Porcentaje autobuses urbanos GNC/GLP/ BIOCOMBUSTIBLES.	> 20%	Porcentaje autobuses urbanos GNC/GLP/ BIOCOMBUSTIBLES.	> 5%	20
Incremento en el n.º total de viajeros respecto al año anterior.	> 1%	Incremento en el n.º total de viajeros respecto al año anterior.	SI/NO	15
Plazas-km ofertadas en transporte público: incremento con respecto a la media de los tres años anteriores.	> 1%	Plazas-km ofertadas en transporte público: incremento con respecto al año anterior.	SI/NO	15
Existencia de vehículos eléctricos o híbridos en la flota de autobuses.	SI/NO	Existencia de vehículos eléctricos o híbridos en la flota de autobuses.	SI/NO	10
% Autobuses con accesibilidad a PMR.	>50%	% Autobuses con accesibilidad a PMR.	>20%	10
Densidad de las líneas de autobús urbano (km/1000 hab.).	> 2	Densidad de las líneas de autobús urbano (km/1000 hab.).	> 1	10
Incremento en n.º de viajes de TP respecto a la media de los tres años anteriores.	> 1%	Incremento en n.º de viajes de TP respecto al año anterior.	SI/NO	5
Red de carriles bici: n.º de habitantes por km de carril bici.	< 8.000	Red de carriles bici: n.º de habitantes por km de carril bici.	< 6.000	3
Longitud carriles bus (% s/longitud total de la red).	>2%	Existen carriles bus.	SI/NO	3
Porcentaje de conductores Bus Urbano con formación en conducción eficiente (%).	> 20%	Porcentaje de conductores Bus Urbano con formación en conducción eficiente (%).	> 15%	3
Paradas con información en tiempo real de llegada de autobuses (%/ sobre total de paradas).	> 3%	Paradas con información en tiempo real de llegada de autobuses (%/ sobre total de paradas).	> 3%	3
Personas con capacitación en Gestión de flotas con criterios de eficiencia energética (n.º personas formadas/100 vehículos).	> 1	Personas con capacitación en Gestión de flotas con criterios de eficiencia energética (n.º personas formadas/100 vehículos).	SI/NO	3
TOTAL.....				100

D) El 85 por ciento del crédito en función del déficit medio por título de transporte emitido, con arreglo al siguiente procedimiento:

a) El importe a subvencionar a cada municipio vendrá dado por el resultado de multiplicar el número de títulos de transporte por la subvención correspondiente a cada uno de dichos títulos.

b) La subvención correspondiente a cada título se obtendrá aplicando a su déficit medio las cuantías y porcentajes definidos en la escala siguiente:

1.º tramo: el importe del déficit medio por título de transporte, de cada municipio, que no supere el 12,5 por ciento del déficit medio global se subvencionará al 100 por cien.

2.º tramo: el importe del déficit medio por título de transporte, de cada municipio, que exceda del tramo anterior y no supere el 25 por ciento del déficit medio global se subvencionará al 55 por ciento.

3.º tramo: el importe del déficit medio por título de transporte, de cada municipio, que exceda del tramo anterior y no supere el 50 por ciento del déficit medio global se subvencionará al 27 por ciento.

4.º tramo: el importe del déficit medio por título de transporte, de cada municipio, que exceda del tramo anterior y no supere el 100 por ciento del déficit medio global se subvencionará con el porcentaje de financiación que resulte de dividir el resto del crédito no atribuido a los tramos anteriores entre el total del déficit incluido en este tramo, considerando todos los municipios que tengan derecho a subvención.

5.º tramo: el importe del déficit medio por título de transporte, de cada municipio, que exceda del déficit medio global no será objeto de subvención.

El porcentaje de financiación del 4.º tramo de la escala no podrá exceder del 27 por ciento. El exceso de crédito que pudiera resultar de la aplicación de esta restricción se distribuirá proporcionalmente a la financiación obtenida por cada municipio, correspondiente a los tramos 2.º y 3.º.

En ningún caso, de la aplicación de estas normas se podrá reconocer una subvención que, en términos globales, exceda del 85 por ciento del crédito disponible. Si se produjera esta circunstancia se ajustará de forma sucesiva, en la proporción necesaria el porcentaje correspondiente a los tramos 3.º, 2.º y, en su caso, 1.º, en la forma dispuesta en el tramo 4.º, hasta agotar el citado crédito.

c) El déficit medio de cada municipio será el resultado de dividir el déficit de explotación entre el número de títulos de transporte. El déficit medio global será el resultado de dividir la suma de los déficits de todos los municipios que tengan derecho a la subvención entre el total de títulos de transporte de dichos municipios.

d) El importe de la subvención por título vendrá dado por la suma de la cuantía a subvencionar en cada tramo, que se obtendrá multiplicando la parte del déficit medio incluida en cada tramo por el porcentaje de financiación aplicable en dicho tramo.

El déficit de explotación estará determinado por el importe de las pérdidas de explotación que se deduzca de las cuentas de pérdidas y ganancias de las empresas o entidades que presten el servicio de transporte público, elaboradas con arreglo al Plan de Contabilidad y a las normas y principios contables generalmente aceptados que, en cada caso, resulten de aplicación, con los siguientes ajustes:

a') En cuanto a los gastos de explotación se excluirán aquellos que se refieran a tributos, con independencia del sujeto activo de la relación jurídico-tributaria.

b') En cuanto a los gastos e ingresos de explotación se excluirán aquellos que tengan su origen en la prestación de servicios o realización de actividades ajenas a la del transporte público urbano por la que se solicita la subvención. Asimismo, se excluirán cualesquiera subvenciones y aportaciones que reconozca, a favor de la empresa o entidad que preste el servicio de transporte público urbano, el Ayuntamiento en cuyo término municipal se realice la prestación.

c') En todo caso se deducirán del déficit para el cálculo de la financiación correspondiente a este apartado los importes atribuidos como subvención por los criterios de longitud de la red, relación viajeros/habitantes de derecho y por los criterios medioambientales.

Cuatro. Las subvenciones deberán destinarse a financiar la prestación de este servicio.

Cinco. Para los Ayuntamientos del País Vasco y Navarra, la subvención que les corresponda se corregirá en la misma proporción aplicable a su participación en tributos del Estado.

Seis. Las Entidades Locales, en el plazo comprendido entre el 1 de mayo y el 30 de junio del año 2017, y con el fin de distribuir el crédito destinado a subvencionar la prestación de los servicios de transporte público colectivo urbano, deberán presentar, en la forma que se determine por los órganos competentes del Ministerio de Hacienda y Función Pública, la siguiente documentación:

1. En todos los casos, el número de kilómetros de calzada de la red en trayecto de ida, el número de viajeros al año, el número de plazas ofertadas al año, recaudación y precios medios referidos al ejercicio 2016, según el modelo definido por la Secretaría General de Financiación Autonómica y Local.

2. Tratándose de servicios realizados por la propia entidad u organismo autónomo dependiente en régimen de gestión directa, documento detallado de las partidas de ingresos y gastos imputables al servicio de transporte y del déficit o resultado real producido en el ejercicio 2016, según el modelo definido por la Secretaría General de Financiación Autonómica y Local.

3. Tratándose de servicios realizados en régimen de gestión directa por una sociedad mercantil municipal o de empresas o particulares que presten el servicio en régimen de concesión o cualquier otra modalidad de gestión indirecta, se adjuntarán las cuentas anuales con su correspondiente informe de auditoría.

Asimismo, los administradores deberán elaborar un documento en el que se detallen las partidas de ingresos y gastos del servicio de transporte y del déficit o resultado real producido en el ejercicio 2016, y los criterios de imputación de los referidos ingresos y gastos, según el modelo definido por la Secretaría General de Financiación Autonómica y Local.

Deberá ser objeto de revisión por un auditor el documento con las partidas de ingresos y gastos imputables al servicio y del déficit o resultado real producido en el ejercicio 2016 y los criterios de imputación de los ingresos y gastos, entendiendo que está auditado cuando dicha información esté incluida en la Memoria de las Cuentas Anuales y éstas hayan sido auditadas.

4. En cualquier caso, el documento oficial en el que se recojan, actualizados, los acuerdos reguladores de las condiciones financieras en que la actividad se realiza.

5. En todos los casos, justificación de encontrarse el ayuntamiento solicitante de la subvención y la empresa, organismo o entidad que preste el servicio, al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y con la Seguridad Social.

6. Certificación del Interventor de la aplicación del importe recibido como subvención al transporte colectivo urbano en el ejercicio inmediato anterior a la finalidad prevista en el apartado Cuatro del artículo 104 de la Ley 48/2015, de 29 de octubre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016.

7. Certificación del Secretario municipal sobre el cumplimiento de los criterios medioambientales.

8. Certificación del Secretario municipal sobre la existencia de un Plan de Movilidad Sostenible, y su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, haciendo constar expresamente la fecha de aprobación definitiva del mismo que, en cualquier caso, deberá ser anterior a la fecha de finalización del plazo para la presentación de la solicitud.

A los Ayuntamientos que no cumplieran con el envío de la documentación en la forma prevista en este artículo no se les reconocerá el derecho a percibir la ayuda destinada a financiar el servicio de transporte público colectivo de viajeros por causa de interés general y con el fin de evitar perjuicios financieros a los demás perceptores.