

fet, i al Decret 61/2002, de 23 d'abril, del Consell, pel qual es va aprovar el reglament de desplegament de l'esmentada norma, passaran a ser regulades per la present llei de manera automàtica, llevat que qualsevol de les persones convivents manifeste davant del Registre la seua oposició a l'esmentada integració i sempre que reunisquen els requisits de l'article 2 d'esta norma.

DISPOSICIÓ DEROGATÒRIA

Única

Derogació normativa

Queda derogada la Llei 1/2001, de 6 d'abril, de la Generalitat, per la qual es regulen les unions de fet, i totes aquelles disposicions del mateix rang o d'un rang inferior que s'oposen a la present llei.

DISPOSICIONS FINALS

Primera

Títol competencial habilitant

La present llei es dicta a l'empara de les competències exclusives que l'article 49.1.1.^a i 2.^a de l'Estatut d'Autonomia de la Comunitat Valenciana atorga a la Generalitat.

Segona

Habilitació per al desplegament reglamentari

Es faculta expressament el Consell perquè prove les disposicions necessàries per al desplegament i execució del que estableix esta llei.

En el termini d'un any a comptar de l'entrada en vigor d'esta llei, el Consell haurà d'aprovar els reglaments d'organització i desplegament del Registre d'Unions de Fet de la Comunitat Valenciana.

Tercera

Entrada en vigor

La present llei entrarà en vigor al mes de la seua publicació en el *Diari Oficial de la Comunitat Valenciana*.

B. PROPOSICIONS DE LLEI

Proposició de llei de proposició de llei de rescat parcial de la concessió en els trams de peatge de les autopistes Tarragona-València i València-el Pilar de la Foradada de la infraestructura viària AP-7 Mediterrani, presentada pel Grup Parlamentari Compromís (RE número 18.185)

PRESIDÈNCIA DE LES CORTS

La Mesa de les Corts, d'acord amb els articles 124 i 170.1 del RC, en la reunió del dia 17 d'abril de 2012, ha acordat admetre a tràmit la Proposició de llei de proposició de llei de rescat parcial de la concessió en els trams de peatge de les autopistes Tarragona-València i València-el Pilar de la Foradada de la infraestructura viària AP-7 Mediterrani, presentada pel Grup Parlamentari Compromís (RE número 18.185).

de hecho, y al Decreto 61/2002, de 23 de abril, del Consell, por el que se aprobó el Reglamento de desarrollo de la citada norma, pasarán a regularse por la presente ley de modo automático, salvo que cualquiera de los o las convivientes manifieste ante el Registro su oposición a dicha integración y siempre que reúnan los requisitos del artículo 2 de esta norma.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Única

Derogación normativa

Queda derogada la Ley 1/2001, de 6 de abril, de la Generalitat, por la que se regulan las uniones de hecho, y todas aquellas disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a la presente ley.

DISPOSICIONES FINALES

Primera

Título competencial habilitante

La presente ley se dicta al amparo de las competencias exclusivas que el artículo 49.1.1.^a y 2.^a del Estatut d'Autonomia de la Comunitat Valenciana otorga a la Generalitat.

Segunda

Habilitación para el desarrollo reglamentario

Se faculta expresamente al Consell para que apruebe las disposiciones necesarias para el desarrollo y ejecución de lo establecido en esta ley.

En el plazo de un año a contar desde la entrada en vigor de esta ley, el Consell deberá aprobar los reglamentos de organización y desarrollo del Registro de Uniones de Hecho de la Comunitat Valenciana.

Tercera

Entrada en vigor

La presente ley entrarà en vigor al mes de su publicación en el *Diari Oficial de la Comunitat Valenciana*.

B. PROPOSICIONES DE LEY

Proposición de ley de proposición de ley de rescate parcial de la concesión en los tramos de peaje de las autopistas Tarragona-Valencia y Valencia-Pilar de la Horadada de la infraestructura viaria AP-7 Mediterráneo, presentada por el Grupo Parlamentario Compromís (RE número 18.185)

PRESIDENCIA DE LES CORTS

La Mesa de Les Corts, de acuerdo con los artículos 124 y 170.1 del RC, en la reunión del día 17 de abril de 2012, ha acordado admitir a trámite la Proposición de ley de proposición de ley de rescate parcial de la concesión en los tramos de peaje de las autopistas Tarragona-Valencia y Valencia-Pilar de la Horadada de la infraestructura viaria AP-7 Mediterráneo, presentada por el Grupo Parlamentario Compromís (RE número 18.185).

D'acord amb el que hi ha disposat en els articles 125.2 i 95.1 del RC, se n'ordena la publicació en el *Butlletí Oficial de les Corts* i la comunicació al Consell.

Palau de les Corts
València, 17 d'abril de 2012

El president
Juan Gabriel Cotino Ferrer

A LA MESA DE LES CORTS

Enric Xavier Morera i Català, síndic del Grup Parlamentari Compromís, a l'empara del que hi ha previst en l'article 170 del RC, presenta la següent proposició de llei per a presentar a la Mesa del Congrés dels Diputats amb el text següent:

**PROPOSICIÓ DE LLEI DE RESCAT PARCIAL
DE LA CONCESSIÓ EN ELS TRAMS DE PEATGE
DE LES AUTOPISTES TARRAGONA-VALÈNCIA I
VALÈNCIA-EL PILAR DE LA FORADADA
DE LA INFRAESTRUCTURA VIÀRIA
AP-7 MEDITERRANI**

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

La recuperació de l'AP-7 per a un ús lliure de peatges ha estat una antiga reivindicació de municipis, entitats veïnals i empresarials que han vist com aquesta infraestructura viària els condicionava les activitats i el desenvolupament sense rebre a canvi beneficis que compensaren els desavantatges que en comportava l'existència. Moltes de les ciutats i pobles que van veure construir l'AP-7 no van poder participar de manera decisòria respecte a l'oportunitat de la construcció o del disseny concret. A partir d'aquell moment, la recuperació d'una infraestructura tan important constitueix una reivindicació històrica que, no obstant això, no ha estat estimada pels successius governs autonòmics i estatals.

La pròrroga de la concessió de l'AP-7, aprovada el 1997, amb una data de finalització fixada per al 2019, ha impedit que l'autopista ofereixa un servei eficient aprofitant totes les potencialitats i ha condicionat el desenvolupament del territori, el model social, demogràfic i econòmic i la qualitat de vida de tot el país. Les empreses adjudicatàries han obtingut, tanmateix, importants avantatges fiscals i econòmics com ara assegurances de canvi, avales de l'Estat, desgravacions sobre beneficis empresarials o l'exoneració del pagament de l'impost de béns immobles entre d'altres.

Cal indicar també que, a diferència de l'administració estatal i autonòmica, els municipis pels quals discorre l'AP-7 no han rebut ingressos tributaris resultants d'aquesta activitat econòmica. Molts no poden ni tan sols accedir a l'autopista per a millorar la seua comunicació per no disposar d'accesos pròxims. Així, els ciutadans perceben aquesta infraestructura de comunicació com una muralla insalvable i el seu territori com un mer suport per al pas de vehicles i paisatge d'acompanyament per als conductors.

L'economia valenciana constitueix una de les cinc economies que empenyen el PIB estatal i el seu esdevenir incideix en el desenvolupament del model econòmic productiu glo-

De acuerdo con lo dispuesto en los artículos 125.2 y 95.1 del RC, se ordena su publicación en el *Butlletí Oficial de les Corts* y su comunicació al Consell.

Palau de les Corts
Valencia, 17 de abril de 2012

El presidente
Juan Gabriel Cotino Ferrer

A LA MESA DE LES CORTS

Enric Xavier Morera i Català, síndico del Grupo Parlamentario Compromís, al amparo de lo previsto en el artículo 170 del RC, presenta la siguiente proposición de ley para presentar a la Mesa del Congreso de los Diputados con el siguiente texto:

**PROPOSICIÓN DE LEY DE RESCATE PARCIAL
DE LA CONCESIÓN EN LOS TRAMOS DE PEAJE
DE LAS AUTOPISTAS TARRAGONA-VALENCIA Y
VALENCIA-PILAR DE LA HORADADA
DE LA INFRAESTRUCTURA VIARIA
AP-7 MEDITERRÁNEO**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La recuperación de la AP-7 para un uso libre de peajes ha sido una antigua reivindicación de municipios, entidades vecinales y empresariales que han visto cómo esta infraestructura viaria condicionaba sus actividades y desarrollo sin recibir a cambio beneficios que compensaran las desventajas que suponía su existencia. Muchas de las ciudades y pueblos que vieron construir la AP-7 no pudieron participar de manera decisoria con respecto a la oportunidad de su construcción o de su diseño concreto. A partir de ese momento, la recuperación de tan importante infraestructura constituye una reivindicación histórica que, sin embargo, no ha sido estimada por los sucesivos gobiernos autonómicos y estatales.

La pròrroga de la concessió de la AP-7, aprovada en 1997, con una fecha de finalización fijada para el 2019, ha impedido que la autopista ofrezca un servicio eficiente aprovechando todas sus potencialidades, condicionando el desarrollo del territorio, el modelo social, demográfico y económico y la calidad de vida de todo el país. Las empresas adjudicatarias han obtenido, sin embargo, importantes ventajas fiscales y económicas como seguros de cambio, avales del Estado, desgravaciones sobre beneficios empresariales o la exoneración del pago del impuesto de bienes inmuebles entre otros.

Cabe señalar también que, a diferencia de la administración estatal y autonómica, los municipios por los que discurre la AP-7 no han recibido ingresos tributarios resultantes de esta actividad económica. Muchos de ellos no pueden ni tan siquiera acceder a la autopista para mejorar su comunicación por no disponer de accesos próximos. Así, los ciudadanos perciben esta infraestructura de comunicación como una muralla insalvable y su territorio como un mero apoyo para el paso de vehículos y paisaje de acompañamiento para los conductores.

La economia valenciana constitueix una de les cinc economies que empujan el PIB estatal i su devenir incide en el desenvolupament del model econòmic productiu global. La Auto-

bal. L'Autopista del Mediterrani ha representat un instrument al servei de la consolidació d'un model productiu basat en el turisme costaner i el creixement dels nuclis urbans orientats als serveis, però el seu futur s'ha evidenciat per l'actual crisi econòmica. En conseqüència, mantenir una infraestructura viària com l'AP-7 en les mateixes condicions d'ús i explotació com si res haguera ocorregut representa un obstacle per al desenvolupament d'un renovat model productiu que condicione favorablement les possibilitats d'inversió i consegüentment el desenvolupament dels nous nínxols productius. Un nou model que, sens dubte, ha de plantejar objectius mediambientalment sostenibles com ara la reducció de l'impacte que comporta el desdoblament d'infraestructures d'acord amb la condició del pagament o l'ús gratuït.

Res no justifica que la infraestructura viària més important a la Comunitat Valenciana siga de peatge quan comparativament amb altres comunitats aquestes mateixes infraestructures són lliures i gratuïtes per als usuaris. Aquesta infraestructura ha estat clarament desvertebradora del territori valencià i, d'altra banda, s'ha convertit en l'element que obliga a ocupar més espai per realitzar les variants no previstes o impedides físicament per l'existència mateixa de l'autopista. L'alliberament de l'AP-7 significaria, sens dubte, frenar l'ocupació del territori i poder destinar recursos a altres àrees prioritàries de la gestió pública.

Així, la sostenibilitat mediambiental constitueix un argument que, tot sol, ja seria suficient per a justificar una acció decidida de la seua recuperació, perquè l'alliberament de l'autopista significa incrementar l'eficiència en l'ús d'una infraestructura ja existent y limitar la construcció de noves infraestructures, alhora que s'ha d'insistir que aquest alliberament de peatge i recuperació per a un ús públic no entra en contradicció amb l'opció d'impulsar altres modes de transport com ara el ferrocarril, perquè amb això no s'afavoreix l'ús del vehicle de motor sinó la seua posada a disposició per a evitar la necessitat d'altres vies paral·leles o variants.

Una correcta política d'infraestructures al nostre territori requereix incrementar la inversió pública, però assignant els recursos preferentment a les infraestructures amb un elevat potencial d'incidència en l'increment de la productivitat i realitzar una gestió eficient que evite la duplicitat de les infraestructures, la qual cosa succeiria si es mantinguera l'actual model d'ús i explotació de l'AP-7. A més, és necessari realitzar una planificació sostenible per a preveure l'increment de la demanda dels serveis de transport de mercaderies i de passatgers en el futur immediat. També és necessari aproximar-se a Europa i a les condicions que la Unió Europea exigeix per a la xarxa transeuropea: permetre una utilització òptima de les capacitats existents, cobrir tot el territori, tenir en compte l'increment de les xarxes viàries de la resta de països de la conca mediterrània i, sobretot, oferir als usuaris infraestructures i serveis en unes condicions econòmiques satisfactòries.

Només amb aquestes mesures es podrien evitar les discriminacions que signifiquen els peatges actuals i el llast que representa el model actual d'ús i explotació de l'AP-7 per al creixement econòmic de la Comunitat Valenciana.

Aquesta llei també proposa el mètode per a crear els fons necessaris per a la recuperació de l'AP-7 per a ús públic lliure de pagament pels usuaris. Tanmateix, en el necessari càlcul que s'ha d'efectuar per part de les administracions públiques per satisfer el cost de rescat anticipat han de considerar-se conceptes com els avantatges tributaris de què s'ha beneficiat l'empresa concessionària i l'import recaptat per l'Estat com a impostos.

pista del Mediterráneo ha supuesto un instrumento al servicio de la consolidación de un modelo productivo basado en el turismo costero y el crecimiento de los núcleos urbanos orientados a los servicios, pero su futuro se ha evidenciado por la actual crisis económica. En consecuencia, mantener una infraestructura viaria como la AP-7 en las mismas condiciones de uso y explotación como si nada hubiera ocurrido supone un obstáculo para el desarrollo de un renovado modelo productivo que condicione favorablemente las posibilidades de inversión y consecuentemente el desarrollo de los nuevos nichos productivos. Un nuevo modelo que, sin duda, debe plantear objetivos medioambientalmente sostenibles como la reducción del impacto que supone el desdoblamiento de infraestructuras en función de su condición del pago o el uso gratuito.

Nada justifica que la infraestructura viaria más importante en la Comunitat Valenciana sea de peaje cuando comparativamente con otras comunidades esas mismas infraestructuras son libres y gratuitas para los usuarios. Esta infraestructura ha sido claramente desvertebradora del territorio valenciano y, por otro lado, se ha convertido en el elemento que obliga a ocupar más espacio para realizar las variantes no previstas o impedidas físicamente por la misma existencia de la autopista. La liberación de la AP-7 significaría, sin duda, frenar la ocupación del territorio y poder destinar recursos a otras áreas prioritarias de la gestión pública.

Así, la sostenibilidad medioambiental constituye un argumento que, por sí solo, ya sería suficiente para justificar una acción decidida de su recuperación, porque la liberación de la autopista significa incrementar la eficiencia en el uso de una infraestructura ya existente y limitar la construcción de nuevas infraestructuras, al mismo tiempo que se debe insistir en que esta liberación de peaje y recuperación para un uso público no entra en contradicción con la opción de impulsar otros modos de transporte como el ferrocarril, porque con ello no se favorece el uso del vehículo de motor sino su puesta a disposición para evitar la necesidad de otras vías paralelas o variantes.

Una correcta política de infraestructuras en nuestro territorio requiere incrementar la inversión pública, pero asignando los recursos preferentemente a las infraestructuras con un elevado potencial de incidencia en el incremento de la productividad y realizar una gestión eficiente que evite la duplicidad de las infraestructuras, lo cual sucedería si se mantuviera el actual modelo de uso y explotación de la AP-7. 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. 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.

Solo con estas medidas se podría evitar las discriminaciones que significan los peajes actuales y el lastre que supone el modelo actual de uso y explotación de la AP-7 para el crecimiento económico de la Comunitat Valenciana.

Esta ley también propone el método para crear los fondos necesarios para la recuperación de la AP-7 para uso público libre de pago por sus usuarios. Sin embargo, en el necesario cálculo que se debe efectuar por parte de las administraciones públicas para satisfacer el coste de rescate anticipado deben considerarse conceptos como las ventajas tributarias de las que se ha beneficiado la empresa concesionaria y el importe recaudado por el Estado como impuestos.

L'aprovació d'aquesta proposició de llei també ha de comportar al seu torn la liquidació per a qualsevol opció per a la pròrroga de la concessió més enllà de 2019 i que es determinen aquells trams d'autopista que per la funcionalitat que tenen hauran de ser declarats recuperables per raons estratègiques, traspasant-ne la gestió a l'administració pública autonòmica lliure de càrregues i en condicions d'ús òptim. Igualment acorda que s'estudie el rescat d'aquells trams d'autopista que resulte possible, lliure de càrregues i en condicions d'ús òptim a partir dels recursos dipositats en el Fons de Reversió i en el futur Fons de Recuperació, els quals permetrien de forma immediata disposar de trams lliures en els principals nuclis urbans.

Article 1

Objecte

1. L'objecte d'aquesta llei és la recuperació lliure de peatges i càrregues de la infraestructura viària AP-7 per a l'aprofitament eficient i per al rescat selectiu de trams qualificats com estratègics per a la mobilitat interior del territori de la Comunitat Valenciana per a la qual cosa es crea i regula un fons de recursos.

2. Es determina per aquesta llei la prohibició de pròrrogues futures de la concessió més enllà de la data actualment establerta.

Article 2

Creació del fons per a la recuperació de la infraestructura viària AP-7

1. Es crea el fons per a la recuperació de la infraestructura viària AP-7, el rescat selectiu de trams estratègics i la subvenció de peatges per als usuaris.

2. Els objectius de l'apartat 1 han de complir-se en els termes establerts per la legislació vigent, les condicions estipulades contractualment en el moment de la concessió i el resultat de la renegociació de les condicions d'ús de la pròrroga del tram d'autopista que travessa el territori valencià i dels beneficis econòmics i fiscals de què gaudeix l'empresa concessionària.

Article 3

Recursos del fons

El fons es nodreix, de forma acumulativa:

a) Dels recursos que provenen de l'afectació del producte d'impostos estatals i autonòmics generats per les societats concessionàries d'autopistes de peatge.

b) De les donacions anuals establertes pels pressuposts estatal i autonòmic.

c) De recursos provinents de les societats concessionàries d'autopistes.

Article 4

Afectació dels recursos

1. El govern afecta com a recursos del fons el producte de la recaptació anual obtinguda en concepte de l'impost de societats i l'impost sobre el valor afegit, ingressat en la hisenda pública per qualsevol de les societats anònimes constituïdes d'acord amb l'article 8.2 de la Llei de l'Estat 8/1972, de 10 de maig, de construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió que siguen concessionàries de l'autopista AP-7.

La aprobación de esta proposición de ley también debe suponer a su vez la liquidación para cualquier opción para la pròrroga de la concesión más allá de 2019 y que se determinen aquellos tramos de autopista que por su funcionalidad deberán ser declarados recuperables por razones estratégicas, traspasando su gestión a la administración pública autonómica libre de cargas y en condiciones de uso óptimo. Igualmente acuerda que se estudie el rescate de aquellos tramos de autopista que resulte posible, libre de cargas y en condiciones de uso óptimo a partir de los recursos depositados en el Fondo de Reversión y en el futuro Fondo de Recuperación, los cuales permitirían de forma inmediata disponer de tramos libres en los principales núcleos urbanos.

Artículo 1

Objeto

1. El objeto de la presente ley es la recuperación libre de peajes y cargas de la infraestructura viaria AP-7 para su aprovechamiento eficiente y para el rescate selectivo de tramos calificados como estratégicos para la movilidad interior del territorio de la Comunitat Valenciana para lo que se crea y regula un fondo de recursos.

2. Se determina por la presente ley la prohibición de prórrogas futuras de la concesión más allá de la fecha actualmente establecida.

Artículo 2

Creación del fondo para la recuperación de la infraestructura viaria AP-7

1. Se crea el fondo para la recuperación de la infraestructura viaria AP-7, el rescate selectivo de tramos estratégicos y la subvención de peajes para los usuarios.

2. Los objetivos del apartado 1 deben cumplirse en los términos establecidos por la legislación vigente, las condiciones estipuladas contractualmente en el momento de la concesión y el resultado de la renegociación de las condiciones de uso de la pròrroga del tramo de autopista que atraviesa el territorio valenciano y de los beneficios económicos y fiscales de los que goza la empresa concesionaria.

Artículo 3

Recursos del fondo

El fondo se nutre, de forma acumulativa:

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 estatal y autonómico.

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

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 que sean concesionarias de la autopista AP-7.

2. Els pressuposts de l'Estat hauran de dotar de recursos el fons creat per aquesta llei.

Article 5

Execució del fons

1. El fons, per a la reversió de les infraestructures viàries en règim de concessió, ha d'executar-se mitjançant la creació de fons autonòmics en les comunitats en el territori de les quals estiguen implantats els peatges de les vies objecte de concessió.

2. El fons de l'Estat té, exclusivament, la funció de recaptar els recursos no autonòmics adscrits al fons creat per aquesta llei.

3. Les comunitats autònomes han de destinar al fons els recursos generats pels impostos autonòmics, ja siguin propis, cedits o compartits, que generen les societats concessionàries d'autopistes implantades en els seus territoris.

4. El pressupost estatal i el pressupost autonòmic anualment han de dotar de recursos el fons creat per aquesta llei.

Article 6

Repartiment del fons de l'Estat

1. L'Administració General de l'Estat ha de consignar en els pressuposts anuals la quantitat total que cal transferir a les comunitats autònomes en concepte del fons.

2. El repartiment del fons de l'Estat transferible a la Comunitat Valenciana es farà de manera proporcional al pes de la recaptació dels peatges situats al territori de la comunitat respecte al conjunt de les comunitats afectades.

Disposició transitòria primera

Creació de fons propis de les comunitats autònomes de règim comú

Abans del 31 de desembre de l'any en què entra en vigor aquesta llei, la comunitat autònoma ha d'haver creat el seu propi fons, el qual pot ser adscrit, perquè el gestione, a un organisme públic de gestió directa que depenga de la comunitat autònoma.

Disposició transitòria segona

Mesures que han d'emprendre els governs autonòmics i calendari d'aplicació

1. En el termini de sis mesos a partir de l'aprovació d'aquesta llei, el govern autonòmic ha de determinar els peatges que han de ser eliminats, la reducció que ha d'aplicar-se a la resta, la recuperació dels trams qualificats com a estratègics i altres mesures que calga emprendre en el marc d'aquesta llei.

2. Ha d'establir-se un calendari per a complir aquests objectius, que en cap cas no pot anar més enllà de l'1 de gener de 2011.

Disposició final primera

Desenvolupament i aplicació

El Govern i la comunitat autònoma, en l'àmbit de les competències respectives, poden dictar totes les disposicions que siguin necessàries per a desenvolupar i aplicar aquesta llei.

2. Los presupuestos del Estado deberán dotar de recursos el Fondo creado por la presente ley.

Artículo 5

Ejecución del fondo

1. El fondo, para la reversión de las infraestructuras viarias en régimen de concesión, debe ejecutarse por medio de 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 el presupuesto autonómico 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 transferible a la Comunidad Valenciana se realizará de manera proporcional al peso de la recaudación de los peajes situados en el territorio de la comunidad con respecto al conjunto de las comunidades afectadas.

Disposición transitoria primera

Creación de fondo propio de las comunidades autónomas de régimen común

Antes del 31 de diciembre del año en que entra en vigor la presente ley, la comunidad autónoma debe 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.

Disposición transitoria segunda

Medidas que deben acometer los gobiernos autonómicos y calendario de aplicación

1. En el plazo de seis meses a partir de la aprobación de la presente ley, el gobierno autonómico debe determinar los peajes que deben ser eliminados, la reducción que debe aplicarse al resto, la recuperación de los tramos calificados como estratégicos y otras medidas que se deban acometer en el marco de la presente ley.

2. Debe establecerse un calendario para cumplir estos objetivos, que en ningún caso puede ir más allá del 1 de enero de 2011.

Disposición final primera

Desarrollo y aplicación

El Gobierno y la comunidad autónoma, en el ámbito de sus competencias respectivas, pueden dictar todas las disposiciones que sean necesarias para desarrollar y aplicar la presente ley.

Disposició final segona
Entrada en vigor

Aquesta llei entrarà en vigor en el termini de vint dies des de la publicació en el *Butlletí Oficial de l'Estat* (BOE).

Les Corts, 23 de març de 2012
Enric Xavier Morera i Català

E. PROPOSTES DE RESOLUCIÓ

4. Proposicions no de llei i altres proposicions

PRESIDÈNCIA DE LES CORTS

La Mesa de les Corts, en la reunió del 17 d'abril de 2012, oïda la Junta de Síndics i de conformitat amb els articles 160 i 161 punts 1 i 4 del RC, ha acordat trametre al Ple les proposicions no de llei de tramitació especial d'urgència següents:

- Proposició no de llei de tramitació especial d'urgència sobre l'oposició a qualsevol projecte d'investigació o explotació d'hidrocarburs al litoral valencià, presentada pel Grup Parlamentari Compromís (RE número 16.973)
- Proposició no de llei de tramitació especial d'urgència sobre el rebuig al nou Acord d'associació entre la Unió Europea i el Marroc per ser perjudicial per a l'agricultura valenciana, presentada pel Grup Parlamentari Compromís (RE número 17.209)
- Proposició no de llei de tramitació especial d'urgència sobre el desistiment de la celebració a la Comunitat Valenciana de futures edicions del Gran Premi d'Europa de Fórmula 1, presentada pel Grup Parlamentari Socialista (RE número 17.883)
- Proposició no de llei de tramitació especial d'urgència sobre la retirada del Reial Decret Llei 12/2012, de 30 de març, pel que fa a l'amnistia fiscal, presentada pel Grup Parlamentari Esquerra Unida (RE número 18.391)
- Proposició no de llei de tramitació especial d'urgència sobre l'aportació pel Consell de 25 milions d'euros per al sosteniment de la Llei de la dependència quant a la part autonòmica, presentada pel Grup Parlamentari Esquerra Unida (RE número 18.418)
- Proposició no de llei de tramitació especial d'urgència sobre el finançament i l'execució pel Govern d'Espanya de les obres de modernització de regadius, presentada pel Grup Parlamentari Socialista (RE número 20.680)
- Proposició no de llei de tramitació especial d'urgència sobre l'anul·lació pel Govern d'Espanya del gravamen especial a les rendes no declarades i la lluita contra el frau fiscal, presentada pel Grup Parlamentari Compromís (RE número 20.720)
- Proposició no de llei de tramitació especial d'urgència sobre la retirada pel Govern d'Espanya del Programa especial de regularització d'actius ocults, presentada pel Grup Parlamentari Socialista (RE número 20.773)
- Proposició no de llei de tramitació especial d'urgència sobre la disconformitat de les Corts amb els Pressupostos Generals de l'Estat per a l'exercici 2012, presentada pel Grup Parlamentari Compromís (RE número 20.801)

Disposición final segunda
Entrada en vigor

La presente ley entrará en vigor en el plazo de veinte días desde su publicación en el *Boletín Oficial del Estado* (BOE).

Les Corts, 23 de marzo de 2012
Enric Xavier Morera i Català

E. PROPUESTAS DE RESOLUCIÓN

4. Proposiciones no de ley y otras proposiciones

PRESIDENCIA DE LAS CORTES

La Mesa de las Cortes, en la reunión del 17 de abril de 2012, oída la Junta de Síndics y de conformidad con los artículos 160 y 161 puntos 1 y 4 del RC, ha acordado remitirlo al Pleno las proposiciones no de ley de tramitación especial de urgencia siguientes:

- Proposición no de ley de tramitación especial de urgencia sobre la oposición a cualquier proyecto de investigación o explotación de hidrocarburos en el litoral valenciano, presentada por el Grupo Parlamentario Compromís (RE número 16.973)
- Proposición no de ley de tramitación especial de urgencia sobre el rechazo al nuevo Acuerdo de asociación entre la Unión Europea y Marruecos por ser perjudicial para la agricultura valenciana, presentada por el Grupo Parlamentario Compromís (RE número 17.209)
- Proposición no de ley de tramitación especial de urgencia sobre el desistimiento de la celebración en la Comunitat Valenciana de futuras ediciones del Gran Premio de Europa de Fórmula 1, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista (RE número 17.883)
- Proposición no de ley de tramitación especial de urgencia sobre la retirada del Real decreto ley 12/2012, de 30 de marzo, por lo que respecta a la amnistía fiscal, presentada por el Grupo Parlamentario Esquerra Unida (RE número 18.391)
- Proposición no de ley de tramitación especial de urgencia sobre la aportación por el Consell de 25 millones de euros para el sostenimiento de la Ley de la dependencia en cuanto a la parte autonómica, presentada por el Grupo Parlamentario Esquerra Unida (RE número 18.418)
- Proposición no de ley de tramitación especial de urgencia sobre la financiación y ejecución por el gobierno de España de las obras de modernización de regadíos, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista (RE número 20.680)
- Proposición no de ley de tramitación especial de urgencia sobre la anulación por el Gobierno de España del gravamen especial a las rentas no declaradas y la lucha contra el fraude fiscal, presentada por el Grupo Parlamentario Compromís (RE número 20.720)
- Proposición no de ley de tramitación especial de urgencia sobre la retirada por el Gobierno de España del Programa especial de regularización de activos ocultos, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista (RE número 20.773)
- Proposición no de ley de tramitación especial de urgencia sobre la disconformidad de Les Corts con los presupuestos generales del Estado para el ejercicio 2012, presentada por el Grupo Parlamentario Compromís (RE número 20.801)