



Ple del Parlament

Dossier per a la sessió núm. 32

Convocada per al dia 9 de maig de 2012

Segona part

- **Proposta de resolució per la qual es reitera la presentació a la Mesa del Congrés dels Diputats de la Proposició de llei del fons per a l'homogeneïtzació, el rescat selectiu i la subvenció de peatges**

Tram. 270-00014/09

AL PLE DEL PARLAMENT

La Junta de Portaveus, en la sessió tinguda el 9 de maig de 2012, ha debatut la Proposta de resolució per la qual es reitera la presentació a la Mesa del Congrés dels Diputats de la Proposició de llei del fons per a l'homogeneïtzació, el rescat selectiu i la subvenció de peatges.

Finalment, d'acord amb el que estableix l'article 184.1 del Reglament, acorda de reiterar la presentació del text següent:

**PROPOSICIÓ DE LLEI DEL FONS
PER A L'HOMOGENEÏTZACIÓ, EL RESCAT
SELECTIU I LA SUBVENCIÓ DE PEATGES**

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

Avui dia les infraestructures són una eina fonamental per a fer una política econòmica eficaç, que incideixi positivament en un desenvolupament econòmic harmònic i equilibrat de tota la població i del territori. Els sistemes de comunicació i de transport afecten, sens dubte, el model social, demogràfic i econòmic i la qualitat de vida de tot un país.

En aquest sentit, cal no oblidar que Catalunya ha sofert un llarg període en què les inversions en infra-

estructures han estat molt per sota del que la realitat econòmica i les necessitats dels ciutadans requerien, ja que tots els indicadors socioeconòmics –el volum de població, el nombre de vehicles i de permisos de conduir, l'accidentalitat i la intensitat mitjana diària de pas de vehicles– feien palesa la necessitat d'infraestructures noves i millors. Aquesta situació desfavorable es deu al fet que, tradicionalment, la contenció de la despesa de les diferents administracions actuant s'ha fet a costa de la inversió: els darrers vint anys, malgrat que a Catalunya es concentra el 16% de la població de l'Estat, la inversió pública estatal destinada a les vies de Catalunya no ha superat la mitjana del 8,5% del total de les inversions de l'Estat en carreteres (tot i la inflexió que hi ha hagut en els darrers anys, amb uns percentatges d'entre el 16 i el 18%, els quals cal, com a mínim, mantenir en el futur); així mateix, l'esforç inversor de la resta d'administracions –la Generalitat i els ajuntaments– en infraestructures viàries no supera el 13% de les inversions totals. Amb aquesta escassa inversió, no és estrany que, després d'una mobilitat progressivament creixent en les vies de comunicació principals, s'hagi arribat a produir la situació actual de congestió i saturació.

És per això que una política correcta d'infraestructures a Catalunya requereix incrementar la inversió pública, assignar recursos preferentment a les infraestructures amb un potencial elevat d'incidència en l'increment de la productivitat i fer una gestió eficient. A més, cal fer una planificació sostenible per a preveure l'increment de la demanda dels serveis de transport de mercaderies i de passatgers en el futur immediat, i també cal aproximar-se a Europa i a les condicions que la Unió Europea exigeix per a la xar-

xa 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 així es podria evitar la discriminació que signifiquen els peatges actuals: a Catalunya es concentra el 18% dels peatges amb concessió estatal; comptant també els peatges de concessió de la Generalitat, un 34% de les vies de pagament de tot l'Estat són a Catalunya i, en canvi, només al voltant del 5% de les autovies gratuïtes –tot i les noves infraestructures en execució–, un percentatge molt per sota que el d'altres comunitats.

Aquesta situació, a banda del greuge comparatiu que significa, comporta tota mena de perjudicis per a l'economia de Catalunya: un cost molt elevat per als usuaris, una minva de competitivitat de la indústria de Catalunya respecte a la de la resta dels territoris de l'Estat i una penalització també de la competitivitat interna, en encarir el cost del transport i gravar l'economia domèstica dels usuaris que es desplacen per raons de feina.

Entre les alternatives que fins ara han proposat les diverses administracions responsables, hi ha: la reducció de l'impost sobre el valor afegit (IVA) a un tipus reduït del 7%, i el plantejament d'establir un tipus molt reduït, del 3%, que seria possible si el peatge passés d'ésser un preu públic a ésser una taxa; l'ampliació de la durada de les concessions a canvi de la reducció dels peatges –atenent-se al supòsit de modificació per raons d'interès públic–, la qual cosa significa pagar menys però durant més temps; la renúncia a l'increment anual del preu del peatge en funció de l'augment del cost de la vida; la negociació amb els concessionaris perquè s'avinguin a ampliar el capital social i perquè s'obrin a la participació de les administracions, per a poder forçar descomptes i rebaixes de les tarifes; la recerca de fórmules de compensació entre concessions, com ara negociar amb els concessionaris que tenen la titularitat de més d'una autopista perquè no incrementin els peatges uniformement, sinó en funció de la rendibilitat i de la necessitat de guiar els fluxos de trànsit, i, finalment, el canvi en el sistema d'amortització, oferint exempcions fiscals a canvi de reduir els terminis de la concessió.

Tanmateix, tant extingir la concessió mitjançant la fórmula del rescate per l'Administració, per tal que aquesta n'assumeixi directament la gestió, com suprimir el servei per raons d'interès públic o perquè no es pot explotar el servei com a conseqüència d'acords que l'Administració ha adoptat amb posterioritat al contracte, són supòsits regulats per la legislació general en matèria de contractes de les administracions públiques i per la mateixa Llei de l'Estat d'autopistes de peatge, però són frenats per les mateixes disposicions legals, les quals estableixen, entre els efectes de les diverses causes de

resolució, el pagament de compensacions substancials, de què són beneficiàries les empreses concessionàries. Així mateix, les disposicions legals no obliguen a l'equilibri econòmic i financer de les concessions quan el balanç és extremament positiu, mentre que sí que ho fan en els casos de baixa rendibilitat.

Per aquestes raons, es fa necessari d'establir mecanismes que limitin els costos socials d'aquestes infraestructures d'utilitat pública, mitjançant programes que homogeneïzin els peatges, incloent-hi el rescate selectiu dels trams més vinculats a la mobilitat obligada. A aquest efecte, és imprescindible crear un fons de recursos que es nodreixi de l'afectació dels ingressos tributaris en concepte d'impost de societats i d'impost sobre el valor afegit que ingressen les empreses concessionàries en la hisenda pública.

Amb la voluntat de racionalitzar la gestió d'aquest fons i ajustar-lo al màxim al disseny constitucional de l'Estat, es proposa que correspongui d'executar-lo a les comunitats autònomes que tinguin infraestructures viàries de peatge en el seu territori, i que els criteris d'assignació territorial dels recursos sigui proporcional al pes de la recaptació d'aquests peatges respecte al total de l'Estat.

CAPÍTOL I

ARTICLE 1. OBJECTE

L'objecte d'aquesta Llei és crear i regular un fons de recursos per a limitar els costos socials de les infraestructures viàries de peatge.

ARTICLE 2. CREACIÓ DEL FONS PER A L'HOMOGENEÏTZACIÓ, EL RESCAT SELECTIU I LA SUBVENCIÓ DE PEATGES

1. Es crea el Fons per a l'homogeneïtzació, el rescate selectiu i la subvenció de peatges, que té per objecte dotar els programes d'homogeneïtzació de peatges, de rescate selectiu i de subvenció dels usuaris habituals.
2. Els objectius de l'apartat 1 s'han de complir en els termes establerts per la legislació vigent i les condicions estipulades contractualment en el moment de la concessió.

ARTICLE 3. RECURSOS DEL FONS

El Fons es nodreix, de manera cumulativa:

- 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 pressupostos estatals i autonòmics.
- c) De recursos provinents de les societats concessionàries d'autopistes.

CAPÍTOL II

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, del 10 de maig, de construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió.

2. En el cas que els impostos especificats per l'apartat 1 siguin considerats parcialment cedibles a les comunitats autònomes de règim comú, els imports afectats d'acord amb el que estableix l'apartat 1 són imputats íntegrament al tram estatal.

CAPÍTOL III

ARTICLE 5. EXECUCIÓ DEL FONS

1. El Fons, per a la reversió de les infraestructures viàries en règim de concessió, s'ha d'executar mitjançant la creació de fons autonòmics en les comunitats en el territori de les quals estiguin 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 generin les societats concessionàries d'autopistes implantades en llurs territoris.

4. El pressupost estatal i els pressupostos autonòmics 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 pressupostos anuals la quantitat total a transferir a les comunitats autònomes en concepte del Fons.

2. El repartiment del Fons de l'Estat entre les diverses comunitats autònomes s'ha de fer de manera proporcional al pes de la recaptació dels peatges situats en el territori de cada comunitat respecte al conjunt de l'Estat.

DISPOSICIONS TRANSITÒRIES

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, les comunitats autònomes de règim comú han d'haver creat llur propi fons, el qual pot ésser adscrit, perquè el gestioni, a un organisme públic de gestió directa dependent de la comunitat autònoma.

SEGONA. MESURES A EMPRENDRE PELS GOVERNS AUTONÒMICS I CALENDARI D'APLICACIÓ

En el termini de sis mesos a partir de l'aprovació d'aquesta Llei, cada govern autonòmic ha de determinar els peatges que han d'ésser eliminats, la reducció que s'ha d'aplicar a la resta i altres mesures a emprendre. S'ha d'establir un calendari per a complir aquests objectius.

DISPOSICIÓ FINAL. DESENVOLUPAMENT I APLICACIÓ

El Govern i les comunitats autònomes, en l'àmbit de llurs competències respectives, poden dictar totes les disposicions que calguin per a desenvolupar i aplicar aquesta Llei.

Palau del Parlament, 9 de maig de 2012

El secretari primer
Pere Calbó i Roca

La presidenta del Parlament
Núria de Gispert i Català