



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
**Direcció General
de Transports i Mobilitat**

Sr. Pau Villòria i Sistach
Secretari General del Departament
de Territori i Sostenibilitat
Edifici



Benvolgut secretari general,

Em plau fer-te tramesa de l'esborrany de memòria preliminar de l'avantprojecte de llei de ports i de transport marítim i fluvial de Catalunya, per tal que, un cop validat el seu contingut, pugui ser sotmesa a l'aprovació pel Govern.

Cordialment,

Pere Padrosa i Pierre
Director General de Transports i Mobilitat
Barcelona, 31 de juliol de 2014

Conforme,

Ricard Font i Hereu
Secretari d'Infraestructures i Mobilitat
Barcelona, 31 de juliol de 2014

De: secretari general

A: **CARME SARDÀ**

Data: **01 AGO. 2014**

Còpia a:



MEMÒRIA PRELIMINAR PER A LA REDACCIÓ D'UN AVANTPROJECTE DE LLEI DE PORTS I DE TRANSPORT MARITIM I FLUVIAL DE CATALUNYA

1 - OBJECTIUS DE LA INICIATIVA

La Generalitat de Catalunya té competència exclusiva sobre els ports situats al territori de Catalunya que no tinguin la qualificació legal d'interès general, en virtut del previst en l'article 140 de l'Estatut d'Autonomia vigent, aprovat mitjançant la Llei orgànica 6/2006, de 19 de juliol.

Aquesta competència inclou en tot cas el règim jurídic, la planificació i la gestió de tots els ports i instal·lacions portuàries; la gestió del domini públic necessari per a prestar el servei; el règim econòmic dels serveis portuaris, especialment les potestats tarifària i tributària; així com la delimitació de la zona de serveis dels ports i la determinació dels usos, els equipaments i les activitats complementàries dins del recinte portuari.

L'Estatut reforça, així, la competència exclusiva que l'article 9.15 de l'anterior Estatut de 1979 atribuïa a la Generalitat en aquesta matèria i a l'empara de la qual es va aprovar la Llei 5/1998, de 17 d'abril, de ports de Catalunya.

La iniciativa del Departament de Territori i Sostenibilitat de plantejar al Govern la redacció d'un avantprojecte de Llei de ports i de transport marítim i fluvial de Catalunya respon a un conjunt d'objectius que enumerarem a continuació.

En primer lloc, el d'actualitzar els principis de la política portuària de la Generalitat, adequant-los a la realitat present i projectant-los a la futura, de forma que resti garantida una adequada ordenació de la matèria.

Aquest objectius, que son el punt de partida de la pròpia iniciativa legislativa i de la voluntat d'actualitzar la regulació de la Llei de 1998, són, a grans trets, els següents :.

- Articular un sistema portuari català adaptat a les noves realitats socio econòmiques.
- Posar les infraestructures portuàries al servei de la promoció econòmica, industrial, turística i social del país.



concessions existents, sempre que això suposi una gestió més eficaç i competitiva, en termes que resultin adequats a la realitat portuària de Catalunya.

Com ja s'ha assenyalat, un dels objectius de la nova llei és fomentar que els ports es configurin com un veritable motor econòmic, en base, entre altres mesures, a la fixació d'un règim d'usos del domini portuari més ampli que l'actual i més incentivador per la generació d'activitat econòmica

En aquest marc d'activació econòmica un element fonamental és la promoció de la nàutica esportiva, i per tant, la nova llei ha d'incorporar les previsions corresponents, sempre des de la perspectiva que es tracta d'una activitat sotmesa a regles de mercat i del fet que no es pot legislar pensat només en la conjuntura econòmica actual sinó que ha de ser una llei amb vocació de permanència en el temps.

A tall d'exemple, cal arbitrar mesures que facilitin flexibilitzar l'actual oferta, permetent una major rotació dels amarres i potenciar el seu lloguer.

Pel que fa al règim econòmic i tributari que estableixi la llei aquest ha de ser garant de la sostenibilitat econòmica de les explotacions portuàries

Finalment, en termes de la necessària simplificació administrativa cal passar, en aquells àmbits en que sigui possible, d'un sistema d'autorització a un règim de comunicació.

L'exemple més significatiu dels avenços a fer en aquesta matèria el trobaríem en el cas de la regulació del transport marítim, que s'ha de sotmetre a aquest règim de comunicació per donar compliment a la normativa europea en aquesta matèria.

2 - MOTIUS QUE FAN NECESSÀRIA LA INICIATIVA

La Llei 5/1998, de 17 d'abril, de ports de Catalunya, es va promulgar per la necessitat de regular la competència assumida en l'Estatut, que avalava l'oportunitat d'elaborar una normativa pròpia que compregués tant els ports gestionats directament per l'Administració de la Generalitat, com els construïts i explotats en règim de concessió administrativa.



positiu i aquestes infraestructures portuàries es configuren com a instrument important en el desenvolupament econòmic del país, essent una aportació a l'economia productiva.

L'increment generalitzat de l'activitat econòmica als ports catalans ha portat aparellada una major presència de la iniciativa privada en aquestes infraestructures, el que ha provocat una millora en la quantitat i qualitat dels serveis i activitats ofertades al públic i un reforç notable en els nivells de competència.

D'altra banda, en aquest període també s'han produït canvis de caràcter qualitatiu en els tràfics portuaris associats al vaixell, el passatge i la mercaderia. En efecte, les instal·lacions portuàries catalanes comencen a ser destí i base d'embarcacions d'esbarjo de grans eslores, entre els 20 i 60 metres. Aquesta classe d'embarcacions representen un mercat que, fins a dia d'avui, era aliè als ports catalans. La presència d'aquest tipus d'embarcacions exigeix realitzar importants obres de remodelació en les nostres infraestructures portuàries per satisfer aquesta incipient demanda. Així mateix, els ports catalans comencen a ser un punt de referència al mercat internacional de creuers turístics. Aquesta nova modalitat de tràfic portuari reclama dotar els nostres ports d'estacions marítimes modernes i segures per donar un servei eficient als passatgers. I, així mateix, el transport de mercaderies es consolida progressivament en els ports comercials, la qual cosa, sens dubte, ha de provocar noves necessitats d'espai per a les empreses del sector.

Tota aquesta suma de circumstàncies aconsella replantejar la legislació portuària catalana per afrontar els nous desafiaments que presenta aquest sector i reforçar la concepció dels ports com operadors econòmics i prestadors de serveis.

No es pot obviar, lògicament, que també es donen fonaments jurídic-polítics que corroboren la necessitat de la reforma ; des d'un punt de vista jurídic, hi ha dos grups d'esdeveniments que han incidit sobre l'actual règim jurídic dels ports catalans; un a nivell jurisprudencial i un altre a nivell legal.

En el pla jurisprudencial, la regulació de les tarifes per serveis portuaris continguda anteriorment en la Llei de ports de Catalunya necessitava adequar el seu règim jurídic a la doctrina elaborada pel Tribunal Constitucional sobre el concepte de prestació patrimonial de caràcter públic i les seves relacions amb el principi de reserva de llei. I, en segon lloc, també requeria emmotllar la regulació de les esmentades prestacions als conceptes i principis rectors del dret tributari. Dites necessitats es van resoldre a través del text articulat de les taxes aplicables per₅



adequada de les competències i funcions de l'administració portuària per garantir una adequada gestió d'aquest domini públic. A més, la nova regulació haurà d'harmonitzar necessàriament el règim jurídic del domini públic portuari amb les normes existents en matèria de medi ambient i seguretat.

Com ja s'ha assenyalat en exposar els objectius de la norma, l'avantprojecte ha de regular el règim tributari d'aplicació general en tot el sistema portuari, tot mantenint la continuïtat de la implantació integral del principi d'autosuficiència financera amb la translació del cost integral del servei als usuaris de les instal·lacions portuàries mitjançant la seva repercussió a través de les prestacions exigides per la utilització privativa o aprofitament especial del domini públic portuari així com pels serveis i activitats realitzades per l'Administració portuària.

Els recursos tributaris a considerar són, d'una banda, les actuals les taxes portuàries i d'una altra, un nou impost especial per al finançament de les instal·lacions receptores de rebuigs generats per els vaixells. Quant a les taxes portuàries el propòsit es mantenir el règim actual amb reduïdes modificacions per simplificar i millorar-ne la seva aplicació als diferents sectors portuaris. Pel que fa a l'impost especial per al finançament de les instal·lacions receptores de rebuigs generats per els vaixells, la seva creació s'ha de fonamentar en l'article 8 de la Directiva 2000/59/CE del Parlament Europeu i del Consell sobre instal·lacions portuàries de rebuig i residus de carrega.

Finalment cal assenyalar que, per tal d'assolir el principi de suficiència financera de les operacions portuàries, s'haurà de preveure també la gestió unificada de tots els tributs i preus exigibles i l'afectació de tots els recursos econòmics derivats del sistema al finançament de les infraestructures i serveis del sistema portuari.

3 - EFECTES SOBRE LA NORMATIVA VIGENT. DEROGACIONS PREVISTES

En funció del contingut previst de l'avantprojecte, l'abast d'afectació a la normativa preexistent es pot concretar:

- a) En matèria d'organització i regulació portuària, a la Llei 5/1998, de 17 d'abril, de Ports de Catalunya.



6 - DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ D'ALTRES OPCIONS PER ASSOLIR ELS OBJECTIUS QUE ES PRETENEN

Les finalitats esmentades en aquesta memòria demanden una actuació normativa de rang legal que justifica plenament l'elaboració d'un avantprojecte de llei.

El fet que bona part de les matèries objecte de regulació demandin aquest rang legal (contractació, domini públic, taxes, règim sancionador) justifica plenament el fet que no s'hagin avaluat altres opcions no legislatives.

Per tant, en tractar-se d'un àmbit sectorial substantiu, la forma triada ha de ser una norma legal de capçalera.

7 - VALORACIÓ DE L'AFECTACIÓ DE LA DIRECTIVA 2006/123/CE DEL PARLAMENT I DEL CONSELL RELATIVA ALS SERVEIS EN EL MERCAT INTERIOR

La Directiva 2006/123/CE relativa als serveis en el mercat interior estableix en el seu article 2.2 que no s'aplica als serveis en l'àmbit del transport, inclosos els serveis portuaris, que entrin dintre de l'àmbit d'aplicació del Títol V del Tractat, és a dir, el dedicat al transport.

No obstant aquesta exclusió explícita de les activitats que han de ser objecte de regulació en l'avantprojecte, no es pot obviar que determinats continguts de la Directiva esmentada s'han d'incorporar a l'avantprojecte, no tant pel fet que siguin preceptius, sinó pel que suposen d'actualització de la regulació i de millora en els processos administratius i pel fet que ja han estat incorporats, en bona mesura, a l'ordenament jurídic aplicable a Catalunya.

Ens referim, en concret, tant a la simplificació dels procediments, com a la limitació del regim d'autorització en el sentit que sigui exigible només en els casos en que resulti estrictament necessària, per exemple quan ens trobem en un àmbit, com el del domini públic, que així ho requereixi.



11 - ANÀLISI DE LA INCIDÈNCIA DE LA INICIATIVA EN EL RÈGIM ESPECIAL DEL MUNICIPI DE BARCELONA

No es preveu cap incidència de la regulació de l'avantprojecte en el règim especial del municipi de Barcelona