

ANNEX A LA MEMÒRIA D'AVALUACIÓ D'IMPACTE

**(documentació complementària
d'algunes mesures)**



**Estudi Econòmic a la petició de modificació de la Llei de Mesures fiscals i financeres per al 2022 –
Propostes del Departament de la Presidència**

En relació a la petició de modificació de la taxa pel servei de guarda de vehicles del Patronat de la Muntanya de Montserrat, i per justificar el compliment del principi d'equivalència, esmentat en l'informe amb referència M-035, M-054 i M-055 emès per la Direcció General de Tributs i Joc del Departament d'Economia i Hisenda el 21 de setembre de 2021, us comuniquem que:

El Patronat de la Muntanya de Montserrat és una entitat autònoma de caràcter administratiu de la Generalitat adscrita al Departament de la Presidència i es regula per la Llei 10/89, de 10 de juliol, del Parlament de Catalunya. L'article 7 de l'esmentada Llei, enumera de les competències que corresponen al Patronat de la Muntanya de Montserrat.

En aquest sentit, en l'apartat c) i d) de l'article 7 de la Llei 10/1989, s'estableix que el Patronat haurà d'implantar, regular i vigilar els mitjans d'accés i de circulació de la muntanya, i establir i gestionar les zones d'aparcament.

L'article 20, en relació als recursos financers, estableix que el Patronat, per a complir les finalitats que té atribuïdes i per a exercir les seves competències, té entre d'altres, els ingressos següents:

- a) Les rendes i els productes que obté dels béns que posseeix.
- b) El producte de les contraprestacions que percep legalment i qualssevol altres ingressos consegüents a la prestació de serveis.

El Decret Legislatiu 3/2008, de 25 de juny, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya, l'article 16.1-6 estableix que els ingressos derivats de la taxa resten afectats al finançament del cost dels serveis prestats pel Patronat de la Muntanya de Montserrat.

1) Despeses de l'aparcament de Montserrat

a) Manteniment

	2020	2022	Diferència 20/22
Assegurances	66.000	70.000 €	4.000 €
Neteja i sanejament	75.000	80.000 €	5.000 €
Manteniment zona aparcament	54.000	65.000 €	9.000 €
Seguretat i vigilància	55.000	60.000 €	5.000 €
Energia elèctrica	55.000	55.000 €	0 €
TOTAL	305.000 €	330.000 €	25.000 €



b) Inversions

	2020	2022	Diferència 20/22
Remodelació i reordenació	30.000 €	30.000 €	0 €
Pintura i senyalització	28.000 €	30.000 €	2.000 €
Malla protectora	60.000 €	90.000 €	30.000 €
Sistema Seguretat	20.000 €	30.000 €	10.000 €
Sistema accés	25.000 €	25.000 €	0 €
Caixers Automàtics	10.000 €	20.000 €	10.000 €
TOTAL	173.000 €	225.000 €	52.000 €

2) *Previsió d'ingressos taxa aparcament 2022 amb l'increment dels imports sol·licitats*

- 46.000 cotxes x 6,50 €	299.000 €
- 2.100 autocars x 80,00 €	176.000 €
- 850 autocars x 40,00 €	34.000 €
- 800 autocars x 30,00 €	24.000 €
- 800 furgonetes x 20,00 €	16.000 €
- 300 furgonetes x 6.50 €	1.950 €
TOTAL PREVIST RECAPTACIÓ	550.950 €

3) *Despeses vs. ingressos taxa aparcament*

	2020	2022*	Diferència 20/22
Despeses manteniment Aparcament	305.000 €	330.000 €	25.000 €
Despeses Inversions aparcament	173.000 €	225.000 €	52.000 €
Total despeses	478.000 €	555.000 €	77.000 €
Ingressos taxa	502.950 €	550.950 €	48.000 €
Bonificacions Família Nombrosa	0 €	-1.000 €	- 1.000 €
TOTAL INCREMENT TAXA			47.000 €
Diferencia increment costos – taxa aparcament			- 30.000 €

* Imports amb l'increment sol·licitat

Barcelona, 27 de setembre de 2021

Xavier Aparicio i Torrens
Gerent del Patronat de la Muntanya de Montserrat

Article 28 de l'avantprojecte
Es correspon a proposta M-095

PROPOSTA DE MODIFICACIÓ DEL CAPÍTOL XV DEL TÍTOL XXV DE LA LLEI DE TAXES I PREUS PÚBLICS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

MEMÒRIA ECONÒMICA

Introducció

Es proposa la modificació del capítol XV del títol XXV de la taxa per la prestació de serveis i la realització d'actuacions facultatives en matèria de domini públic ferroviari del text refós de la Llei de taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 3/2008, de 25 de juny.

Aquesta taxa grava la prestació de serveis i la realització d'actuacions facultatives inherents a la tramitació de les autoritzacions d'obres en domini públic ferroviari, però no inclou les autoritzacions per obres i instal·lacions en zona de protecció ferroviària, tal i com recull la Llei 4/2006, de 31 de març, ferroviària.

A més, la quota actual de 156,15 euros és molt inferior al cost del servei prestat per l'administració i estableix un únic import, sense detallar els serveis o actuacions concretes ni el tipus d'actuació sobre la que es demana autorització.

Finalment, la redacció actual de l'article no especifica cap exempció per al pagament de la taxa, ni una finalitat concreta.

Per tot això, els objectius de la proposta són els següents:

- Ampliar el fet imposable de la taxa per gravar actuacions en zona de protecció.
- Desglossar la quota en les tres actuacions administratives diferents que pot comportar el tràmit i diferenciar el seu import en funció del tipus d'obres o instal·lacions objecte d'autorització.
- Adequar l'import de la quota al cost real del servei prestat.
- Exceptuar del pagament de la taxa els departaments de l'Administració de la Generalitat de Catalunya i les entitats del seu sector públic.

Característiques de la xarxa ferroviària

La major part de la xarxa ferroviària de la Generalitat de Catalunya es troba en l'àmbit metropolità de Barcelona, una zona densament urbanitzada que li confereix un caràcter eminentment urbà.

Aquest fet requereix inevitablement l'ocupació de bona part de la zona de protecció de la xarxa ferroviària soterrada per obres i instal·lacions que no tenen a veure amb la prestació del servei ferroviari, com per exemple la instal·lació de grues de gran tonatge o la construcció de tot tipus d'edificis, urbanitzacions o altres infraestructures.

Sembla raonable donar resposta a aquestes demandes, vetllant sempre per la integritat estructural i la prestació del servei ferroviari, a canvi d'una adequada compensació per l'aprofitament de la zona de protecció ferroviària.

Descripció de la proposta

Per tal d'assolir els objectius establerts, es proposa modificar els següents articles:

Article 25.15-1. Fet imposable

Constitueix el fet imposable de la taxa la prestació de serveis i la realització d'actuacions facultatives inherents a la tramitació de les autoritzacions d'obres o instal·lacions en les zones de domini públic ferroviari i de protecció de les línies ferroviàries fins a la seva finalització.

En aquest cas, s'ha afegit el concepte d'instal·lacions i la zona de protecció tal i com recull la Llei 4/2006, de 31 de març, ferroviària.

Article 25.15-4. Quota

1. Per la tramitació administrativa de la sol·licitud d'autorització:

- a. Per implantar una grua a la via pública: 580,60 euros.*
- b. Per construir un edifici de fins a 3 plantes i cap soterrani o reformar un edifici existent: 580,60 euros.*
- c. Per construir un edifici de més de 3 plantes amb o sense soterrani: 1.345,60 euros.*
- d. Per construir un projecte d'urbanització: 1.345,60 euros*
- e. Per construir un projecte de qualsevol altra infraestructura: 1.345,60 euros*

2. Pel seguiment de les obres o actuacions autoritzades: 5.088,75 euros.

3. Pels informes tècnics de verificació de les condicions fixades a l'autorització un cop finalitzada l'obra o actuació autoritzada: 144,45 euros.

En la nova redacció d'aquest article es desglossa la quota en les tres actuacions administratives diferents que pot comportar el tràmit. L'import fixat per a cadascuna d'aquestes actuacions administratives s'ha estimat considerant les despeses materials i personals que suposen per a l'Administració els següents conceptes:

1. Per la tramitació administrativa de la sol·licitud d'autorització:
 - a. la gestió administrativa de la sol·licitud.
 - b. l'estudi tècnic de la documentació presentada pel sol·licitant.
 - c. la redacció de l'informe tècnic que conclou si l'actuació sol·licitada és autoritzable.
2. Pel seguiment de les obres o actuacions autoritzades:
 - a. l'estudi dels informes de seguiment de les obres
 - b. la visita periòdica de les obres
 - c. l'assistència a les reunions de seguiment de les obres
3. Pels informes tècnics de verificació de les condicions fixades a l'autorització un cop finalitzada l'obra o actuació autoritzada.
 - a. l'estudi tècnic de la documentació que presenta el sol·licitant per donar compliment a les condicions de l'autorització.
 - b. la redacció de l'informe tècnic que conclou s'ha donat compliment a les condicions de l'autorització.

La primera actuació administrativa (1. Per la tramitació administrativa de la sol·licitud d'autorització) és preceptiva sempre i es diferencia l'import en funció del tipus d'obres o instal·lacions objecte d'autorització ja que l'estudi tècnic de la documentació que acompanya la sol·licitud presenta diferents graus de complexitat segons la tipologia d'obra o instal·lació.

Pel que fa a la segona actuació administrativa (2. Pel seguiment de les obres o actuacions autoritzades) es tracta d'una actuació que només es gravarà en el cas que l'autorització estableixi a les seves condicions que l'administració haurà de fer un seguiment de les obres autoritzades.

Finalment, la tercera actuació administrativa (3. Pels informes tècnics de verificació de les condicions fixades a l'autorització un cop finalitzada l'obra o actuació autoritzada) serà necessària i igual per a tots els expedients autoritzats.

Article 25.15-5. Exempció

Resten exemptes del pagament de la taxa els departaments de l'Administració de la Generalitat de Catalunya i les entitats del seu sector públic.

Amb aquest nou redactat s'evita gravar les autoritzacions sol·licitades per la Generalitat.

Article 25.15-6. Finalitat

Aquesta taxa té caràcter finalista, per la qual cosa els ingressos que se'n deriven resten afectats al finançament del cost del servei prestat o l'actuació facultativa realitzada.

Amb aquest nou redactat atribueix un caràcter finalista a la taxa per tal que cobreixi el cost del servei prestat.

Impacte pressupostari de la proposta

Per tot l'exposat a l'apartat anterior, s'estima que la nova proposta pot suposar uns ingressos d'uns 143.000 euros anuals, front als 0 € que s'ingressen actualment per aquest concepte.

Actualment, totes les sol·licituds d'autoritzacions per realitzar obres i instal·lacions afecten la zona de protecció ferroviària, per tant, en no estar inclosa aquesta zona en el fet imposable, no pot ser objecte de taxa.

En canvi, amb la modificació proposada, s'estimen uns ingressos aproximats de 143.000 € d'acord amb les següents previsions:

- Nombre d'expedients anuals previstos: 50
 - o Per construir edificis de més de 3 plantes amb o sense soterrani, projectes d'urbanització o projectes de qualsevol altra infraestructura: 40 expedients
 - o Per implantar una grua a la via pública, construir un edifici de fins a 3 plantes i cap soterrani o reformar un edifici existent: 10 expedients
- Nombre d'expedients anuals amb seguiment de l'auscultació: 15



MEMÒRIA ANNEXA A LA PROPOSTA DE MODIFICACIÓ DE L'ARTICLE 25-24.4 APARTAT 1 I 25.24-5 DEL TEXT REFÓS DE LA LLEI DE TAXES I PREUS PÚBLICS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

1.- Necessitat de la iniciativa, adequació als fins i justificació de la inclusió en l'avantprojecte

Es proposa la modificació del capítol XXIV del títol XXV del Text refós de la Llei de taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 3/2008, de 25 de juny on es regula la taxa per la utilització privativa o l'aprofitament del domini públic viari.

Aquesta taxa grava específicament el domini públic viari i està configurada amb caràcter finalista i amb l'objectiu de que la seva recaptació permeti fer front a les obres de conservació i manteniment del domini públic de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya.

La modificació de l'articulat actual té com a objectiu de millorar l'eficiència dels procediments i reduir les càrregues tècniques i administratives en el tràmit. Així mateix, es pretén obtenir uns valors de la taxa més proporcionals i justificats depenent de quina sigui l'actuació que afecta el domini públic, i el tipus de carretera on es sol·licita realitzar l'ocupació.

Aquesta simplificació ha de suposar una reducció del temps de la tramitació dels expedients, i un increment en l'eficiència dels recursos utilitzats, sense perdre de vista la seguretat jurídica i l'interès general.

2.- Característiques de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya

La xarxa viària de la Generalitat de Catalunya constitueix uns corredors en el territori en un domini públic de quasi 6.000 km de longitud i entre 7 i 40 m d'ample, sotmesos a una forta demanda d'aprofitament per al pas de conduccions de líquids o gasos, línies elèctriques o xarxes de telecomunicacions, gestionats per empreses o entitats de caràcter privat.

D'altra banda, l'accessibilitat a la xarxa viària de les activitats i dels desenvolupaments urbanístics de caràcter industrial o comercial requereix l'ocupació, inevitablement, d'una part d'aquest domini públic viari.

Sembla raonable donar resposta a aquestes demandes, respectant en qualsevol cas les exigències del sistema viari, a canvi d'una adequada compensació de l'aprofitament del domini públic i de les servituds inherents a l'explotació de les conduccions, línies i xarxes autoritzades.



3.- Situació actual

a. Expedients gestionats

Amb la modificació de la taxa que es va dur a terme a la Llei 37/2015, d'11 de març, de mesures fiscals, financeres i administratives, atès que es va preveure la seva aplicació a les autoritzacions atorgades abans de l'1 de gener de 2014, es van haver de gestionar expedients fins a dos anys anteriors. A la següent taula apareixen el número d'expedients gestionats per cada Servei Territorial, així com: l'import anual, les segones anualitats impagades, el número de recursos judicials contra la taxa, i finalment, el número d'expedients amb import mínim, que en l'actualitat és de 218,4€.

Servei Territorial	Núm.Expedients	Import Anual	2a anualitat impagada	Recursos	Import mínim
Barcelona	228	483.046,09 €	63	15	59
Lleida	114	216.881,46 €	17	31	56
Girona	258	565.376,15 €	9	21	69
Tarragona	52	75.441,68 €	29	12	16
Terres de l'Ebre	25	53.952,46 €	5	2	7

b. Problemàtica de gestió

Actualment els recursos personals implicats en la gestió de la taxa per la utilització privativa o l'aprofitament del domini públic viari són els següents:



La distribució de tasques en factor temps de dedicació, suposen el següent:

- Expedients nous (ordinaris): 7h 15'
- Recurs de reposició: 3h
- Recurs a Junta de Tributs de Catalunya: 3h
- Via de constrenyiment: 2h
- Subrogació: 2h
- Tramitació anualitats següents: 3h 15'

Només la tramitació d'un expedient comporta una càrrega de feina molt important. A tot això, s'ha de sumar que la tramitació d'anualitats següents és exponencial any rere any. Aquesta tramitació requereix de més recursos personals, dels que disposen actualment els diferents serveis territorials.



4.- Concreció de la proposta

4.1.- Anàlisi de dades

Es proposa modificar el model de càlcul de la taxa per la utilització privativa o l'aprofitament del domini públic viari per millorar l'eficiència en la gestió dels expedients administratius; reduir els recursos públics de personal administratiu dedicat a aquestes tasques; equilibrar la recaptació de la taxa als recursos aportats per a la gestió; simplificar el càlcul i assegurar el cobrament de les taxes; millorar la seguretat viària i reduir els costos d'explotació i manteniment de les carreteres de la Generalitat de Catalunya. Amb aquestes premisses es proposa el model que es detalla a continuació.

La Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat disposa d'un mapa complet de totes la xarxa de carreteres de la seva titularitat i de la resta de la xarxa viària de Catalunya. Aquesta informació, digitalitzada i complementada per una base de dades amb informació específica de diferents categories i dades de les carreteres, pot ser utilitzada mitjançant eines d'anàlisi geoespacial i comparada amb altres bases de dades existents per obtenir diferents resultats caracteritzats i específics, i així obtenir diferents indicadors de referència.

En aquest mapa de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya, entre altres, es disposa d'informació de cada tram de carretera. Es pot saber per exemple:

- El titular de la via i l'òrgan competent
- Codi, la classificació tècnica i funcional
- Punts quilomètrics, coordenades UTM
- Municipi, comarca

La longitud de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya en el mapa digital és de 5.948.531,62 m.

Per altra banda, el Departament disposa del Mapa Urbanístic de Catalunya (en endavant MUC) on, entre altres dades, es representen les diferents qualificacions de sòl existent en un mapa caracteritzat.

Mitjançant eines d'anàlisi de dades geoespacial, en concret Geomedia, s'ha realitzat un anàlisi entre els dos mapes, xarxa viària i MUC, per conèixer les longituds de carreteres de titularitat de la Generalitat de Catalunya per les tres qualificacions de sòl establertes en l'actual text refós de la Llei de taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya:

- Sòl Urbà
- Sòl Urbanitzable
- Sòl no Urbanitzable

L'objectiu d'aquest estudi és fer una proposta amb nous indicadors de referència que permetin establir nous valors ponderats que estiguin relacionats amb els preus del sòl del Text refós de la de la Llei de taxes i preus públics, però que no calgui utilitzar per calcular el preu de la taxa.

Tal i com actualment està previst el càlcul de la taxa és necessari comprovar per cada expedient la qualificació de sòl existent i/o al costat de la carretera, moltes vegades és diferent a cada costat o va canviant en diferents trams en els casos de paral·lelismes. Això genera certa problemàtica atesa la gran diferència entre els tres preus establerts.

Es proposa que el indicador de referència per establir el preu de la taxa sigui el tipus de carreteres. Aquest canvi d'indicador suposarà una unificació, simplificació i clarificació del fet imposable de la taxa.

D'acord amb el Text refós de la Llei de carreteres, aprovat pel Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, es poden establir els següents tipus de carreteres:

Tipus de carretera
Autopista
Via Preferent
Convencional
Travessera

Cal indicar que en el mapa de la xarxa viària de carreteres les vies preferents estan dividides en tres subcategories, preferent única; multi carril i autopistes. Els valors d'aquestes tres subcategories s'han agrupat.

D'acord amb el resultat de l'estudi de comparació de mapes fet amb Geomedia, entre el mapa de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya i el MUC, s'obté la següent taula:

	Autopistes		Vies Preferents		Convencional		Travessera	
	Longitud m		Longitud m		Longitud m		Longitud m	
Sòl no urbanitzable	156.094,13	72%	565.911,04	85%	4.389.836,72	87%	12.894,88	31%
Sòl Urbà	48.078,36	22%	70.381,72	11%	556.977,39	11%	23.700,16	56%
Sòl Urbanitzable	12.105,84	6%	30.475,20	5%	76.429,95	2%	5.646,23	13%
Total general	216.278,34	100%	666.767,96	100%	5.023.244,05	100%	42.241,27	100%

Actualment en el Text refós de la Llei de taxes i preus públics els valors de referència establerts segons la qualificació del sòl són els següents:

Qualificació sòl	Preu Llei taxes i preus públics
Sòl Urbà	39,31 €/m2
Sòl Urbanitzable	21,84 €/m2
Sòl no Urbanitzable	1,66 €/m2

Amb totes aquestes dades es pot obtenir el resultat de ponderar el percentatge de longitud de cada tipus de carretera i els preus publicats al Text refós de la Llei de taxes i preus públics per les diferents qualificacions del sòl, amb el resultat següent:

Tipus de carretera	Valor sòl ponderat/m	Longitud carreteres (m)
Autopista	11,16 €	216.278,34
Via Preferent	6,56 €	666.767,96
Convencional	6,14 €	5.023.244,05
Travessera	25,48 €	42.241,27

També es pot obtenir el preu mig ponderat per metre del conjunt de la xarxa viària.

Aquest valor resulta de **6,51€/ml.**

Si s'estableix un ample mig de les diferents carreteres d'acord amb el seu tipus, s'obtenen els següents resultats:

Tipus de carretera	Valor sòl ponderat	Longitud carreteres (m)	Ample mig via (m)
Autopista	446,36	216.278,34	40
Via Preferent	191,88	666.767,96	40, 20, 20*
Convencional	98,27	5.023.244,05	16
Travessera	178,37	42.241,27	7

*La classificació preferent engloba les dades de les autovies (40); preferent única (20) i multi carril (20). Entre parèntesis estan els valor mitjos utilitzats per cada tipus i el valor resultant ponderat.

El preu mig ponderat resulta de **121,98€.**

Amb aquests valors de referència obtinguts de les ponderacions de les longituds de carreteres i els amplex mitjos sobre la qualificació del sòl es poden establir uns coeficients entre els diferents tipus de vies.

$$K_i = \frac{\text{Valor sòl ponderat}}{\text{Valor mig ponderat}}$$

Tipus de carretera	K _i
Autopista	3,5
Via Preferent	2
Convencional	1
Travessera	1,5

Es proposa aplicar una repercussió de 10 anys per al càlcul de la taxa per ser un període d'amortització i obsolescència raonable de les instal·lacions.

4.2.- Factors de correcció

Es proposen aplicar els factors de correcció següents:

- a) En cas d'encreuament subterrani superior a 1 m d'amplada: 1,5.
- b) En cas d'encreuament aeri de línies elèctriques de dos o més circuits per a tensions superiors a 1kV: 1,5.

4.3.- Quota única

Per altra banda, es considera més eficient proposar que la taxa consisteixi en el pagament d'una quota única que no s'hagi de girar anualment, i que l'execució de les actuacions autoritzades resti condicionada a la liquidació de l'import de la taxa. Aquesta proposta, des del punt de vista administratiu i per al subjecte passiu, és més simple i concreta. El subjecte passiu pot conèixer el valor i afrontar-lo des del inici de l'ocupació del domini públic. Des de la part de gestió administrativa és un únic expedient tramitat i resolt, s'evita l'acumulació progressiva d'expedients al llarg dels anys, i es redueix el risc d'impagament dels expedients en les diferents anualitats i la presentació de recursos.

4.4.- Càlcul de la taxa

Analitzades totes les dades exposades es proposen els següents criteris pel càlcul de la taxa per a utilització privativa o l'aprofitament del domini públic viari :

1.1. Encreuaments subterranis

Es considera òptim proposar una taxa fixa per unitat d'encreuament subterrani:



$$T_{encr} = C_{encr} * T * K_i * P_{encr}$$

T_{encr} = Taxa per unitat d'encreuament subterrani

C_{encr} = Coeficient encreuament superior a 1 m d'amplada (2,5)

T = Període de repercussió (10 anys)

K_i = Coeficient tipus de carretera

Tipus de carretera	K_i
Autopista	3,5
Via Preferent	2
Convencional	1
Travessera	1,5

P_{encr} = Preu mig ponderat encreuaments (121,98€)

El resultat d'aplicar la fórmula és el següent:

Tipus de carretera	Taxa per encreuament soterrani
Autopista	10.673,25 €
Via preferent	6.099,00 €
Convencional	3.049,50 €
Travessera	4.574,25 €

Es proposa un coeficient addicional per a encreuaments subterranis d'amplada superior a 1 metre per garantir una proporcionalitat entre les diferents ocupacions dels serveis. El coeficient proposat és de 1,5.

1.2. Encreuaments aeris

S'introdueix en aquesta proposta el fet imposable d'encreuament aeris perquè s'ha detectat un increment de sol·licituds d'aquests encreuaments des de que es cobra la taxa per l'ocupació subterrània.

Des del punt de vista de la seguretat viària, de l'explotació i manteniment dels encreuaments sobre les vies de circulació són preferibles els encreuaments subterranis als aeris, i per tant es considera justificada la incorporació a la taxa aquest nou fet imposable.



Des del punt de vista de càlcul de la taxa per aquest nou fet imposable és determinant repercutir sobre l'ocupació real de les instal·lacions, és a dir, l'amplada d'ocupació d'una instal·lació elèctrica de baixa tensió o de xarxes de telecomunicacions és molt més reduïda que no l'amplada d'ocupació d'una línia elèctrica d'alta tensió. Per tant es considera que la tensió elèctrica V és un fet determinant per establir el grau d'ocupació, ja que a més tensió de la línia més separació entre els conductors. També cal considerar el nombre de circuits elèctrics que passaran per sobre de la calçada, ja que a més circuits elèctrics més ocupació del domini públic serà necessària. Amb aquesta premissa, es proposa establir tres franges d'acord amb el Reglament de línies aèries d'alta tensió i baixa tensió.

Línies elèctriques d'alta tensió de categoria especial i primera: $T > 66\text{kV}$.

Línies elèctriques d'alta tensió de segona i tercera categoria $1 < T \leq 66\text{kV}$

Línies elèctriques i de telecomunicacions de baixa tensió $T \leq 1\text{kV}$

Per altra banda, també es considera que cal prioritzar els encreuaments subterranis respecte als aeris i canviar la tendència dels darrers anys, en aquest sentit es considera que la taxa d'una autorització aèria no pot ser menor que una soterrada.

Amb aquestes premisses es proposen les següents taxes per als encreuaments aeris:

- a) Per línies elèctriques d'un circuit amb una tensió superior a 66kV:

Tipus de carreteres	Taxa per encreuament
Autopista	19.212,64 €
Via preferent	10.978,65€
Convencional	5.489,32 €
Travessera	8.233,99 €

- b) Per línies elèctriques d'un circuit amb una tensió compresa entre 1kV i 66kV:

Tipus de carretera	Taxa per encreuament
Autopista	14.943,17 €
Via preferent	8.538,95 €
Convencional	4.269,47 €
Travessera	6.404,22 €

- c) Per xarxes de telecomunicacions i línies elèctriques de dos o més circuits amb una tensió inferior o igual a 1kV:



Tipus de carretera	Taxa per encreuament
Autopistes	11.741,06 €
Via preferent	6.709,18 €
Convencional	3.354,58 €
Travessera	5.031,88 €

En cas d'encreuament aeri de línies elèctriques de dos o més circuits per a tensions superiors a 1kV es proposa aplicar un coeficient de 1,5.

1.3. Paral·lelismes subterranis

Es considera òptim proposar una taxa fixa per metre lineal de paral·lelisme subterrani. La fórmula de càlcul és la següent:

$$T_{Parl} = C_{Parl} * T * K_i * P_{Parl}$$

T_{Parl} = Taxa per metre lineal de paral·lelisme subterrani

C_{Parl} = Coeficient paral·lelisme (0,45)

T = Període de repercussió (10 anys)

K_i = Coeficient tipus de carretera

Tipus de carretera	K_i
Autopista	3,5
Via Preferent	2
Convencional	1
Travessera	1,5

P_{Parl} = Preu mig ponderat encreuaments (6,51€/ml)

El resultat d'aplicar la fórmula dona la següent taula de resultats:

Tipus de carretera	Taxa per metre lineal
Autopistes	102,50 €/ml
Via preferent	58,59 €/ml
Convencional	29,29 €/ml
Travessera	43,94 €/ml

1.4. Encreuament o paral·lelisme en ponts, túnels o obres de fàbrica:

Es considera oportú aplicar un import superior de la taxa als encreuaments o paral·lelismes que hagin de passar per ponts, túnels o obres de fàbrica, atès que aquesta ocupació suposa l'ús directe dels elements estructurals que conformen aquests ponts, túnels o obres de fàbrica condicionant de manera molt directa les operacions de conservació i manteniment d'aquests elements estructurals i per tant suposen un

increment en quant als costos d'explotació (se'n dificulta la inspecció a l'hora que s'ha d'incrementar la freqüència d'inspecció) i manteniment d'aquests elements.

Tipus de carretera	Taxa per encreuament o paral·lelisme
Autopista	26.683,13 €
Via preferent	15.247,50 €
Convencional	7.623,75 €
Travessera	11.435,63 €

1.5. Accessos de primera categoria

Es proposa una taxa fixa per metre lineal als accessos de primera categoria que s'obté d'agafar el preu mig ponderat de les carreteres convencionals, incorporar les amplades habituals de les seccions de carretera més el domini públic i fer un arrodoniment.

Es proposa un preu per metre lineal de 100 € per a tots els tipus de carreteres tot i que en alguns casos com el de les autopistes no sigui possible. La pròpia autorització ja resoldrà si és aplicable o no.

Tipus de carretera	Taxa per metre lineal
Totes	100,00 €

5.- Estudi comparatiu

Analitzat el model actual de càlcul de la taxa amb les dades proporcionades pels Serveis Territorials de Carreteres dels període 2019-2020, i comparant-lo amb el nou model proposat s'obtenen les següents resultats.

En aquest període es van emetre autoritzacions per a l'estesa de conduccions de líquids i gasos, línies elèctriques i xarxes de telecomunicacions en zona de domini públic segons el tipus de carretera per a l'ocupació en paral·lelismes de:

Tipus de carretera	Longitud Total (m)
Autopista	483
Preferent	3177
Convencional	6673
Travessera	0

Amb el model actual de taxa, aquests expedients suposarien un import de taxa anual de 58.055,89 €, i en conseqüència després de 10 anys d'emissió de la taxa l'import recaptat per a aquestes autoritzacions serà de 580.558,90 €.

Amb el model de taxa proposat, en el moment d'emetre les autoritzacions els titulars haurien hagut d'abonar la taxa per un import total de 430.119,46 €, import substancialment superior als 58.055,89 €, però en el mateix període de 10 anys l'import recaptat continuaria sent els 430.119,46 €, i per tant implicaria una reducció de l'ordre del 25%.

Pel que fa als encreuaments, en el mateix període 2019-2020 es van emetre autoritzacions per a l'execució del següent nombre d'encreuaments:

Tipus de Carretera	Nombre d'encreuaments
Autopista	2
Preferent	15
Convencional	40
Travessera	29

Amb el model actual de taxa, aquests expedients suposarien un import de taxa anual de 113.520,33 €, i en conseqüència després de 10 anys d'emissió de la taxa l'import recaptat per a aquestes autoritzacions serà de 1.135.203,30 €.

Amb el model de taxa proposat, en el moment d'emetre les autoritzacions els titulars haurien hagut d'abonar la taxa per un import total de 367.479,76 €, import substancialment superior als 113.520,33 €, però en el mateix període de 10 anys l'import recaptat continuaria sent els 367.479,76 €, i per tant implicaria una reducció de gairebé el 70% de l'import abonat pels titulars de les autoritzacions.

Per altra banda, per tal d'implementar la taxa actualment vigent es va dur a terme un estudi comparatiu amb les taxes aplicables en altres comunitats autònomes. En l'estudi esmentat es va concloure que els imports resultants de l'actual taxa restaven dins dels que s'aplicaven en altres comunitats autònomes. Per tant, atès que els imports resultants del nou model de càlcul de taxa que es proposa seran similars als de la vigent, estarien dins dels imports de les taxes per la utilització privativa o l'aprofitament del domini públic viari aplicats en altres comunitats autònomes.

El Test de pimes

Dades de la iniciativa

Títol

Avantprojecte de llei . Proposta de mesures números 1 a 12

Identificació de la població d'empreses afectades

1. Estimació del nombre d'empreses del sector afectat i del seu volum de negoci, diferenciades segons la seva dimensió:

Tipus d'empresa	Nombre d'empreses	Volum de negoci
Microempreses	3.359	591.914.000,00 €
Petites	928	1.746.020.000,00 €
Mitjanes	194	1.525.377.000,00 €
Grans	32	831.716.000,00 €

2. Estimació del nombre de treballadors ocupats a les pimes del sector (*indiqueu el nombre de treballadors*)

44.347

Observacions

Les dades de l'apartat 1 i 2 fan referència a la mitjana de l'any 2018 (les dades corresponents a 2019 estaran disponibles el novembre de 2021). L'apartat 2 inclou les persones ocupades en microempreses, petites i mitjanes empreses.

Consulta al sector afectat

	Sí	No
3. S'ha consultat les pimes del sector afectat o les associacions empresarials que les representen sobre el disseny de la norma i les opcions de regulació abans de començar la tramitació?	☐	☒
4. En el tràmit d'audiència es consultarà almenys aquelles associacions empresarials que representin la major part de les pimes del sector afectat?	☐	☒

Observacions

La proposta no estableix costos substantius ni càrregues administratives per a les pimes.

Mesurament de l'impacte sobre les pimes

	Sí	No
5. S'ha quantificat les càrregues administratives que es deriven del compliment de les mesures proposades?	☐	☒
6. S'ha quantificat els costos financers o els costos substantius més rellevants de la proposta normativa?	☐	☒
7. Es garanteix que els costos que es generen per a les pimes no impliquen desavantatges competitius en relació amb les empreses de major dimensió?	☐	☒
8. Es garanteix que les pimes poden operar en condicions de lliure competència en el mercat?	☐	☒

Observacions

La proposta no estableix costos substantius ni càrregues administratives per a les pimes.

Valoració de mesures específiques per a les pimes

- | | | |
|---|-------------------------------------|--------------------------|
| 9. S'ha avaluat alguna opció que simplifiqui o flexibilitzi el compliment de la regulació per a les empreses més petites i, alhora, permeti assolir els objectius públics perseguits? | Sí | No |
| | ☒ | ☐ |

Alguns exemples són:

- a. Exempcions temporals o períodes transitoris més llargs.
- b. Exempcions totals o parcials.
- c. Reduccions o bonificacions de quotes i ajudes financeres directes.
- d. Simplificació d'obligacions d'informació.
- e. Campanyes informatives, guies d'usuari, formació específica, atenció a l'usuari o altres mesures per millorar l'accés a la informació.
- f. Altres mesures que beneficiïn especialment les pimes.

- | | | |
|--|-------------------------------------|--------------------------|
| 10. S'ha adoptat alguna d'aquestes opcions de regulació més flexibles per a les pimes a la proposta normativa? | ☒ | ☐ |
| 11. S'ha redactat la proposta normativa en un llenguatge senzill i comprensible per a una persona sense formació específica en dret? | ☒ | ☐ |
| 12. Es contribueix a simplificar el marc regulador del sector per tal de fer-lo més accessible? | ☒ | ☐ |

Observacions

La proposta no estableix costos substantius ni càrregues administratives per a les pimes.

MEMÒRIA ANNEXA A LA PROPOSTA DE MODIFICACIÓ DE L'ARTICLE 25-24.4 APARTAT 1 I 25.24-5 DEL TEXT REFÓS DE LA LLEI DE TAXES I PREUS PÚBLICS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

1.- Necessitat de la iniciativa, adequació als fins i justificació de la inclusió en l'avantprojecte

Es proposa la modificació del capítol XXIV del títol XXV del Text refós de la Llei de taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 3/2008, de 25 de juny on es regula la taxa per la utilització privativa o l'aprofitament del domini públic viari.

Aquesta taxa grava específicament el domini públic viari i està configurada amb caràcter finalista i amb l'objectiu de que la seva recaptació permeti fer front a les obres de conservació i manteniment del domini públic de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya.

La modificació de l'articulat actual té com a objectiu de millorar l'eficiència dels procediments i reduir les càrregues tècniques i administratives en el tràmit. Així mateix, es pretén obtenir uns valors de la taxa més proporcionals i justificats depenent de quina sigui l'actuació que afecta el domini públic, i el tipus de carretera on es sol·licita realitzar l'ocupació.

Aquesta simplificació ha de suposar una reducció del temps de la tramitació dels expedients, i un increment en l'eficiència dels recursos utilitzats, sense perdre de vista la seguretat jurídica i l'interès general.

2.- Característiques de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya

La xarxa viària de la Generalitat de Catalunya constitueix uns corredors en el territori en un domini públic de quasi 6.000 km de longitud i entre 7 i 40 m d'ample, sotmesos a una forta demanda d'aprofitament per al pas de conduccions de líquids o gasos, línies elèctriques o xarxes de telecomunicacions, gestionats per empreses o entitats de caràcter privat.

D'altra banda, l'accessibilitat a la xarxa viària de les activitats i dels desenvolupaments urbanístics de caràcter industrial o comercial requereix l'ocupació, inevitablement, d'una part d'aquest domini públic viari.

Sembla raonable donar resposta a aquestes demandes, respectant en qualsevol cas les exigències del sistema viari, a canvi d'una adequada compensació de l'aprofitament del domini públic i de les servituds inherents a l'explotació de les conduccions, línies i xarxes autoritzades.

3.- Situació actual

a. Expedients gestionats

Amb la modificació de la taxa que es va dur a terme a la Llei 37/2015, d'11 de març, de mesures fiscals, financeres i administratives, atès que es va preveure la seva aplicació a les autoritzacions atorgades abans de l'1 de gener de 2014, es van haver de gestionar expedients fins a dos anys anteriors. A la següent taula apareixen el número d'expedients gestionats per cada Servei Territorial, així com: l'import anual, les segones anualitats impagades, el número de recursos judicials contra la taxa, i finalment, el número d'expedients amb import mínim, que en l'actualitat és de 218,4€.

Servei Territorial	Núm.Expedients	Import Anual	2a anualitat impagada	Recursos	Import mínim
Barcelona	228	483.046,09 €	63	15	59
Lleida	114	216.881,46 €	17	31	56
Girona	258	565.376,15 €	9	21	69
Tarragona	52	75.441,68 €	29	12	16
Terres de l'Ebre	25	53.952,46 €	5	2	7

b. Problemàtica de gestió

Actualment els recursos personals implicats en la gestió de la taxa per la utilització privativa o l'aprofitament del domini públic viari són els següents:



La distribució de tasques en factor temps de dedicació, suposen el següent:

- Expedients nous (ordinaris): 7h 15'
- Recurs de reposició: 3h
- Recurs a Junta de Tributs de Catalunya: 3h
- Via de constrenyiment: 2h
- Subrogació: 2h
- Tramitació anualitats següents: 3h 15'

Només la tramitació d'un expedient comporta una càrrega de feina molt important. A tot això, s'ha de sumar que la tramitació d'anualitats següents és exponencial any rere any. Aquesta tramitació requereix de més recursos personals, dels que disposen actualment els diferents serveis territorials.



4.- Concreció de la proposta

4.1.- Anàlisi de dades

Es proposa modificar el model de càlcul de la taxa per la utilització privativa o l'aprofitament del domini públic viari per millorar l'eficiència en la gestió dels expedients administratius; reduir els recursos públics de personal administratiu dedicat a aquestes tasques; equilibrar la recaptació de la taxa als recursos aportats per a la gestió; simplificar el càlcul i assegurar el cobrament de les taxes; millorar la seguretat viària i reduir els costos d'explotació i manteniment de les carreteres de la Generalitat de Catalunya. Amb aquestes premisses es proposa el model que es detalla a continuació.

La Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat disposa d'un mapa complet de totes la xarxa de carreteres de la seva titularitat i de la resta de la xarxa viària de Catalunya. Aquesta informació, digitalitzada i complementada per una base de dades amb informació específica de diferents categories i dades de les carreteres, pot ser utilitzada mitjançant eines d'anàlisi geoespacial i comparada amb altres bases de dades existents per obtenir diferents resultats caracteritzats i específics, i així obtenir diferents indicadors de referència.

En aquest mapa de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya, entre altres, es disposa d'informació de cada tram de carretera. Es pot saber per exemple:

- El titular de la via i l'òrgan competent
- Codi, la classificació tècnica i funcional
- Punts quilomètrics, coordenades UTM
- Municipi, comarca

La longitud de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya en el mapa digital és de 5.948.531,62 m.

Per altra banda, el Departament disposa del Mapa Urbanístic de Catalunya (en endavant MUC) on, entre altres dades, es representen les diferents qualificacions de sòl existent en un mapa caracteritzat.

Mitjançant eines d'anàlisi de dades geoespacial, en concret Geomedia, s'ha realitzat un anàlisi entre els dos mapes, xarxa viària i MUC, per conèixer les longituds de carreteres de titularitat de la Generalitat de Catalunya per les tres qualificacions de sòl establertes en l'actual text refós de la Llei de taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya:

- Sòl Urbà
- Sòl Urbanitzable
- Sòl no Urbanitzable

L'objectiu d'aquest estudi és fer una proposta amb nous indicadors de referència que permetin establir nous valors ponderats que estiguin relacionats amb els preus del sòl del Text refós de la de la Llei de taxes i preus públics, però que no calgui utilitzar per calcular el preu de la taxa.



Tal i com actualment està previst el càlcul de la taxa és necessari comprovar per cada expedient la qualificació de sòl existent i/o al costat de la carretera, moltes vegades és diferent a cada costat o va canviant en diferents trams en els casos de paral·lelismes. Això genera certa problemàtica atesa la gran diferència entre els tres preus establerts.

Es proposa que el indicador de referència per establir el preu de la taxa sigui el tipus de carreteres. Aquest canvi d'indicador suposarà una unificació, simplificació i clarificació del fet imposable de la taxa.

D'acord amb el Text refós de la Llei de carreteres, aprovat pel Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, es poden establir els següents tipus de carreteres:

Tipus de carretera
Autopista
Via Preferent
Convencional
Travessera

Cal indicar que en el mapa de la xarxa viària de carreteres les vies preferents estan dividides en tres subcategories, preferent única; multi carril i autopistes. Els valors d'aquestes tres subcategories s'han agrupat.

D'acord amb el resultat de l'estudi de comparació de mapes fet amb Geomedia, entre el mapa de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya i el MUC, s'obté la següent taula:

	Autopistes		Vies Preferents		Convencional		Travessera	
	Longitud m		Longitud m		Longitud m		Longitud m	
Sòl no urbanitzable	156.094,13	72%	565.911,04	85%	4.389.836,72	87%	12.894,88	31%
Sòl Urbà	48.078,36	22%	70.381,72	11%	556.977,39	11%	23.700,16	56%
Sòl Urbanitzable	12.105,84	6%	30.475,20	5%	76.429,95	2%	5.646,23	13%
Total general	216.278,34	100%	666.767,96	100%	5.023.244,05	100%	42.241,27	100%

Actualment en el Text refós de la Llei de taxes i preus públics els valors de referència establerts segons la qualificació del sòl són els següents:

Qualificació sòl	Preu Llei taxes i preus públics
Sòl Urbà	39,31 €/m2
Sòl Urbanitzable	21,84 €/m2
Sòl no Urbanitzable	1,66 €/m2

Amb totes aquestes dades es pot obtenir el resultat de ponderar el percentatge de longitud de cada tipus de carretera i els preus publicats al Text refós de la Llei de taxes i preus públics per les diferents qualificacions del sòl, amb el resultat següent:

Tipus de carretera	Valor sòl ponderat/m	Longitud carreteres (m)
Autopista	11,16 €	216.278,34
Via Preferent	6,56 €	666.767,96
Convencional	6,14 €	5.023.244,05
Travessera	25,48 €	42.241,27

També es pot obtenir el preu mig ponderat per metre del conjunt de la xarxa viària.

Aquest valor resulta de **6,51€/ml.**

Si s'estableix un ample mig de les diferents carreteres d'acord amb el seu tipus, s'obtenen els següents resultats:

Tipus de carretera	Valor sòl ponderat	Longitud carreteres (m)	Ample mig via (m)
Autopista	446,36	216.278,34	40
Via Preferent	191,88	666.767,96	40, 20, 20*
Convencional	98,27	5.023.244,05	16
Travessera	178,37	42.241,27	7

*La classificació preferent engloba les dades de les autovies (40); preferent única (20) i multi carril (20). Entre parèntesis estan els valor mitjos utilitzats per cada tipus i el valor resultant ponderat.

El preu mig ponderat resulta de **121,98€.**

Amb aquests valors de referència obtinguts de les ponderacions de les longituds de carreteres i els amplex mitjos sobre la qualificació del sòl es poden establir uns coeficients entre els diferents tipus de vies.

$$K_i = \frac{\text{Valor sòl ponderat}}{\text{Valor mig ponderat}}$$

Tipus de carretera	K _i
Autopista	3,5
Via Preferent	2
Convencional	1
Travessera	1,5

Es proposa aplicar una repercussió de 10 anys per al càlcul de la taxa per ser un període d'amortització i obsolescència raonable de les instal·lacions.

4.2.- Factors de correcció

Es proposen aplicar els factors de correcció següents:

- a) En cas d'encreuament subterrani superior a 1 m d'amplada: 1,5.
- b) En cas d'encreuament aeri de línies elèctriques de dos o més circuits per a tensions superiors a 1kV: 1,5.

4.3.- Quota única

Per altra banda, es considera més eficient proposar que la taxa consisteixi en el pagament d'una quota única que no s'hagi de girar anualment, i que l'execució de les actuacions autoritzades resti condicionada a la liquidació de l'import de la taxa. Aquesta proposta, des del punt de vista administratiu i per al subjecte passiu, és més simple i concreta. El subjecte passiu pot conèixer el valor i afrontar-lo des del inici de l'ocupació del domini públic. Des de la part de gestió administrativa és un únic expedient tramitat i resolt, s'evita l'acumulació progressiva d'expedients al llarg dels anys, i es redueix el risc d'impagament dels expedients en les diferents anualitats i la presentació de recursos.

4.4.- Càlcul de la taxa

Analitzades totes les dades exposades es proposen els següents criteris pel càlcul de la taxa per a utilització privativa o l'aprofitament del domini públic viari :

1.1. Encreuaments subterranis

Es considera òptim proposar una taxa fixa per unitat d'encreuament subterrani:



$$T_{encr} = C_{encr} * T * K_i * P_{encr}$$

T_{encr} = Taxa per unitat d'encreuament subterrani

C_{encr} = Coeficient encreuament superior a 1 m d'amplada (2,5)

T = Període de repercussió (10 anys)

K_i = Coeficient tipus de carretera

Tipus de carretera	K_i
Autopista	3,5
Via Preferent	2
Convencional	1
Travessera	1,5

P_{encr} = Preu mig ponderat encreuaments (121,98€)

El resultat d'aplicar la fórmula és el següent:

Tipus de carretera	Taxa per encreuament soterrani
Autopista	10.673,25 €
Via preferent	6.099,00 €
Convencional	3.049,50 €
Travessera	4.574,25 €

Es proposa un coeficient addicional per a encreuaments subterranis d'amplada superior a 1 metre per garantir una proporcionalitat entre les diferents ocupacions dels serveis. El coeficient proposat és de 1,5.

1.2. Encreuaments aeris

S'introdueix en aquesta proposta el fet imposable d'encreuament aeris perquè s'ha detectat un increment de sol·licituds d'aquests encreuaments des de que es cobra la taxa per l'ocupació subterrània.

Des del punt de vista de la seguretat viària, de l'explotació i manteniment dels encreuaments sobre les vies de circulació són preferibles els encreuaments subterranis als aeris, i per tant es considera justificada la incorporació a la taxa aquest nou fet imposable.

Des del punt de vista de càlcul de la taxa per aquest nou fet imposable és determinant repercutir sobre l'ocupació real de les instal·lacions, és a dir, l'amplada d'ocupació d'una instal·lació elèctrica de baixa tensió o de xarxes de telecomunicacions és molt més reduïda que no l'amplada d'ocupació d'una línia elèctrica d'alta tensió. Per tant es considera que la tensió elèctrica V és un fet determinant per establir el grau d'ocupació, ja que a més tensió de la línia més separació entre els conductors. També cal considerar el nombre de circuits elèctrics que passaran per sobre de la calçada, ja que a més circuits elèctrics més ocupació del domini públic serà necessària. Amb aquesta premissa, es proposa establir tres franges d'acord amb el Reglament de línies aèries d'alta tensió i baixa tensió.

Línies elèctriques d'alta tensió de categoria especial i primera: $T > 66\text{kV}$.

Línies elèctriques d'alta tensió de segona i tercera categoria $1 < T \leq 66\text{kV}$

Línies elèctriques i de telecomunicacions de baixa tensió $T \leq 1\text{kV}$

Per altra banda, també es considera que cal prioritzar els encreuaments subterranis respecte als aeris i canviar la tendència dels darrers anys, en aquest sentit es considera que la taxa d'una autorització aèria no pot ser menor que una soterrada.

Amb aquestes premisses es proposen les següents taxes per als encreuaments aeris:

- a) Per línies elèctriques d'un circuit amb una tensió superior a 66kV:

Tipus de carreteres	Taxa per encreuament
Autopista	19.212,64 €
Via preferent	10.978,65€
Convencional	5.489,32 €
Travessera	8.233,99 €

- b) Per línies elèctriques d'un circuit amb una tensió compresa entre 1kV i 66kV:

Tipus de carretera	Taxa per encreuament
Autopista	14.943,17 €
Via preferent	8.538,95 €
Convencional	4.269,47 €
Travessera	6.404,22 €

- c) Per xarxes de telecomunicacions i línies elèctriques de dos o més circuits amb una tensió inferior o igual a 1kV:



Tipus de carretera	Taxa per encreuament
Autopistes	11.741,06 €
Via preferent	6.709,18 €
Convencional	3.354,58 €
Travessera	5.031,88 €

En cas d'encreuament aeri de línies elèctriques de dos o més circuits per a tensions superiors a 1kV es proposa aplicar un coeficient de 1,5.

1.3. Paral·lelismes subterranis

Es considera òptim proposar una taxa fixa per metre lineal de paral·lelisme subterrani. La fórmula de càlcul és la següent:

$$T_{Parl} = C_{Parl} * T * K_i * P_{Parl}$$

T_{Parl} = Taxa per metre lineal de paral·lelisme subterrani

C_{Parl} = Coeficient paral·lelisme (0,45)

T = Període de repercussió (10 anys)

K_i = Coeficient tipus de carretera

Tipus de carretera	K_i
Autopista	3,5
Via Preferent	2
Convencional	1
Travessera	1,5

P_{Parl} = Preu mig ponderat encreuaments (6,51€/ml)

El resultat d'aplicar la fórmula dona la següent taula de resultats:

Tipus de carretera	Taxa per metre lineal
Autopistes	102,50 €/ml
Via preferent	58,59 €/ml
Convencional	29,29 €/ml
Travessera	43,94 €/ml

1.4. Encreuament o paral·lelisme en ponts, túnels o obres de fàbrica:

Es considera oportú aplicar un import superior de la taxa als encreuaments o paral·lelismes que hagin de passar per ponts, túnels o obres de fàbrica, atès que aquesta ocupació suposa l'ús directe dels elements estructurals que conformen aquests ponts, túnels o obres de fàbrica condicionant de manera molt directa les operacions de conservació i manteniment d'aquests elements estructurals i per tant suposen un

increment en quant als costos d'explotació (se'n dificulta la inspecció a l'hora que s'ha d'incrementar la freqüència d'inspecció) i manteniment d'aquests elements.

Tipus de carretera	Taxa per encreuament o paral·lelisme
Autopista	26.683,13 €
Via preferent	15.247,50 €
Convencional	7.623,75 €
Travessera	11.435,63 €

1.5. Accessos de primera categoria

Es proposa una taxa fixa per metre lineal als accessos de primera categoria que s'obté d'agafar el preu mig ponderat de les carreteres convencionals, incorporar les amplades habituals de les seccions de carretera més el domini públic i fer un arrodoniment.

Es proposa un preu per metre lineal de 100 € per a tots els tipus de carreteres tot i que en alguns casos com el de les autopistes no sigui possible. La pròpia autorització ja resoldrà si és aplicable o no.

Tipus de carretera	Taxa per metre lineal
Totes	100,00 €

5.- Estudi comparatiu

Analitzat el model actual de càlcul de la taxa amb les dades proporcionades pels Serveis Territorials de Carreteres dels període 2019-2020, i comparant-lo amb el nou model proposat s'obtenen les següents resultats.

En aquest període es van emetre autoritzacions per a l'estesa de conduccions de líquids i gasos, línies elèctriques i xarxes de telecomunicacions en zona de domini públic segons el tipus de carretera per a l'ocupació en paral·lelismes de:

Tipus de carretera	Longitud Total (m)
Autopista	483
Preferent	3177
Convencional	6673
Travessera	0

Amb el model actual de taxa, aquests expedients suposarien un import de taxa anual de 58.055,89 €, i en conseqüència després de 10 anys d'emissió de la taxa l'import recaptat per a aquestes autoritzacions serà de 580.558,90 €.

Amb el model de taxa proposat, en el moment d'emetre les autoritzacions els titulars haurien hagut d'abonar la taxa per un import total de 430.119,46 €, import substancialment superior als 58.055,89 €, però en el mateix període de 10 anys l'import recaptat continuaria sent els 430.119,46 €, i per tant implicaria una reducció de l'ordre del 25%.

Pel que fa als encreuaments, en el mateix període 2019-2020 es van emetre autoritzacions per a l'execució del següent nombre d'encreuaments:

Tipus de Carretera	Nombre d'encreuaments
Autopista	2
Preferent	15
Convencional	40
Travessera	29

Amb el model actual de taxa, aquests expedients suposarien un import de taxa anual de 113.520,33 €, i en conseqüència després de 10 anys d'emissió de la taxa l'import recaptat per a aquestes autoritzacions serà de 1.135.203,30 €.

Amb el model de taxa proposat, en el moment d'emetre les autoritzacions els titulars haurien hagut d'abonar la taxa per un import total de 367.479,76 €, import substancialment superior als 113.520,33 €, però en el mateix període de 10 anys l'import recaptat continuaria sent els 367.479,76 €, i per tant implicaria una reducció de gairebé el 70% de l'import abonat pels titulars de les autoritzacions.

Per altra banda, per tal d'implementar la taxa actualment vigent es va dur a terme un estudi comparatiu amb les taxes aplicables en altres comunitats autònomes. En l'estudi esmentat es va concloure que els imports resultants de l'actual taxa restaven dins dels que s'aplicaven en altres comunitats autònomes. Per tant, atès que els imports resultants del nou model de càlcul de taxa que es proposa seran similars als de la vigent, estarien dins dels imports de les taxes per la utilització privativa o l'aprofitament del domini públic viari aplicats en altres comunitats autònomes.