



NAFARROAKO PARLAMENTUKO

ALDIZKARI OFIZIALA

VIII. legegintzaldia

Iruña, 2013ko irailaren 11

98. ZK.

A U R K I B I D E A

G SAILA:

Txostenak, deialdiak eta Parlamentuko informazioa:

—Audenasaren merkataritza politikari buruzko fiskalizazio-txostena (2003-2012), Kontuen Ganberak egina (2. or.).

G saila:
TXOSTENAK, DEIALDIAK ETA PARLAMENTUKO INFORMAZIOA

Audenasaren merkataritza politikari buruzko fiskalizazio-txostena (2003-2012), Kontuen Ganberak egina.

Nafarroako Parlamentuko Mahaiak, 2013ko ekainaren 10ean eginiko bilkuran, Eledunen Batzarrari entzun ondoren, erabaki hau hartu zuen, besteak beste:

Ikusita Kontuen Ganberak egindako fiskalizazio-txostena, Audenasaren merkataritza politikari buruzkoa (2003-2012), hona ERABAKIA:

1. Adieraztea jakitun dela txosten horren edukari buruz.

2. Agintzea Nafarroako Parlamentuko Aldizkari Ofizialean argitara dadin.

Iruñean, 2013ko ekainaren 10ean

Lehendakaria: Alberto Catalán Higuera

Audenasaren merkataritza politikari buruzko fiskalizazio-txostena (2003-2012), Kontuen Ganberak egina

AURKIBIDEA

- I. Sarrera (3. or.).
- II. AP-15 autobidea eta bertan aplikatutako merkataritza-politika (4. or.).
 - II.1. AP-15 autobidearen ezaugarri orokorrak (4. or.).
 - II.2. Ordainsariari, tarifen finkatzeari eta beherapenei buruzko gogoeta juridiko orokorrak (5. or.).
 - II.3. AP-15ean aplikatutako beherapenen merkataritza-politika eta Nafarroako

Gobernuak ordaindu beharreko konpentsazioa (6. or.).

III. Helburua, norainokoa eta mugak (14. or.).

IV. Ondorioak (15. or.).

IV.1. "Audenasa. Merkataritza-politika" kontusailaren aurrekontu-gastua (2003-2012) (15. or.).

IV.2. Ibilgailuen tipologia eta beherapen horien onuradun izan direnen jatorri geografikoa (18. or.).

IV.3. Hurbilketa bat merkataritza-politikarekin erdietsitako eraginkortasunaren azterketa (22. or.).

IV.4. Beherapenen politika horren euskarri juridikoa eta, halakorik balego, hura kentzeak nolako ondorioak izanen lituzkeen (31. or.).

IV.5. Tarifetan bereizkeriak egitea eta beherapen desberdinak egiteko aukera juridikoa, jatorri geografikoko eta onuradunaren kokapen efektiboaren arabeko irizpideak aplikatuta (31. or.).

V. Amaierako laburpena (34. or.).

1. eranskina. AP-15aren kontzesioari eta ustiapenari loturiko gertakari nagusien deskribapen laburra (35. or.).
2. eranskina. Audenasa enpresak aplikatutako beherapenen azterketa eta bilakaera (2008-2012) (39. or.).
3. eranskina. Audenasa sozietatearen adierazle nagusiak 2008-2012 aldian (41. or.).

I. SARRERA

Nafarroa-Bai parlamentu-taldearen ekimenez, Nafarroako Parlamentuko Eledunen Batzarrak erabaki zuen Kontuen Ganberari eskatzea "Audenasa. Merkataritza-politika (2003-2012)" kontusailari buruzko fiskalizazio txosten bat egin zezan.

Erabaki horretan, lanaren edukia edo norainokoa xehakutzen da, honakoak jasotzeko eskatzen baitu:

- A. *Audenasaren merkataritza-politikaren kostuak azken hamar urteetan izan duen bilakaera.*
- B. *Kostu horren banaketari buruzko azterketa, ibilgailu motaren eta ibilgailuen jatorriaren arabera.*
- C. *Nafarroako Gobernuak Audenasarekin duen kontratu-harremanaren artikulazio juridikoa eta kontratu hori hutsaltzeko bideak eta aukerak.*
- D. *Erabiltzaileak jatorriaren eta egoera efektiboaren arabera bereizteko aukerak.*

Eskaera horri erantzuteko, Kontuen Ganberaren 2013rako urteko programaren barruan sartu da lan hori.

Azterketa orokorrak parlamentu-eskaeran jasotako hamar urteko denbora-esparruari buruzkoak izan badira ere, erabiltzaileei aplikatutako beherapenen berariazko azterketa funtsean 2008tik 2012ra doan aldiari buruzkoa izan da, zeren eta aldi horretan baitira homogeenak beherapen horiek.

Ahal den ikuspegi osoena eskaintze aldera, laguntza horiek ezartzearekin lortu den eraginkortasuna ere aztertu da.

Audenasa sozietatea AP-15 ordainsaridun autobideko kontserbazioaren eta ustiaketa kontzesioa duen enpresa da, Tuteru-Iruña-Irurtzun tarterako (Irurtzun-Ebroko autobideko lotura ere deitzen zaio tarte horri). 112 km-ko tarte da, guztira.

Landa-lana auditoriako teknikari batek eta auditeore batek osatutako taldeak egin zuen, 2013ko martxoan eta apirilean. Era berean, Kontuen Ganberaren zerbitzu juridikoen, informatikoen eta administratiboen laguntza izan dugu.

Txostenak bost atal ditu, sarrera hau barne. Bigarren, laburpen bat egiten da AP-15 autobidearen ezaugarri orokorrei buruz eta hartan aplikatzen den merkataritza-politikari buruz. Hirugarren atalean agertzen ditugu txostenaren helburuak eta garatutako lanaren norainokoa, bai eta egindako lanean eragina izan duten mugak ere. Laugarren, lortutako ondorio orokorrak erakusten dira. Azkenik, bosgarren, amaierako laburpena ematen dugu.

Txostenarekin batera, hiru eranskin ageri dira, honakoei buruzkoak:

- AP-15aren kontzesioari eta ustiapenari loturiko gertakari nagusien deskribapen laburra.
- Kontzesiodunak 2008tik 2012ra egindako beherapenen eta haien tipologiaren analisisa eta bilakaera.
- Audenasa enpresaren adierazleen bilakaera, 2008ko ekitalditik 2012ko ekitaldira.

Eskerrak eman nahi dizkiogu Nafarroako Gobernuak Audenasan duen ordezkariari eta enpresa horretako langileei lan hau egiteko eman diguten laguntzarengatik.

II. AP-15 AUTOBIDEA ETA BERTAN APLIKATUTAKO MERKATARITZA-POLITIKA

II.1. AP-15 AUTOBIDEAREN EZAUGARRI OROKORRAK

“Irurtzun-Ebroko autobidearen lotura” ordainsaria duen autobidea (AP-15a) Nafarroako Foru Diputazioaren kontzesio baten bidez egin zen. “Autopistas de Navarra, SA” sozietateari (aurrerantzean, Audenasa) adjudikatu zitzaion kontzesio hori. Audenasa 1973an kapital pribatuaz eratutako sozietatea da.

Kontzesioaren bidez, enpresa kontzesiodunak eskubidea du zerbitzu publikoaren erabilera mailaren arabera tarifak kobratzeko, hain zuzen ere autobideko erabiltzaileak ordaintzen dituenak. Horrenbestez, sozietateak eskariaren arriskua hartzen du bere gain, eta Nafarroako Gobernuaren ahalmena da kontrolatzea eta erregulatzea nolako zerbitzu publikoa eman behar duen kontzesiodun horrek, nori eman behar dion eta zein preziotan.

Sozietateak autobideko erabiltzaileek ematen duen zerbitzuarengatik exijitzen duen prezio edo ordainsaria Administrazioak arautzen du eta urtero berrikusten da kontzesio-kontratuari eta haren aldaketei jarraituz.

Hainbat gorabeheraren ondoren, 1984an, Audenasako sozietate-kapitalaren ehuneko 50 Nafarroako Gobernuarena izatera pasa zen, eta, beste ehuneko 50a, Empresa Nacional de Autopistas, S.A. (ENAUSA) delakoarena izatera¹; azken sozietate hori Estatuaren ondarekoa da. Gero, honakoak izan dira akzioen osaketa dela-eta izan diren mugimenduak.

- 2003ko urrian, SEPIk Enaitinere, SLU enpresari saldu zion bere partaidetza; azken enpresa hori Itinere Infraestructuras, SA taldekoa da. Enpresa horiek Sacyr, SA taldekoa dira.

- 2008ko abendutik 2009ko apirilera, Itinere enpresa Arcibo Servicios y Gestiones SL enpresa nagusi gisa duen taldekoa izatera pasa zen; azken enpresa hori 2009ko apirilean eratu zen. Arcibok Itineren duen partaidetza kapitalaren ehuneko 54,09koa da 2011ko abenduan. Bere aldetik, Arcibo enpresan honakoek hartzen dute parte: Citi Infraestructure Partners Lp eta Bilbao Bizkaia Kutxa (BBK).

- 2010eko urtarrilean, Nafarroako Gobernuak erabaki zuen Audenasan dituen akzioak, kapitalaren ehuneko 50 egiten duenak, Nafarroako Enpresa Korporazio Publikoan sartzea.

AP-15 autobidearen kontserbazioa eta ustiaketa –101 km dira– Audenasari eman zitzaion hasiera batez 2014an amaitzekoa zen epe baterako. Gero, 1997ko abenduan, 2029ra arte luzatu zen epe hori. Urte horretan, azpiegitura Nafarroako Gobernuari eman beharko zaio, erabiltzeko baldintza egokietan.

1991n, Nafarroako Gobernuak Iruñeko Mendebaldeko Ingurubidea –11 km– egin zuen, eta hura ere Audenasari laga zion, A-15arekin batera mantendu eta ustiatzeko. Horrenbestez, autobidearen guztizko luzera, eragin horietarako, 112 km-koa da.

AP-15 autobidearen ustiaketan, kontzesiodunaren ordainketarako araubide juridikoa eta haren merkataritza-politika baldintza-orriak eta kontzesio-kontratuak osatzen dute. Kontzesio araubidean, Autobideak egin, kontserbatu eta ustiatzeko buruzko maiatzaren 10eko 8/1972 Legea aplikatzekoa da, aipatutako dokumentuetan jasota ez dagoen guztirako. Modu subsidiarioan, kontratazio publikoari buruzko foru araudia izanen da aplikatzekoa.

AP-15 autobidearen kontzesioa arautzen duten baldintza-orrien barruan, “Diputazioaren ordezkari” izeneko figura ageri da, eta horixe da sozietate kontzesiodunaren aurreko organoa, honako oinarriko eginkizunekin:

- Kontzesioduna zaindu eta kontrolatzea, dauzkan betebeharrak bete ditzen, bereziki kredituak eskuratzeari dagokionez eta programatutako inbertsioak betetzeari dagokionez.

- Kontzesiodunaren urteko kontuen azterketa.

¹ Aurrerago, ENA Infraestructuras SAU deitu zitzaion.

- Baldintza-orrietan esleitzen zaizkion eginkizunak eta Diputazioak delegatzen dizkion gainerakoak betetzea.

Gaur egun, gainera, aztertu, berrikusi eta kontrolatzen ditu Nafarroako Gobernuak kontzesiodunari egin beharreko ekarpenen kalkuluak, autobideko erabiltzaileei egiten zaizkien beherapenak konpentsatze aldera. Halaber, Audenasaren administrazio kontseiluaren bileretara eta Akziodunen Batzar Nagusira joaten da, ahotsarekin baina botorik gabe.

Autobide hau Nafarroako Foru Komunitateko errepide-sarean sartua dago.

Txosten honen 1. eranskinean, eskematikoki jasotzen dira kontzesio horri administrazio-ikuspegitik eragin dioten gertakari nagusiak. Halaber, 3. eranskinean Audenasa sozietatearen adierazle eta magnitude batzuen bilakaeraren azterketa bat jasotzen da, 2008tik 2012ra doazen urteetarako, sozietatearen urteko kontuak oinarri hartuta.

II.2. ORDAINSARIARI, TARIFEN FINKATZEARI ETA BEHERAPENEI BURUZKO GOGOETA JURIDIKO OROKORRAK.

Ezer baino lehen, honako kontzeptuak zehaztu behar dira:

- Tarifa (euroak kilometroko): kontzesiodunak emandako zerbitzuarengatiko prezio unitarioak dira. Tarifa horiek kontzesiodunak aurkeztu zituen adjudikazio prozesuan, eta urtero aztertzen dira hitzartutako formulen arabera. Baldintza-orrietan beraietan ezartzen da kontzesiodunak aplikatzekoak diren tarifen taula "bereiztaile" bat aurkeztuko duela, zenbait irizpideren arabera: ibilgailuaren izaera eta mota, tartea, trafiko-dentsitatea, datak eta urtaldiak. Finkatutako tarifa horiek gehieneko izaera edukiko dute.

- Oinarrizko prezioak (euroak bidesariko): kontzesiodunak autobideko erabiltzaileengandik hura erabiltzeagatik jaso beharreko diru bidezko kontraprestazioa. Bidesariaren zenbatekoa, oro har, erabiltzaileak egiazki egindako ibilbideari tarifak aplikatetik heldu dena izanen da, eta haien zenbatespena Administrazioak onetsi beharko du.

- Beherapenak. Kontzesiodunak tarifen eta prezioen gaineko beherapen edo hobariak aplikatu ahalik ditu. Beherapen horiek berdintasun, unibertsaltasun eta bazterketa ezaren printzipioen aurkakoak ez diren irizpideen bitartez ezarriko dira. Alabaina, bi egoera bereiztea komeni da:

a) Aldaketa kontzesioa ematen duen Administrazioaren ekimenez egiten bada –tarifak ezartzeko bere ahalmena aplikatuz–, interes publikoko arrazoietan oinarritutako justifikazio batengatik, dela oinarrizko tarifa jaitsiz, dela berrikuspen-formula aldatuz, kontzesiodunak eskubidea izanen du konpentsazio ekonomiko bat jasotzeko, aldaketak kontzesioaren oreka ekonomiko-finantzarioa nahasten baldin bada.

b) Prezioen gaineko beherapenak kontzesiodunak bere aldetik erabaki dituenean azpiegitura ustiatzeko daukan tartearen barruan, bere merkataritza-politikaren barruan eta zenbait irizpideren arabera, ez da inongo konpentsazio-eskubiderik sortuko, Administrazioak kontzesiodunari ordaindu beharrekorik. Administrazioak beherapen horiek onetsi besterik ez du eginen.

Azken batean, autobideko erabiltzaileek ordaindu beharreko tarifen eta prezioen aldaketaren ondoriozko konpentsaziorako eskubidea egotea ala ez egotea honakoaren baitan egonen da: aldaketa tarifak ezartzeko ahalmena erabiliz eta Administrazio kontzesio-emailearen ekimenez egiten den –interes publikoaren justifikazioarekin– ala enpresa-askatasunez baliatuz egiten den, kontzesiodunaren merkataritza-politikaren arloko erabaki baten gisara.

AP-15eko kasuan, tarifetan eta prezioetan aplikatutako beherapenak interes publikoa dela-eta justifikatu dira, kontzesio-kontratua aldatuz eta Nafarroako Gobernuak enpresa kontzesiodunaren aldeko konpentsazio bat aitortuz, beherapen horiek partzialki finantzatze aldera. Horrenbestez, ezin da, zorrozki, esan, gutxienez ere 1999tik, enpresaren merkataritza-politika bereki bat egon denik.

II.3. AP-15ean APLIKATUTAKO BEHERAPENEN MERKATARITZA-POLITIKA ETA NAFARROAKO GOBERNUAK ORDAINDU BEHARREKO KONPENTSASIOA

Jada 1973ko *jatorrizko kontzesio-kontratuan*, ezartzen zen kontzesiodunak –Diputazioak aurrez baimena emanda–, unean uneko tarifa indardunetan ehuneko 20rainoko beherapena aplikatu ahalko zuela, Diputazioak ezarritako prozeduraren arabera (kontratuko 3.2. klausula). Kontratu horretan ez zen aurreikusten Nafarroako Gobernuak inongo konpentsazio ekonomikorik ordaindu behar izatea beherapen horiengatik.

1997ko *abenduko akordioan*, kontzesio-epaia zabaldu zen 2029ko ekainaren 30era arte, eta honakoa ezarri zen:

- Tarifa indardunak orokorrean ehuneko 25 jaistea ibilgailu arinentzat eta ehuneko 30 ibilgailu astunentzat.
- Tarifa berriak urtero eguneratuko dira, martxoaren 31rekin, KPIaren ehuneko 95aren arabera.
- Kontratuko 3.2. klausulari lerrokada bat gehitzen zaio², zeinaren bidez garatzen baita AP-15 txartela erabiltzen duten erabiltzaileentzat enpresak izanen duen merkataritza-politika.

a) Beherapen orokorrak, fakturatutako bolumenarengatik, fakturazioaren ehuneko 20ra bitarte.

b) Berariazko beherapenak: ehuneko 20koa ibilgailu arinentzat, 48 ordutik beherako epean egintako itzulerako bidaietan; ehuneko 20koa ibilgailu astunentzat, zazpi egunetik beherako epean egintako itzulerako bidaietan. Itzulerako bidaiak guztietan ezartzen da, halaber, beherapen bat egiten dela egindako bidaien kopuruaren arabera, ehuneko 25etik ehuneko 40ra doan eskala bati jarraituz.

c) Merkataritza-politikaren berrikuspena: ezartzen da aurreko berariazko beherapen horiek etorkizunean merkatuaren beharren arabera egokitu ahalko direla, Audenasaren administrazio kontseiluak aurrez erabaki hori hartuta.

Beherapenen politika horren lehentasunezko helburu gisa berariaz aipatzen da autobideak trafiko gehiago hartzea.

- Plan ekonomiko-finantzario berri bat onesten da, kontzesioaren epea luzatzean eta tarifak jaistean oinarritua.
- Ez da aurreikusten Gobernuak beherapen horiengatik konpentsazio ekonomikorik ordaindu behar izatea.

1999ko *maiatzeko* hitzarmenean, beste beherapen-politika bat ezartzen da eta, lehenengo aldiz jasotzen da Nafarroako Gobernuaren konpentsazio ekonomikoa. Hartara,

- Gobernuak interes sozial handienekotzat jotzen ditu, batetik, autobideko ohiko erabiltzaileentzako kostua merkatzea, eta, bestetik, AP-15aren paraleloak diren N-121 eta N-240-A errepideetako trafikoa arintzea; bereziki, Tafalla-Iruña tarteari dagokionez. Halaber, ibilgailu astunak autobidetik joan daitezela bultzatu nahi da.

- 1997ko akordiotik berariazko beherapenak kentzen dira, eta haietarako tarifa indardunen gaineko politika berri bat ezartzen da, AP-15 txartelari lotua (3.2.b. klausularen erredakzio berria):

a) Ibilgailu arinak: ehuneko 100eko beherapena (itzulera doan) 72 ordu baino lehenago egindako itzulera bidaietan.

b) Ibilgailu astunak: ehuneko 75eko beherapena Tafalla-Iruña tarteko bidaiak guztietan eta ehuneko 25ekoa, berriz, Tuter-Tafalla eta Iruña-Irurtzun tarteko bidaietan.

² Datozen a eta c atalak ez dira berariaz aldatu urteetan zehar. Hori dela eta, indarrean jarraitzen dutela jotzen da.

• Nafarroako Gobernuak konpentsazio bat ordainduko dio Audenasari, urtero, urte bakoitzerako kalkulatu zegoen diru-bilketa teorikoaren artean eta egiazko diru-bilketaren artean dagoen diferentziaren arabera, honako kalkulu prozedura erabilia:

$$RT_n = RT_{n-1} \times [(3/12 \times (1+P_{n-1}/100) + 9/12 \times (1+P_n/100))] \times [1 + F2 \times C/100]$$

RT1999. 1999ko diru-bilketa teorikoa: 20,86 milioi euro

RT_n= n urterako espero den diru-bilketa teorikoa

RT_{n-1} = n-1 urterako espero den diru-bilketa teorikoa

P_n= tarifen berrikuspena n urterako

P_{n-1}= Tarifen berrikuspena n-1 urterako

F2= Tafalla-Iruña tartearen korridoreko trafikoan izandako hazkundea, Tebasko ordainketa lekuko datuak eta Garinoaingo saihesbidean jarritako erregistragailuko datuak batuz kalkulatu

C= Autobideko trafikoan izandako hazkundearen koefizientea korridoreari dagokionez =1,50. Koefiziente hori bost ehuneneko ginen du gora bost utero (2004, 2009 eta 2014).

Azken batean, Nafarroako Gobernuaren ekarpen batekin kontzesiodunari urteko diru-sarrera batzuk bermatzen zaizkie. Diru-sarrera horiek diru-bilketa teorikoarekin bat datoz, eta 1999rako finkatutako diru-sarrerak tarifen urteko hazkundearen portzentaje beraren arabera gaurkotzearen parekoak izanen lirarteke, lehengo bost urteetan Tafalla-Iruña korridorean guztira izandako hazkundearen halako 1,5aren parekoa den trafiko-hazkunde batekin zuzenduta eta bost urterako bost ehuneneko handituta, 2014an 1,65era iritsi arte. Diru-sarrera bermatuekin, zati batean, enpresari konpentsazio bat eman nahi zaio, hitzartutako beherapenetatik ordainsarrietan izandako diru-sarrera txikiagoengatik.

Hau da, beherapenak, zati batean, Gobernuaren ekarpenarekin zuzentzen dira; gainerakoa enpresa kontzesiodunak finantzatu du, neurri hauek autobidean eragindako trafiko handiagoak ordainsarrietan sorrarazitako diru-sarrera handiagoekin

• Baldin eta etorkizunean, akordio honen aplikazioak eragin negatiboa izanen balu kontzesiodunaren plan ekonomiko-finantzarioan, Nafarroako Gobernuak behar diren neurriak hartuko ditu kontzesioaren oreka ekonomiko-finantzarioari eusteko.

Abiapuntutzat hartuta ezen beherapenen politikarekin bi aldeek lortu nahi zituzten helburuak lortzen ari zirela, hau da, AP-15 gehiago erabiltzen ari zela, erabiltzaileek gutxiago ordaindu behar zutela eta korridoreko errepideetan trafikoak behera egin zuela, 2000ko otsaileko erabakiarekin beherapenen politika zabaldu zen, kontzesio-kontratuan behar zen aldaketa eginez. Hartara:

• Berriz ere erredaktatu zen 3.2.b. klausula, eta beste bidesari batzuk ezarri ziren berariazko beherapen batzuekin:

a) Berariazko beherapenak igotzen dira AP-15 txartela duten ibilgailu arinen erabiltzaileentzat. Itzulerako bidaiek doan izaten jarraitzen dute, baldin eta 72 ordu baino lehenago egiten badira.

b) Ibilgailu astunei beste berariazko beherapen bat egiten zaie, eta hartarako ez da beharrezkoa AP-15 txartela erabiltzea. Gainera, txartel hori dutenei beherapen orokorrak mantentzen zaizkie, fakturazio bolumenaren arabera.

• Orokorrean, prozedura berari eta formula berari eusten zaie Nafarroako Gobernuaren konpentsazioa finkatzeko, honako zehaztapen hauekin:

F2= Balio hau kalkulatu da eta aplikatu da likidazioko urteko aldi bakoitzaren amaieran.

C= Trafikoa esleitzearen ondorioetarako, ez da inolaz ere kontuan hartuko eguneko 8.000 ibilgailukoa baino eguneko batez besteko intentsitate txikiagoa, N-121 errepidean, Garinoain parean.

• Nafarroako Gobernuak ordaindu beharreko konpentsazioa hilero ordainduko da aurrerantzean –konturako aurrerakin gisa–, eta urteko amaierako likidazioa iraileko fakturan adieraziko da.

- Baldin eta etorkizunean, akordio honen aplikazioak eragin negatiboa izanen balu kontzesiodunaren plan ekonomiko-finantzarioan, Nafarroako Gobernuak behar diren neurriak hartuko ditu kontzesioaren oreka ekonomiko-finantzarioari eusteko.

2001eko martxoko akordioan, eta beherapenen politikan zentratuz, ezarri zen beherapen horiek urtero gaurkotuko direla, tarifak eta prezioak berrikusten diren aldi berean. Halaber, jasotzen da AP-15eko txartela eman eta berritzeko baldintzak Audenasaren administrazio kontseiluak erabakiko dituela eta Nafarroako Gobernuak onetsitako beherapenen politika jasoko dutela.

2002ko urtarrileko erabaki batez, Nafarroako Gobernuaren konpentsazio ekonomikoaren kalkuluan sartu zen "El Carrascal" sasi-lotura berrian sortutako bide-sarien ondoriozko diru-sarreraren ekarpen partziala. Hartara, ibilgailuen bermatutako eguneko batez besteko intentsitatearen arabera finkatzen da, bidesariengatiko diru-sarrerak Audenasa enpresari edo Gobernuari egozten zaizkionean.

2007ko ekaineko akordioari buruz, merkataritza-politikaren ondorioetarako, honakoak esan behar ditugu:

- 2008tik aurrera, bidesarien eta beherapenen gaurkotzea urtero egingen da, urte naturalarekin batera, hau da, urtarrilaren 1ean. Lehenago, gaurkotze hori martxoaren 31n egingen zen. Tarifek KPI nazionalaren ehuneko 95 egingen dute gora, erreferentziatzen hartuta urte bakoitzeko azaroaren 1aren eta urriaren 31aren arteko KPIa. Kalkulu berri horrekin modu koiunturalean Audenasaren urteko diru-bilketa handituko denez, igoera hori erabiliko da zenbait inbertsio-jarduketara finantzatzeko (teleordainketa ezartzea eta sasi-lotura gehiago egitea).

- Onesten da OBE,s gailuak ezartzea teleordainketa bidezko kobraketarako (Vía-T), eta haietan berariazko beherapenen politika aplikatzen da³, bai AP-15 txartela izan eta gailu horretara aldatzen diren erabiltzaileen kasuan, bai gailu horiek berritik eskuratzen dituztenen kasuan.

- Nafarroako Gobernuaren konpentsazioa kalkulatzeko formula aldatu eta urte naturalari egokitzen zaio. 2009. urterako eta hurrengoetarako, honako formula aplikatuko da:

$$RT_n = RT_{n-1} \times (1 + P_n/100) \times (1 + F_2 \times C/100)$$

Hau da, urte bateko diru-bilketa teorikoa aurreko urteko diru-sarrera gaurkotuen berdina da, autobideak hartutako korridoreko trafikoaren igoeraren gaineko portzentaje baten arabera.

- Konpentsazioaren ordainketa hileroko egingen da, eta urteko edo amaierako izaera abenduko fakturari egokituko zaio.

- Kontzesio-kontratuaren testu bateratu bat egiteko lantalde bat sortuko dela ezartzen da. Lantalde hori Nafarroako Gobernuak Audenasan duen ordezkariak koordinatuko du.

Azkenik, 2008ko martxoko akordioan, beherapenen politika aldatu zen berriz ere, ibilgailu arinen ohiko erabiltzaileen alde egiteko. Hartara:

- Beste beherapen bat ezartzen da, ohiko erabilerarengatik, soilik AP-15 txartela eta Audenasako beherapenei atxikitako OBE's gailua (Vía-T) erabiltzen duten ibilgailu arinentzat. Beherapenaren zenbatekoa honela kalkulatu da: hileroko zenbatekoaren guztizkoari (berariazko beherapenak kenduta), beherapenaren portzentajea aplikatuko zaio, hilaren barruan izandako iragate-kopuruaren arabera. Beherapen hori berariaz jasoko da hileroko Audenasak Nafarroako Gobernuari egingen dizkion fakturretan.

- Vía-T sistemara aldatzen diren egungo titularren AP-15 txartela baliogabetuko da.

³ Lotura hori Audenasaren laguntzaile diren finantza-entitateen bidez nahiz erabiltzaileak enpresari eskatuta egingen dira.

- 2011ko abenduaren 31 muga-egun gisa ezartzen da, eta egun horretatik aurrera ohiko erabilerarengatiko beherapenak soilik OBE's gailuak dituztenei aplikatuko zaizkie.

- Nafarroako Gobernuaren konpentsazioaren kalkulua formula berarekin egiten da, eta, horrezaz gainera, ohiko erabilerarengatiko aurreko beherapenen zenbatekoa zehatz eta modu bereizian jasotzen da.

- Gobernuaren eta Audenasaren arteko batzorde tekniko bat eratzen da, bai trafikoaren balizko igoserak ekar lezakeen eragin ekonomikoa aztertzeko, bai hark autobidearen ustiaketa-kostuetan izanen dituen ondorioak aztertzeko. 15 hilabeteko epean, lortutako emaitzei buruzko eta, haien arabera, hitzarmen indardunean izanen duen eraginari buruzko azterlan bat aurkeztuko du.

Txosten honen 2. eranskinean, Audenasa enpresak 2008tik 2012ra aplikatutako beherapenei buruzko azterlan bat jaso dugu.

Laburbilduz, AP-15 autobidearen ustiaketan, honakoak ezartzen dira:

Oinarrizko tarifak (euroak kilometroko)

Kontzesio-kontratuan finkatutako tarifyn oinarrituta, gaurkotzeak egin dira urtero-urtero, erreferentziako KPI nazionalaren ehuneko 95ekoaren pareko koefiziente baten arabera, 2008tik urtero eta urriaren 31rekin. Ibilgailuaren tipologiaren araberrako (arinak, I. motako astunak eta II. motako astunak⁴) eta bi tarteren araberrako (Iruña-Tutera eta Iruña-Irurtzun) bereizketak egiten dira.

Hurrengo taulan, 2008tik 2012ra bitarteko aldiaren bilakaera erakusten dugu.

Ekitaldia/ibilgailuak	Oinarrizko tarifa (euroak kilometroko)	
	Tutera-Iruña	Iruña-Irurtzun
ARINAK		
2008	0,07900143	0,08697375
2009	0,08170328	0,08994825
2010	0,08115995	0,08935009
2011	0,08293330	0,09130239
2012	0,08529689	0,09390451
I. MOTAKO ASTUNAK		
2008	0,11244276	0,11244276
2009	0,11628830	0,11628830
2010	0,11551498	0,11551498
2011	0,11803898	0,11803898
2012	0,12140309	0,12140309
II. MOTAKO ASTUNAK		
2008	0,15333103	0,15333103
2009	0,15857495	0,15857495
2010	0,15752043	0,15752043
2011	0,16096225	0,16096225
2012	0,16554968	0,16554968

⁴ I. mailako ibilgailu astuntzat jotzen dira bi ardatzetako kamioiak eta 20 toki bitarteko autobusak. II. mailako ibilgailu astuntzat jotzen dira, berriz, hiru ardatz edo gehiago dituzten kamioiak eta 20 toki edo gehiagoko autobusak.

Oinarrizko prezioak (euroak bidesariko)

Honako eragiketa eginez lortzen da: oinarrizko tarifa bider autobide-tartearen luzera gehi dagokion BEZa, bost zentimora borobilduta. Egun dauden lau bidesari-estazioetarako finkatzen dira: Martzillako Gunea (Tutera-Tafalla tartea), Martzillako Lotunea (Martzilla-Tafalla tartea), Tebas (Tafalla-Iruña tartea) eta Saratsa (Iruña-Irurtzun tartea). Honako ibilgailuak bereizten dira: arinak, I. motako astunak eta II. motako astunak. Tarte bakoitzaren luzera ondoren islatzen duguna da:

Bidesari-estazioa	Tartea	Km (batez bestekoa)
Martzillako Gunea	Tutera-Tafalla	51,40
Martzillako Lotunea	Martzilla-Tafalla	25,70
Tebas	Tafalla-Iruña	34,12
Saratsa	Iruña-Irurtzun	18,22

Ondorengo taulan azken bost urteotako oinarrizko prezioen bilakaera ikusten da:

Ekitaldia/ibilgailuak	Oinarrizko prezioa (euroak bidesariko)			
	Martzillako	Martzillako	Tebas	Saratsa
ARINAK				
2008	4,70	2,35	3,10	1,85
2009	4,85	2,45	3,25	1,90
2010	4,85	2,40	3,20	1,90
2011	5,05	2,50	3,35	1,95
2012	5,15	2,60	3,45	2,00
I. MOTAKO ASTUNAK				
2008	6,70	3,35	4,45	2,40
2009	6,95	3,45	4,60	2,45
2010	6,90	3,45	4,55	2,45
2011	7,15	3,60	4,75	2,55
2012	7,35	3,70	4,90	2,60
II. MOTAKO ASTUNAK				
2008	9,15	4,55	6,05	3,25
2009	9,45	4,75	6,25	3,35
2010	9,40	4,70	6,25	3,35
2011	9,75	4,90	6,50	3,45
2012	10,05	5,00	6,65	3,55

Beherapenak:**a) Tarifaren gainean aplikatzekoak diren beherapen orokorrak**

Beherapen horiek jatorrizko akordioan bertan daude jasota, orduan ezarri baitzen "kontzesiodunak unean uneko tarifa indardunetan ehuneko 20rainoko beherapena aplikatuko" dituela. Beherapen horiek aplikatuko dira kontzesiodunak erabakitzen duen moduan, Diputazioak aurrez onartuta". Praktikan, ordea, gaur egun ez dago jasota enpresak halako aplikaziorik egin izana.

b) Berariazko beherapenak dauzkaten prezioak (euroak bidesariko)

Tarte bakoitzerako eta ibilgailu mota bakoitzerako akordioetan finkatzen dira, eta urtero modu bereizian gaurkotu ahal dira ibilgailu mota bakoitzerako, ehuneko 15era arteko tarte baten arabera, aurreko urtekoarekin alderatuta. Beherapena ez da zehatz kuantifikatzen; bai kuantifikatzen da, ordea, berariazko beherapena kenduta ateratzen den emaitza. Hartara, egindako beherapena honakoaren emaitza izanen litzateke:

Beherapena: berariazko beherapena duen prezioa ken tarifa

Berariazko beherapen horiek ibilgailu astunei aplikatzen zaizkie kasu guztietan –erabilitako ordainketa-sistema zein den ere–, halako moduz non ibilgailu arinentzat beharrezkoa baita ordainketa AP-15 txartelaren edo/eta Audenasa enpresari lotutako OBE,s gailuaren bitartez egitea. Zehazki:

I. eta II. motako ibilgailu astunek prezio bera ordaintzen dute ibilbide bakoitzeko, nahiz eta azken horien oinarrizko prezioak handiagoak diren. Hartara, azken bost urteetan, honakoak izan dira.

Ekitaldia/I. eta II. motako ibilgailu astunak	Beherapena duen prezioa (euroak bidesariko)			
	Martzillako Gunea	Martzillako Lotunea	Tebas	Saratsa
2008	2,45	1,25	0,90	0,90
2009	2,55	1,30	0,95	0,95
2010	2,55	1,30	0,95	0,95
2011	2,65	1,35	1,00	1,00
2012	2,75	1,40	1,05	1,05

Aurreko berariazko beherapen horiek ibilgailu astunen oinarrizko prezioaren gainean aplikatuta egiten duten portzentajea hurrengo taulan ageri dena da:

Beherapenak oinarrizko prezioan egiten duen portzentajea	Tartea	I. motako astunak	II. motako astunak
Martzillako Gunea	Tutera-Tafalla	63	73
Martzillako Lotunea	Martzilla-Tafalla	62-63	72-73
Tebas	Tafalla-Iruña	79-80	84-85
Saratsa	Iruña-Irurtzun	60-62	70-72

Ibilgailu arinei –betiere ordainketa AP-15 txartelarekin edo/eta beherapenei atxikitako OBE's sistemarekin egitera– honako prezioa aplikatuko zaie, berariazko beherapenarekin:

Ekitaldia/Ibilgailu arinak	Beherapena duen prezioa (euroak bidesariko)			
	Martzillako Gunea	Martzillako Lotunea	Tebas	Saratsa
2008	2,56	1,32	1,71	1,03
2009	2,65	1,37	1,77	1,07
2010	2,65	1,37	1,77	1,07
2011	2,76	1,42	1,84	1,12
2012	2,84	1,46	1,90	1,15

Ibilgailu arinek, gainera, ehuneko 100eko beherapena dute itzulerako bidaiari, baldin eta hori 72 orduren buruan egiten bada.

AP-15 txartelik ez duten ibilgailu arinek edo Audenasaren beherapenei atxikitako OBE's sistemarik ez dutenek oinarrizko prezioa ordaintzen dute.

c) Ohiko erabilerarengatiko beherapenak

2008tik aplikatzen dira, eta soilik AP-15 txartela edo Audenasaren beherapenekin lotutako OBE's gailua duten ibilgailu arinen kasuan. Berariazko beherapena duen prezioaren gainean aplikatzen dira, hilero pasatako ordainketa-lekuen arabera, honako taulari begiratuta:

Hilero zenbat aldiz iragan den (*)	AP-15 txarteleko beherapenaren portzentajea	OBE's sistemako beherapenaren portzentajea
11 bitarte	0	0
12tik 28ra bitarte	20	40
29tik 36ra bitarte	40	60
+ 36	60	90

(*) Ordainketa lekutik "iragatea" da ibilgailu bat zenbat aldiz iragan den AP-15eko ordainketa-kabina batetik.

Ibilbideen maiztasunek beherapenekin dauzkaten baliokidetasunak honakoak izanen lirateke, adibidez:

- 12-28 bidesari berdin Tafalla-Iruña edo Irurtzun-Iruña joan-etorriko 6 bidaia edo Tutera-Iruña joan-etorriko 3 bidaia.
- 29-36 bidesari berdin Tafalla-Iruña edo Irurtzun-Iruña joan-etorriko 14 bidaia baino gehiago edo Tutera-Iruña joan-etorriko 7 bidaia baino gehiago.
- 36 bidesari baino gehiago, berdin Tafalla-Iruña edo Irurtzun-Iruña joan-etorriko 18 bidaia baino gehiago edo Tutera-Iruña joan-etorriko 9 bidaia baino gehiago.

III. HELBURUA, NORAINOKOA ETA MUGAK.

Aplikatzekoa den legediaren arabera eta kontuan hartuta arestian aipatu dugun parlamentu-eskaera, Nafarroako Gobernuaren "Audenasa. Merkataritza-politika" kontusailaren betetzea aztertu dugu, 2003tik 2012ra doan aldian.

Txostenaren helburua da honako puntu hauei buruzko ondorio batzuk agertzea:

1. Nafarroako Gobernuari zenbateko gastu-bolumena eragin dion Audenasa enpresarekin 2003tik 2012ra doan aldian hitzartutako merkataritza-politikak, politika horren justifikazioa eta aplikatu diren kontrol-mekanismoak.

2. Ibilgailuen tipologia eta beherapen horien onuradun izan diren erabiltzaileen jatorria.

3. Ezarritako beherapenen politikarekin lortutako eraginkortasuna.

4. Beherapenen politika horren euskarri juridikoa eta, halakorik balego, hura kentzeak nolako ondorioak izanen lituzkeen.

5. Tarifetan bereizketak egiteko eta beherapen desberdinak egiteko aukera juridikoa, jatorri geografikoko eta onuradunaren kokapen efektiboaren arabera irizpideak erabilia.

Lana Espainiako Kanpo Kontroleko Organo Publikoak Koordinatzeko Batzordeak onetsitako eta Kontuen Ganberaren fiskalizazio-eskuliburuan jasotako sektore publikoaren auditoriari buruzko printzipioei eta araei jarraituz gauzatu da, eta azterlanaren helburuen eta inguruabarren arabera beharrezkotzat jo ditugun hautapropa edo prozedura tekniko guztiak bildu dira.

Zehazki, ondokoak aztertu dira:

a) 2003tik 2012ra bitarteko aldirako aurrekontu-gastua.

- Audenasa enpresarekin hitzartutako beherapenen politikaren izaera, euskarri juridikoa eta Nafarroako Gobernuari ekarri dion gastuaren justifikazioa.

- Nafarroako aurrekontu orokorren kontusailaren aurrekontu-bilakaera eta haren aldaketa-, betetze- eta ordainketa-maila. Transferentzia arrunten kapituluaren guztizkoan eta guztirako gastu arruntean daukan garrantzi erlatiboa.

- 2008tik 2012ra doazen urteetako abenduko egiaztagirien azterketa.

- Nafarroako Gobernuak Audenasan duen ordezkariak betetako eginkizuna, fakturatutako gastuari begiratuta.

b) Beherapenei buruzko informazio estatistikoa. Enpresari, Nafarroako Gobernuaren ordezkariaren bitartez, funtsean 2012ko abenduaren 31ko egoerari buruzko informazioa eskatu zitzaion, honako alderdiei dagokienez:

- AP-15 txartelen kopurua eta Audenasaren beherapenei atxikitako OBE's gailuen kopurua, honakoak adierazita: emandakoen eta erabilitakoen kopurua, onuradunaren jatorri geografikoa eta ibilgailu mota (arina edo astuna).

- Ohiko erabilerarengatiko eta berariazko erabilerarengatiko beherapenen xehakatzeari, onuradunaren jatorri geografikoaren arabera, 2012ko abenduaren 31n.

c) Beherapenen politikaren eraginkortasuna:

- Autobideko iragateen eta merkataritza-politikako beherapenak aplikatzen zaizkien ibilgailuen kopuruaren bilakaerari buruzko azterketa.

- Korridoreko trafikoaren bilakaera (autobidea gehi paraleloan doazen errepide nazionalak: N-121 eta N-240-A), eta autobideak trafiko hori noraino hartu duen.

- Korridorean izandako trafiko-istripuen kopuruaren bilakaera, autobidea eta errepideak berezita.

- Beherapenen politikaren kostuaren eta Nafarroako Gobernutik Audenasak jasotako dibidenduen arteko erlazioa.

Halaber, Audenasa enpresaren 2008tik 2012ra arteko aldiko urteko kontuak eta auditoria txostenak aztertu dira, bai eta indarra duen plan ekonomiko eta finantzarioa ere (2006-2029).

Gure lanak izan dituen mugak honakoei dagozkie, funtsean:

- Beherapenak hartu dituzten ibilgailuen tipologiari buruzko zenbait informazio, zeren eta AP-15 txartelak eta OBE's gailuak onuradunarekin –pertsone fisikoa nahiz juridikoa– lotuta baitaude, eta ez ibilgailu-motarekin.
- Ibilgailu astunentzako berariazko beherapenen jatorri geografikoaren zehaztapena, zeren eta beherapenak aplikatzen baitira erabiltzen den ordainketa sistema edozein dela ere.
- Beherapenen eraginkortasunari buruzko azterketan, merkataritza-politikari buruzko helburu zenbagarri eta neurgarri batzuk falta dira. Halaber, ez dago jasota politika horren kostua/eraginkortasunari eta Nafarroako Gobernuak ordaindu beharreko konpentsazioan duen eraginari buruzko azterlanik dagoenik.
- Autobidean eta korridoreko errepide nazionaletan izandako istripuei buruzko informazioa ez da homogenea, ez aztertutako aldagaiei dagokienez, ez eta denbora-esparruari dagokienez ere.

Muga horiek gorabehera, arrazoizko ondorio batzuk atera ahal izan ditugu parlamentu-eskaeran planteatutako gaiei buruz.

IV. ONDORIOAK

Egindako lanaren norainokoari jarraituz, Nafarroako Gobernuaren “Audenasa. Merkataritza-politika” kontusailaren 2003tik 2012ra doan aldiko betetzea aztertu dugu.

Honako ondorio hauek dira gure lanaren emaitza:

IV.1. “AUDENASA. MERKATARITZA-POLITIKA” KONTUSAILAREN AURREKONTU-GASTUA (2003-2012)

1. Nafarroako Gobernuak konpentsazio partzial bat ematen dio AP-15 autobideko enpresa kontzesiodunari, kontzesio-kontratuaren eta haren aldaketen arabera, erabiltzaileei autobide horretan aplikatzen zaizkien beherapengatik.

Kompentsazio horiek hileroko fakturazten dizkio Audenasak Nafarroako Gobernuari. 2008tik abenduko faktura da urte amaierako likidazio gisa hartzen dena.

Urteko konpentsazioak gutxieneko diru-sarrera batzuk bermatzen dizkio kontzesiodunari eta, funtsean, osatzen du urte jakin batean espero zen diru-bilketa teorikoaren eta urte horretako egiazko diru-bilketaren arteko aldea, betiere kontzesio-kontratuan eta haren aldaketetan jasotako irizpide eta arauak aplikatuta. Hauxe da osaketa, eskema moduan emanda:

Audenasak Nafarroako Gobernuari aurkeztutako faktura: Nafarroako Gobernuaren konpentsazioa + BEZa
Nafarroako Gobernuaren “n” konpentsazioa: “n” diru-bilketa teorikoa-“n” egiazko diru-bilketa

Egiazko diru-bilketaren barruan, berariaz identifikatzen dira ohiko erabilerarengatiko beherapenak. Gainerako beherapenak kenketa eginez lortzen dira.

2. Beherapen indardunak berariazkoen eta ohiko erabilerakoen artean banatzen dira, eta honakoei dagozkie, funtsean:

- Berariazko beherapenak. Horien artean, honakoak bereiz ditzakegu:

a) Oinarrizko prezioak gutxitzearen bidetik ezarritakoak. Ibilgailu astun guztiei aplikatzen zaizkie –edozein dela ere ordainsaria ordaintzeko erabiltzen den sistema– eta ibilgailu arinei aplikatzen zaizkie baldin eta AP-15 txartelarekin edo Audenasaren beherapenei atxikitako OBE's sistemarekin ordaintzen badute.

b) Gainera, ibilgailu arinek ehuneko 100eko beherapena dute itzulerako bidaiari, baldin eta 72 orduko epean egiten badute eta ordainsaria AP-15 txartelarekin edo beherapenei atxikitako OBE's gailua erabiltzen badute.

- Ohiko erabilerarengatiko beherapena, 2008tik aplikatzekoa zaiena soilik ibilgailu arinei. Fakturazioaren ehuneko 20 eta 90 bitarteko beherapena dakarkio onuradunari. Ehuneko hori finkatzen da hilean egindako bidaien maiztasunaren arabera (hileko 12 ordainsaritik aurrera) eta erabiltzen den ordainketa bidearen arabera (AP-15 txartela edo beherapenei atxikitako OBE's gailua).

Nafarroako Gobernuak AP-15ean ohiko erabilerarengatik sortutako beherapen guztiak finantzatzen ditu urtero. Gainerako beherapenetarako edo berariazko beherapenetarako finantziazioa, berriz, honako eragiketa eginez lortzen da:

Nafarroako Gobernuaren ekarpena berariazko beherapenetarako: Nafarroako Gobernuaren konpentsazioa-Ohiko erabilerarengatiko beherapenak

Hitzartutako beherapenek kontzesiodunari dakarkioten kostu osoa⁵ Gobernuak –haien ehuneko 38, batez beste, 2008tik– eta Audenasa enpresak –ehuneko 62– finantzatzen dute.

⁵ Ikus. 5. ondorioa.

Enpresaren finantzaketa autobideko balizko trafiko-handitzetik heldu da, beherapenen politikaren beraren ondorioz.

AP-15 txartela enpresak eman eta arautzen du, bere baldintzen arabera. Hura eskatzeko eta emateko murriztapenak merkataritza-esparruari dagozkion murriztapen orokorrak dira. Enpresak, prozedura baten bitartez, OBE's gailuak bere beherapenen politikarekin lotzen ditu.

3. Konpentsazioaren urteko zenbatekoa. Nafarroako Gobernuaren kontabilitate- eta aurrekontu-sistemaren informazioaren arabera, aurreko konpentsazioak "Audenasa. Merkataritza-politika" aurrekontuko kontusailari egotzitako gastua, 2003tik 2012ra, 138,09 milioi eurokoa izan da (BEZA barne), eta betetzea dela-eta urtearen arabera honako xehetasunak izan ditu:

Ekitaldia	Hasierako kreditua	Aldaketak	Bateratua	Betebeharrak,	Ehuneko Betetzea
2003	6.698.089	5.100.000	11.798.089	11.288.143	95,7
2004	6.902.016	4.109.083	11.011.099	11.011.099	100
2005	10.468.660	2.910.009	13.378.669	13.276.261	99,2
2006	12.050.000	1.227.127	13.277.127	12.874.980	97
2007	13.422.096	577.410	13.999.506	13.999.506	100
2008	17.093.201	0	17.093.201	15.906.422	93,1
2009	16.095.642	0	16.095.642	15.632.413	97,1
2010	16.095.642	(486.461)	15.609.181	15.429.138	98,8
2011	15.900.000	0	15.900.000	14.353.836	90,3
2012	17.178.452	(1.000.000)	16.178.452	14.319.559	88,5
Guztira	131.903.798	12.437.169	144.340.967	138.091.357	

Gastu horrek Nafarroako Gobernuaren transferentzia arruntengatiko gastuaren ehuneko bat inguru egiten du, eta bere gastu arrunten guztizkoaren ehuneko 0,45 inguru.

Haien denbora-egozpenerako jarraitutako irizpideei dagokionez, ikusten dugu aztertutako lehenengo ekitaldietan ez zela homogenea izan (hartara, 2003an, 2004an eta 2005ean 14, 12 eta 13 hilekoren gastuak aplikatu zitzaizkien, hurrenez hurren); 2006tik aurrera, ordea, ekitaldi bakoitzari urtarriletik abendura bitarteko likidazioak egozten zaizkio. Hala eta guztiz ere, 2011n, kontusailen blokeo- eta labaintze-politikaren ondorioz, soilik lehenengo 11 hilabeteetako gastuak erregistratu ziren, eta abendukoak 2012ko aurrekontuan sartu ziren; hartara, azken urte horretan, hamahiru hilabeteetako gastuak jasotzen dira. Aitortutako betebeharrak urte naturalaren arabera doituz gero –12 hilabete ordainketak– aurreko gastua honako taularen arabera banatzen da:

Ekitaldia	Aitortutako betebeharrak	Aurrekontuari egotzitako likidazioak	Urteko egiazko gastua (12 hilabeteak)	Adierazlea
			2.700.956	
2003	11.288.143	14 hilabete (2002ko urritik 2003ko azarora)	9.534.557	100
2004	11.011.099	12 hilabete (2003ko abendutik 2004ko azarora)	11.138.084	117
2005	13.276.261	13 hilabete (2004ko abendutik 2005eko abendura)	12.201.905	128
2006	12.874.980	12 hilabete (urtarriletik abendura)	12.874.980	135
2007	13.999.506	12 hilabete (urtarriletik abendura)	13.999.506	147
2008	15.906.422	12 hilabete (urtarriletik abendura)	15.906.422	167
2009	15.632.413	12 hilabete (urtarriletik abendura)	15.632.413	164
2010	15.429.138	12 hilabete (urtarriletik abendura)	15.429.138	162
2011	14.353.836	11 hilabete (urtarriletik azarora)	15.919.305	167
2012	14.319.559	13 hilabete (2011ko abendutik 2012ko abendura)	12.754.090	134
Guztira	138.091.357		138.091.357	

Ikus daitekeen bezala, 2008tik nabarmena da urte hartatik aurrera ezarri zen ohiko erabilerengatiko beherapenen eragina. Halaber, aipatzekoa da 2012an gastuak behera egin duela, funtsean autobideko trafikoak behera egin duelako.

4. Konpentsazioaren justifikazioa. Gastu hauen euskarria, kontzesio kontratuaren eta haren aldaketen arabera, hileroko enpresak aurkeztutako fakturak dira. Fakturekin batera, gehitzen honakoak gehitzen dira: haien justifikazioa, zeina, funtsean, formulen aplikazioari baitagokio, trafikoari buruzko datu estatistikoak eta kontabilitateari buruzko informazioa. Urteroko abenduko fakturak ekitaldiko guztizko gastua eta informazioa likidatzen eta laburbiltzen du.

Faktura horiek babesten dituzten datuak eta justifikazioak Nafarroako Gobernuak Audenasan duen ordezkartzak berrikusten eta analizatzen ditu; halaber, enpresa kontzesiodunak urteko kontuei buruz urtero egiten duen auditoria txostenekin alderatzen dira.

Oro har, ondorioztatzen dugu gastu horiek zuzen justifikatuta daudela eta Nafarroako Gobernuak eta Audenasa enpresak hitzartutako kontzeptuei dagozkiela. Hala eta guztiz ere, konpentsazio hori finkatzeko formulari sartzeko joan diren aldaketen ondorioz, zail gertatzen da hura kuantifikatzea eta, horrenbestez, hura kontrolatu eta jarraitzea.

Gomendatzen dugu AP-15 autobidearen kontzesioaren testu bategin bat egin dadila –2007ko akordioan jada aurreikusita zegoen–, zeinak kontzesioaren egungo egoera islatuko baitu. Dokumentu horrek erraztuko luke kontzesiodunak egiten duen jardueraren gainean eta jarduera horrek daukan eragin ekonomikoaren gainean Nafarroako Gobernuak egin beharreko kontrolana.

5. 2008tik 2012ra bitarteko aldirako –aldi horretan, homogeneoa da aplikatzen diren beherapenen tipologia–, honakoa ikusten dugu:

- Audenasa enpresak aplikatutako beherapenen guztizkoaren gainean –haren urteko kontuen arabera⁶– Nafarroako Gobernuak egiten duen ekarpenak –12 hilabeteko gastu efektiboaren terminoetan neurtua– ehuneko 39 egiten du lehenengo lau urteetan eta ehuneko 34 azken urtean. Bost urterako batez bestekoa ehuneko 38koa da, honako taularen arabera (BEZik gabeko zenbatekoak):

Ekitaldia	Audenasaren beherapenak, guztira	Nafarroako Gobernuaren konpentsazioa	Ehunekoa
2008	35.021.486	13.712.432	39
2009	34.277.515	13.476.218	39
2010	33.998.185	13.182.779	39
2011	34.448.107	13.490.936	39
2012	31.685.366	10.712.152	34

- Nafarroako Gobernuaren konpentsazioa, aplikatutako beherapen motaren arabera xehakaturia, ondoren adierazten duguna da (BEZik gabeko zenbatekoak):

Ekitaldia	Nafarroako Gobernuaren ekarpena	Berariazko beherapenak	Adierazlea	Ohiko erabilera	Adierazlea	Ohiko erabilerak beherapenen guztizkoan egiten duen portzentajea
2008	13.712.432	11.790.179	100	1.922.254	100	14
2009	13.476.218	10.835.023	92	2.641.195	137	20
2010	13.182.779	10.489.461	89	2.693.318	140	20
2011	13.490.936	10.739.275	91	2.751.661	143	20
2012	10.712.152	8.119.862	69	2.592.290	135	24

⁶ Ikusi txosten honetako 2. eranskina.

(1) Bai ibilgailu astunei, bai ibilgailu arinei aplikatutako izaera honetako beherapenak biltzen ditu. Zenbatekoa lortzen da Nafarroako Gobernuak guztira ordaindutako konpentsazioari ohiko erabilerarengatiko beherapenak kenduz.

(2) Soilik txartela edo OBE's gailua duten ibilgailuei aplikatzekoa zaiena.

Hau da, ohiko erabilerarengatiko beherapenak gero eta garrantzi handiagoa hartzen joan dira Gobernuak finantzatutako beherapenen guztizkoan.

Bi beherapen motetarako, 2012an ikusten da zenbatekoak nabarmen egin duela behera, batez ere berariazko beherapenetan. Gutxitze hori lotuta dago autobideko iragateen kopuruak behera egin izatearekin.

• Nafarroako Gobernuak konpentsatutako beherapenen xehakapena, ibilgailu arinen eta astunen araberakoa, ez da zuzenean lortzen igorritako informaziotik. Hala eta guztiz ere, Audenasa enpresaren datu orokorren arabera ibilgailu astunek duten garrantzi erlatibo bera aplikatuz, xehakapen horri buruzko honako kalkulua egin dugu (BEZik gabeko zenbatekoak):

Ekitaldia	Nafarroako Gobernuaren ekarpena	Ibilgailu astunei egindako beherapenak	Adierazlea	Ibilgailu arinei egindako beherapenak	Adierazlea	Arinak/ekarpena portzentajea
2008	13.712.432	6.027.477	100	7.684.956	100	56
2009	13.476.218	5.200.689	86	8.275.530	108	61
2010	13.182.779	5.126.441	85	8.056.338	105	61
2011	13.490.936	5.340.609	89	8.150.328	106	60
2012	10.712.152	4.105.100	68	6.606.992	86	62

Ibilgailu arinei egindako beherapenak konpentsatutako beherapen guztien ehuneko 60 baino gehiago egiten dute.

Ibilgailu astunentzako beherapenek modu nabarmenagoan egin dute behera arinentzako beherapenek baino, aztertutako aldian.

IV.2. IBILGAILUEN TIPOLOGIA ETA BEHERAPEN HORIEN ONURADUN IZAN DIRENEN JATORRI GEOGRAFIKOA

6. Ibilgailuen tipologiari erreparatuta, honakoa da 2008tik indarra duen merkataritza-politika:

• Ibilgailu astunak: guztiak dira berariazko beherapenen onuradunak, alde batera utzita ordainsaria zein sistemaren edo gailuren bitartez egiten duten.

• Txartela edo beherapenei atxikitako OBE's gailua duten ibilgailu arinek prezioa berariazko beherapenarekin ordaintzen dute, eta itzulerako bidaia doan daukate, baldin eta bidaia hori 72 orduren buruan egiten badute. Gainera, 2008tik, ehuneko 20 eta 90 bitarteko beherapena daukate hileroko ohiko erabileraren maiztasunaren arabera (hileko 12 ordainsaritik aurrera) eta ordaintzeko erabiltzen duten bidearen arabera.

5. ondorioan adierazi den bezala, Nafarroako Gobernuak 2012an konpentsatutako beherapenen ehuneko 62 ibilgailu arinei dagokie.

AP-15 txartelik edo beherapenei atxikitako gailurik ez duten ibilgailu arinek oinarrizko prezioa ordaintzen dute.

7. Ondoren erakusten dugu 2008-2012 aldian txartelen eta Audenasaren beherapenei atxikitako OBE's gailuen kopuruak eta tresna horien egiazko erabilerak izan duten bilakaera:

Ekitaldia	AP-15 txartelen kopurua			Beherapenei atxikitako OBE's gailuak		
	Indarrean	Erabilitakoak	Erabilpenaren ehunekoa	Lotutakoak	Erabilitakoak	Erabilpenaren ehunekoa
2008	81.340	47.177	58	38.218	33.846	87
2009	68.189	38.800	57	45.696	40.809	89
2010	58.798	34.867	59	51.769	44.180	85
2011	54.883	31.832	58	57.736	47.120	82
2012	17.921	10.609	59	73.537	58.672	80

(1) Urte bakoitzaren amaieran

(2) Hilero erabilitako txartelen batez besteko kopurua

Aztertutako aldian erabilitako txartelen eta OBE's gailuen guztizko baturak ehuneko 14 egin du behera. Hala eta guztiz ere, emandako txartelen kopurua modu nabarmenean behera egiten joan da aztertutako aldian; OBE's gailuen kopuruak, aldiz, gora egin du.

2012an txartelen kopuruak izan duen beherapen handiari dagokionez, kontuan hartu beharra dago ezen 2008ko akordioaren arabera –haren bidez ohiko erabilerarengatiko beherapenak ezarri ziren–, beherapen horiek soilik OBE's gailua dutenei aplikatuko zaizkiela; halaber, ezartzen da gailu horretara aldatzen direnen txartel indardunak baliogabetu egingen direla. Hala eta guztiz ere, Audenasaren administrazio kontseiluak, Nafarroako Gobernuak eskatuta, data horretatik aurrera gailuen sistemara aldatu ez diren txartelen beherapenei eusten die, baina 2012tik aurrera txartelarengatiko eta kudeaketa-gastuengatiko kuota bat ezartzen du: 7,85 euro gehi aplikatzekoa zaien BEZa⁷.

Txartelen hileroko erabilera ehuneko 59 ingurukoa da. Portzentaje hori askoz txikiagoa da OBE's gailuei ematen zaien erabilerari dagokiona baino, azken hori ehuneko 80 ingurukoa baita.

Zehaztu beharra dago ez txartela, ez gailua ez daudela atxikiak ibilgailu mota jakin bati, baizik eta erabiltzaileari. Horrenbestez, ezin da zuzenean jakin ibilgailu arin bati ala ibilgailu astun bati dagozkion. Hala eta guztiz ere, txartelen kasuan, erregistratutako iragateei buruzko kalkulu bat egin du enpresak. Kalkulu hori hurrengo ondorioan islatu dugu. OBE's gailuen kasuan, ezin izan da hurbilketa hori egin, zeren eta ibilgailu astunek ez baitute lotura hori behar beherapena efektibo egiteko.

8. AP-15 txartelaren 2013ko urtarrilaren 31ko egoera⁸ eta txartel horren onuradunaren jatorri geografikoa.

Data horretan AP-15 txartelak zeukan egoera hurrengo taulan laburbiltzen dugu:

AP-15 txartelak		
Egoera	Kopurua	Ehunekoa
Indarrean dauden txartelak	15.152	100
Erabilitako txartelak (hileko batez bestekoa)	9.706	64
<i>Arinak</i>	9.580	99
<i>Astunak</i>	126	1
Erabiltzen ez diren txartelak (hileko batez bestekoa)	5.446	36
<i>12 hilabetez erabili ez diren txartelak</i>	906	17

⁷ Audenasako administrazio kontseiluko lehendakariak eginiko kalkuluen arabera, kuota horrek urtero 100.000 euroko diru-sarrera gehigarriak ekarriko dizkio.

⁸ Eskaria 2012ko abenduaren 31n egin bazen ere, enpresak 2013ko urtarrilaren 31n igorri zuen, zeren eta jo baitzuen egokiago islatzen duela egungo egoera; izan era, hartan jada, ia amaituta zegoen txarteletatik beherapenei atxikitako OBE's gailuetarako emigrazioa.

Hau da, txartelen ehuneko 64 hilero erabiltzen dira. Erabiltzaile gehienak ibilgailu astunei dagozkie.

Txartelen onuradunaren jatorri geografikoari begiratuta⁹, honakoa ikusten dugu:

AP-15 txartelaren onuradunen jatorri geografikoa				
Probintzia	Onuradun kop.	Ehunekoa	Txartel kop.	Ehunekoa
Nafarroa	10.177	80,2	12.373	81,7
Gipuzkoa	1.823	14,4	2.008	13,3
Zaragoza	256	2,0	275	1,8
Araba	92	0,7	99	0,7
Errioxa	81	0,6	87	0,6
Bizkaia	67	0,5	78	0,5
Madril	58	0,5	71	0,5
Soria	54	0,4	59	0,4
Huesca	17	0,1	19	0,1
Bartzelona	13	0,1	24	0,2
Gainerakoa	49	0,4	59	0,4
Guztira	12.687	100,0	15.152	100,0

Hau da, onuradunen ehuneko 80 eta txartelen ehuneko 82 Nafarroan helbidea duten pertsona fisikoak eta juridikoak dira. Ondoren datorren probintzia Gipuzkoa da, ehuneko 14rekin eta 13rekin, hurrenez hurren.

9. Audenasaren beherapenei atxikitako ibilgailu arinen OBE's gailuaren 2013ko urtarrilaren 31ko egoera¹⁰ eta onuradunaren jatorri geografikoa.

Aipatutako datan, honakoa da gailu horien egoera:

Beherapenei atxikitako OBE's gailuak, ibilgailu arinenak		
Egoera	Kopurua	Ehunekoa
Erregistratuak eta indarrean	68.891	100
Erabilitakoak (hileko batez bestekoa)	39.718	58
Erabiltzen ez diren OBE's gailuak (hileko batez bestekoa)	29.173	42
<i>12 hilabetez erabili ez diren OBE's gailuak</i>	<i>10.426</i>	<i>36</i>

⁹ Audenasak igorritako informazioaren arabera. Iturria AP-15 txartela eskatzeko inprimakia da, onuradunak eskatutakoa.

¹⁰ Ikus 8. oharra.

Gailu horien ehuneko 58k ohiko erabilera dute.

Onuradunen jatorri geografikoa¹¹ ondorengo taulan erakusten dugu:

Ibilgailu arinak izan eta beherapenei atxikitako OBE's gailuak dituzten onuradunen jatorri geografikoa				
Probintzia	Onuradun kop.	Ehunekoa	OBE's kop.	Ehunekoa
Nafarroa	40.093	71,5	51.929	75,4
Gipuzkoa	3.469	6,2	3.883	5,6
Zaragoza	645	1,1	799	1,2
Errioxa	607	1,1	801	1,2
Araba	191	0,3	228	0,3
Bizkaia	172	0,3	230	0,3
Soria	67	0,1	87	0,1
Madril	66	0,1	103	0,1
Bartzelona	47	0,1	54	0,1
Beste jatorri batzuk	144	0,3	182	0,3
Jatorri ezezaguna	10.595	18,9	10.595	15,4
Guztira	56.096	100,0	68.891	100,0

Hau da, onuradunen ehuneko 72 eta gailuen ehuneko 75 Nafarroan egoitza duten pertsona fisikoei eta juridikoei dagozkie. Gipuzkoak bezero horien eta kopuru horren ehuneko 6 hartzen du.

Onuradunen eta jatorri ezezaguneko OBE's gailuen kopurua estrapolatu edo banatuko bagenu informazio hori daukagun kasuen proportzio berean, aurreko ehunekoetan Nafarroan bizitokia dutenak ehuneko 88 eta 89 izanen lirateke, hurrenez hurren.

10. Ibilgailu arinentzako ohiko erabilerarengatiko 2012ko beherapenaren jatorri geografikoa.

Beharpen horrek, AP-15 txartela edo beherapenei atxikitako OBE's gailua duten ibilgailu arinei aplikatzekoa zaienak, Nafarroako Gobernuari 2,59 milioiko berariazko gastua ekarri dio. Beharpenaren onuradunen jatorria hauxe da:

Probintzia	Onuradun kop.	Ehunekoa	Ohiko erabilerarengatiko beherapenaren zenbatekoa	Ehunekoa
Nafarroa	35.154	80,3	2.119.657	81,8
Gipuzkoa	2.793	6,4	62.613	2,4
Zaragoza	443	1,0	15.018	0,6
Errioxa	338	0,8	20.755	0,8
Araba	170	0,4	6.746	0,3
Bizkaia	103	0,2	3.734	0,1
Soria	85	0,2	4.237	0,2
Madril	54	0,1	2.335	0,1
Beste jatorri batzuk	124	0,3	9.010	0,3
Jatorri ezezaguna	4.498	10,3	348.186	13,4
Guztira	43.762	100,0	2.592.290	100,0

AP-15 txartelaren erabiltzaileen ehuneko 94k eta beherapenei atxikitako OBE's gailuak dituztenen ehuneko 57k ohiko erabilerarengatiko beherapena izan dute. Guztira 43.762 izan dira.

¹¹ Audenasak igorritako informazioari jarraituz, OBE's gailuak Audenasaren beherapenei atxikitzeko ez dago onuradunaren helbidearen berri emateko beharrik. Jaso eta iruzkindu dugun jatorri geografikoa OBE's sistemara emigratu diren AP-15 txartelatik heldu da, eta gailu horien ehuneko 85i dagokio.

Zenbateko horretatik eta haren kopurutik, onuradunen ehuneko 80k Nafarroan dute finkatua bere bizitokia, eta merkataritza-politika honek Nafarroari ekarri dion gastuaren ehuneko 82 bildu dute.

Onuradunen kopurua eta haietatik jatorri ezezagunen kopurua estrapolatzen baditugu informazioa daukagun kasuen arabera, Nafarroari legezkioko erabiltzaileen ehuneko 90 eta gastuaren ehuneko 94.

11. Ibilgailu arinei 2012an aplikatutako berariazko beherapenen onuradunen jatorri geografikoa

Beharpen mota hau egiteko zenbatekoa finkatzeko aplikatzen den metodologiari jarraituz, Gobernuak ordaindu beharreko konpentsazioaren guztizkoaren eta ohiko erabilerarengatik beherapenen konpentsazioaren arteko diferentzia kalkulatu dela oinarri hartuta, Audenasa enpresak emandako datuak, ondoren komentatuko ditugunak, enpresak aplikatzen dituen berariazko beherapenen guztizkoari aplikatzen zaizkio, ez soilik Gobernuak konpentsatutakoei.

Ezin izan dugu informaziorik lortu autobidetik iragan diren ibilgailu astunen jatorri geografikoari buruz, zeren eta beherapenak aplikatzen baitzaizkie edozein dela ere ordaintzeko erabiltzen duten sistema. Horrenbestez, ez dago haien jatorri geografikoaren jarraipenik.

Hori dela eta, ibilgailu astunei egindako berariazko beherapenetara mugatuko gara. Hartara, 2012rako, berariazko beherapen horien guztizkoa 14,38 milioi eurokoa izan zen. Onuradunen jatorri geografikoari erreparatuta, honako taula lortu dugu:

Probintzia	Onuradunen kopurua	Ehunekoa	Itzulerarengatik beherapena	Ehunekoa	Berariazko beste beherapen batzuk	Ehunekoa	Berariazko beherapenak, guztira	Ehunekoa
Nafarroa	78.472	79,7	4.274.826	82,3	7.518.298	81,8	11.793.125	82,0
Gipuzkoa	7.961	8,1	201.176	3,9	402.389	4,4	603.565	4,2
Zaragoza	1.190	1,2	45.024	0,9	88.460	1,0	133.483	0,9
Errioxa	814	0,8	40.227	0,8	71.963	0,8	112.191	0,8
Araba	467	0,5	15.798	0,3	26.882	0,3	42.680	0,3
Bizkaia	379	0,4	9.449	0,2	17.983	0,2	27.432	0,2
Soria	189	0,2	9.160	0,2	17.453	0,2	26.613	0,2
Madril	226	0,2	6.751	0,1	13.833	0,2	20.585	0,1
Beste jatorri batzuk	426	0,4	16.781	0,3	32.867	0,4	49.648	0,3
Jatorri ezezaguna	8.304	8,4	574.864	11,1	1.000.402	10,9	1.575.266	11,0
Guztira	98.428	100	5.194.056	100	9.190.530	100	14.384.587	100

(1) Txartel bidez zein OBE's gailuaren bidez.

Hau da, Nafarroan bizitokia duten onuradunek –ia ehuneko 80– beherapen horien guztien ehuneko 82 biltzen dute. Ondoren datoz Gipuzkoan bizitokia dutenak, ehuneko 8rekin eta 4rekin, hurrenez hurren.

Jatorri ezezagunekoak informazio hori daukagun kasuen proportzio berean banatzen baditugu, Nafarroan bizitokia dutenen portzentajeak ehuneko 87 eta ehuneko 92 dira.

IV.3. HURBILKETA BAT MERKATARITZA-POLITIKAREKIN ERDIETSITAKO ERAGINKORTASUNAREN AZTERKETARA

12. Merkataritza-politika araupetzen duten akordioetan, honakoak aipatzen dira erdietsi beharreko helburu gisa:

- Autobideak, orokorrean, eta Tafalla-Iruña eta Iruña-Irurtzun tarteeak, bereziki, errepide nazionalen trafiko gehiago hartzea, bereziki ibilgailu astunena.
- Korridore osoko istripu-kopurua gutxitzea.
- Bidesariaren kostua merkatzeari erabiltzaileentzat, autobidea gehiago erabil dadin sustatzeko.

Helburu horiek soilik deskribatuta daude, baina kuantifikatu gabe eta adierazle neurgarriari lotu gabe daude. Hala eta guztiz ere, atal honetako hurrengo ondorioetan, eta dagoen informazioarekin, partzialki aztertzen da merkataritza-politika horren eraginkortasuna.

Bestalde, 2008ko martxoko akordioan, Nafarroako Gobernu eta Audenasa enpresa ados jarri ziren batzorde tekniko bat sortzeko, ohiko erabilerarengatiko beherapen berriak aplikatzeak eragindako balizko trafiko-areagotzetik heldu den eragin ekonomikoa azter zezan, eta azter zezan, halaber, horrek azpiegituraren ustiaketa-kostuetan nolako eragina duen. Ezartzen da azterketa hori 15 hilabetetan zehar eginen dela. Ez dago jasota halako azterlan bat egin denik.

Gaur egun, merkataritza-politika horren eraginkortasunaren azterketan nabarmen eraginen lukete krisi ekonomikoaren ondorioek eta ondorio horiek bidesaria duten autobideen trafiko-bolumenaren gainean izan duten eragin negatiboak.

Gomendatzen dugu azterlan hori egin dadila –egungo baldintza sozioekonomikoen arabera–, ezagutze aldera zenbatekoa den beherapen horien eragin ekonomikoa eta beherapenek ustiaketa kostuetan eta Nafarroako Gobernuak ordaindu beharreko konpentsazioan dauzkaten ondorioak.

13. Autobideko iragateen kopuruak eta beherapena aplikatzen zaien ibilgailuen kopuruak izan duten bilakaera.

Hurrengo taulan, 2003tik 2012ra bitarteko aldian autobideko iragateek izan duten bilakaera eta ibilgailu arinen eta astunen arteko eta beherapenen bat duten ibilgailuen arteko bereizkuntza erakusten ditugu.

Urtea	Iragateak, guztira	Adierazlea	Ibilgailu arinak	Ibilgailu astunak	Beharapenak dituzten ibilgailuak, guztira	Beharapenak dituzten ibilgailuek ibilgailuen guztizkoan egiten duten ehunekoa
2003	18.743.248	100	14.524.396	4.218.852	13.087.040	70
2004	19.890.676	106	15.431.404	4.459.272	13.742.154	69
2005	20.833.823	111	16.123.233	4.710.590	14.510.061	70
2006	21.565.154	115	16.740.039	4.825.115	14.844.685	69
2007	22.153.574	118	17.219.633	4.933.941	15.267.858	69
2008	22.284.283	119	17.585.815	4.698.468	14.297.212	64
2009	21.317.322	114	17.235.517	4.081.805	13.368.638	63
2010	21.001.482	112	16.968.602	4.032.880	13.161.514	63
2011	20.639.633	110	16.580.026	4.059.607	13.005.106	63
2012	18.699.067	100	15.052.410	3.646.657	11.515.414	62

Horiek aztertuta, ondokoak nabarmentzen ditugu:

- Autobideko iragateen kopuruak goranzko joerari eusten dio 2008ra arte, eta urte horretatik aurrera pixkanaka jaisten joaten da, bereziki 2012an. Azken urte horretan, jarduera 2003ko mailetara jaitsi da. Jaitsiera hori justifikatzen da, neurri handi batean, krisi ekonomikoaren eraginengatik, bereziki ibilgailu astunen kasuan.

- Urte hauetan autobideak izan duen erabiltzean, ibilgailu arinek ehuneko 80 egiten dute eta ibilgailu astunek, berriz, ehuneko 20.

- 2007ra arte, autobidea erabiltzen zuten ibilgailuen ehuneko 69-70ek beherapenen bat izaten zuten. Urte horretatik aurrera, portzentaje hori gutxitzen joaten da, eta 2012ra balio txikienetara iristen da, ehuneko 62rekin.

- Ibilgailu astunei dagokienez, bidesari guztietan beherapenak aplikatzen zaizkie.

- Ibilgailu arinetan, berriz, beherapenen bat izaten dutenen portzentajea pixkanaka jaisten joaten da, ehuneko 61etik ehuneko 52ra, honako taula honen arabera:

Urtea	Ibilgailu arinak, guztira	Beharpenik gabe	Beharpenekin	Beharpenak dituztenek guztizkoan ehuneko zenbat egiten duten
2003	14.524.396	5.656.208	8.868.188	61
2004	15.431.404	6.148.522	9.282.882	60
2005	16.123.233	6.323.762	9.799.471	61
2006	16.740.039	6.720.469	10.019.570	60
2007	17.219.633	6.885.716	10.333.917	60
2008	17.585.815	7.987.071	9.598.744	55
2009	17.235.517	7.948.684	9.286.833	54
2010	16.968.602	7.839.968	9.128.634	54
2011	16.580.026	7.634.527	8.945.499	54
2012	15.052.410	7.183.653	7.868.757	52

2008an ohiko erabilpenarengatik beharpenak ezartzeak ez zuen nabarmentzeko moduko eraginik izan autobidetik iragaten diren ibilgailu arinen kopuruan; izan ere, urte horretatik aurrera, haien kopurua pixkanaka jaisten joaten da. Alabaina, planteatu beharko litzateke zein izanen zen ibilgailuen bolumen hori beharpen horiek ezarri izan ez balira. Hala eta guztiz ere, bai betetzen da ohiko erabiltzaileen bidesariaren kostua merkatuzeko helburua.

14. Korridoreetako trafikoaren bilakaera eta autobideak hura zenbateraino hartzen duen.

Enpresak emandako informazioaren arabera, hurrengo taula eta irudietan aztertzen da zein izan den trafikoaren bilakaera –eguneko batez besteko intentsitatearen arabera neurtua– autobideak, N-121 errepide nazionalak (Tafallako Hegoaldea-Iruñeko Hegoaldea) eta N-240-A errepide nazionalak (Iruñeko Iparraldea-Irurtzun) osatutako bi korridoreetan.

- Tafallako Hegoaldea-Iruñeko Hegoaldea (1. taula eta 1. irudia). Horri buruz ondokoa adierazi beharra dugu:

Autobideak, 2003an, korridoreko trafikoaren ehuneko 77 inguru hartzen zuen. Portzentaje hori ehuneko 81eraino igo zen 2005ean. Urte horretatik aurrera, trafikoa hartze hori pixkanaka gutxitzen joan zen, 2012an ehuneko 76,5era iristeraino. Ibilgailuen tipologiari dagokionez, ibilgailu astunek, 2005ean, korridorean zebiltzanen ia ehuneko 85 egiten zuten; portzentaje hori ehuneko 75,5eraino jaitsi zen 2012an. Ibilgailu arinek ehuneko 80aren antzeko balioei eusten diete, salbu eta 2012an, zeren eta urte horretan ehuneko 76,7ra jaitsi baitira.

Aurreko balio horiek korridoreak berak bere trafikoan izan duen aldaketarekin lotu behar dira. Hartara, aztertutako aldirian, trafikoaren igoera metatua ehuneko 2,9koa izan da, eta igoera hori arinen igoerak –ehuneko 5,7koa– eta astunen jaitsierak –ehuneko 7,2koa– osatu dute. Orokorrean, trafiko horren ehuneko 80 ibilgailu arinei dagokie.

Halaber, nabarmendu behar dugu trafikoak 2012an ehuneko 8,3 egin duela behera korridorean, aurreko urtearekin alderatuta.

Horrenbestez, tarte honetarako ezin da argiro ondorioztatu 2008tik ezarritako beharpenen politikak nabarmentzeko moduko eraginik izan duenik autobideak trafiko handiagoa hartzean.

Hala eta guzti zere, litekeena da korridore horretako trafikoaren gutxitzean eragina eduki izateak goi prestazioak dituzten aukerako beste bide batzuek; esate baterako, Pirinioko autobideak eta Bideko autobideak.

- Iruñeko Iparraldea-Irurtzun (2. taula eta 2. irudia). Honakoa adierazi behar dugu:

Autobideak, 2003an, korridoreko trafikoaren ehuneko 73 inguru hartzen zuen. Portzentaje hori ehuneko 76,5eraino igo zen 2008an. Urte horretatik aurrera, trafikoa hartze hori pixkanaka gutxitzen joan zen, 2012an balio txikienera, ehuneko 73,3era, iristeraino. Ibilgailuen tipologiari erreparatuta, trafikoa hartzearen portzentajea ehuneko 83koa baino handiagoa da urtero, eta

2008an korridoretik zebiltzan ibilgailu guztien ehuneko 85 izatera iritsi zen. Ibilgailu arinak, aztertutako aldian, ehuneko 75 inguru dira, salbu eta 2012an, ehuneko 72ra jaitsi baitira.

Korridoreko trafikoak, aztertutako aldian, ehuneko 3,1eko beherapen bat izan du, eta honela bana daiteke: ibilgailu arinek ehuneko 1,1 egin dute gora eta ibilgailu astunek ehuneko 24 egin dute behera. Orokorrean, trafiko horren ehuneko 85 inguru ibilgailu arinei dagokie.

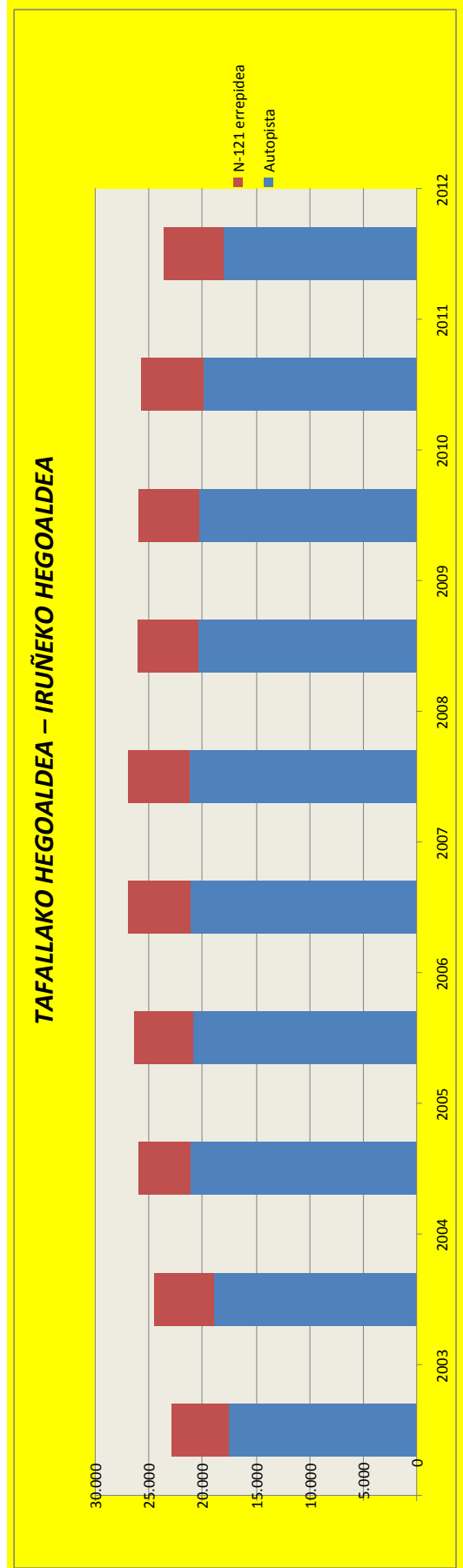
Halaber, nabarmendu behar dugu trafikoak 2012an ehuneko 7 egin duela behera korridorean, aurreko urtearekin alderatuta.

Horrenbestez, tarte horretarako, autobideak trafikoa hartzeko puntu gorena 2008. urtea da. Izan ere, data horretantxe ezarri ziren ohiko erabilerarengatik beherapen berriak. Urte horretatik aurrera, trafikoa hartze hori beherantz doa.

1. taula. Tafallako Hegoaldea-Iruñeko Hegoaldea tartearen eguneko batez besteko intentsitatea.

Ekitaldia	Autobidea			N-121 errepeidea			Korridorea			Korridorean izandako hazkunderaren ehunekoak			AP-15 autobidea		
	Arinak	Astunak	Guztira	Arinak	Astunak	Guztira	Arinak	Astunak	Guztira	Arinak	Astunak	Guztira	Arinak	Astunak	Guztira
2003	13.628	3.947	17.575	4.334	1.003	5.337	17.962	4.950	22.912				75,9	79,7	76,7
2004	14.777	4.246	19.023	4.506	1.017	5.523	19.283	5.263	24.546	7,4	6,3	7,1	76,6	80,7	77,5
2005	16.216	4.850	21.066	4.078	863	4.941	20.294	5.713	26.007	5,2	8,6	6,0	79,9	84,9	81,0
2006	16.196	4.697	20.893	4.338	1.072	5.410	20.534	5.769	26.303	1,2	1,0	1,1	78,9	81,4	79,4
2007	16.538	4.598	21.136	4.530	1.251	5.781	21.068	5.849	26.917	2,6	1,4	2,3	78,5	78,6	78,5
2008	16.977	4.229	21.206	4.412	1.284	5.696	21.389	5.513	26.902	1,5	-5,7	-0,1	79,4	76,7	78,8
2009	16.757	3.680	20.437	4.385	1.275	5.660	21.142	4.955	26.097	-1,2	-10,1	-3,0	79,3	74,3	78,3
2010	16.537	3.732	20.269	4.303	1.375	5.678	20.840	5.107	25.947	-1,4	3,1	-0,6	79,4	73,1	77,1
2011	16.162	3.774	19.936	4.432	1.325	5.757	20.594	5.099	25.693	-1,2	-0,2	-1,0	78,5	74,0	77,6
2012	14.563	3.465	18.028	4.414	1.127	5.541	18.977	4.592	23.569	-7,9	-9,9	-8,3	76,7	75,5	76,5

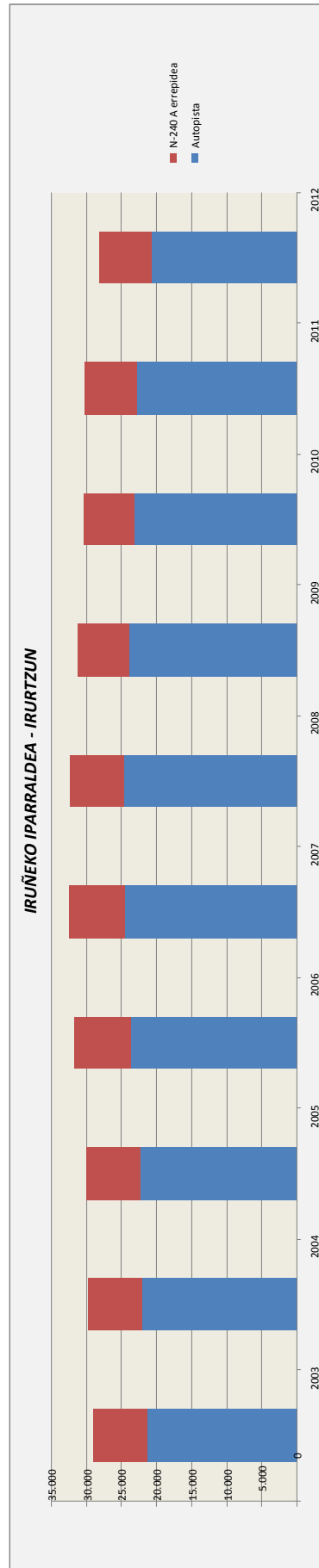
1. irudia. Tafallako Hegoaldea-Iruñeko Hegoaldea tartearen eguneko batez besteko intentsitatea.



2. taula. Iruñeko Iparraldea-Irurtzun tartearen eguneko batez besteko intentsitatea

Ekitaldia	Autobidea		N-121 errepeidea		Korridorea		Korridorean izandako		AP-15 autobideak						
	Arinak	Astunak	Arinak	Astunak	Arinak	Astunak	Arinak	Astunak	Arinak	Astunak					
20	1	4.	2	6	8	7	24	4.	2	7	83	7			
20	1	4.	2	6	8	7	24	4.	2	7	83	7			
20	1	4.	2	6	7	7	25	4.	3	1	0	7	84	7	
20	1	4.	2	7	8	8	26	5.	3	6	5,	7	84	7	
20	2	4.	2	7	7	7	27	5.	3	1	4,	2	7	85	7
20	2	4.	2	6	7	7	27	5.	3	-	-	7	85	7	
20	1	3.	2	6	7	7	26	4.	3	-	-	7	84	7	
20	1	3.	2	6	6	7	26	4.	3	-	-	7	84	7	
20	1	3.	2	6	6	7	25	4.	3	-	0,	7	84	7	
20	1	3.	2	6	5	7	24	3.	2	-	-	7	84	7	

2. irudia. Iruñeko Iparraldea-Irurtzun tartearen eguneko batez besteko intentsitatea



15. Istripu kopuruaren bilakaera. Txosteneko III. atalean aipatzen den bezala, korridoreko istripu-kopurua gutxitzea merkataritza-politika honekin bilatzen diren helburuetako bat da; halaber, aipatzen da gai honen azteketan muga bat izan dela informazio homogeneorik ez izatea, ez erabiltzen diren adierazleei buruz, ez haien denbora-esparruari buruz.

Hartara, Audenasa enpresak honako informazioa eman du:

Ekitaldia	Biktimarik gabeko istripuen kopurua (A)	Biktimarik izan den istripuen kopurua			Guztira (A+B)
		Hildakorik gabe	Hildakoekin	(B) guztira	
2003	378	81	3	84	462
2004	418	57	1	58	476
2005	421	73	6	79	500
2006	427	59	1	60	487
2007	481	63	2	65	546
2008	480	55	3	58	538
2009	346	47	4	51	397
2010	370	44	1	45	415
2011	291	39	1	40	331
2012	241	31	1	32	273

Ikusten den bezala, behera egin du nabarmen –ehuneko 59– AP-15 autobidean gertatu diren istripuen guztizko kopuruak.

Halaber, Nafarroako Gobernuak Barne Zuzendaritza Nagusiak, Trafikoko Zuzendaritza Nagusiaren datu basearen arabera, autobidearen paraleloan doazen errepide nazionalen tarteetan izandako istripuei buruzko informazioa eman du. Informazio horretan, 2008tik aurrerako datuak baizik ez dira ageri, eta soilik aipatzen dira segurtasun kidegoek laguntza eman duteneko istripuak.

Errepidea	Hildakoen kopurua	Zauritu larrien kopurua	Zauritu arinen kopurua	Istripuan inplikaturako ibilgailuak, guztira	Istripu kopurua
N-121	3	2	26	112	74
N-240A	1	1	11	29	17
2008	4	3	37	141	91
N-121	4	4	25	182	115
N-240A	0	4	5	55	37
2009	4	8	30	237	152
N-121	1	6	8	154	101
N-240A	0	4	5	58	44
2010	1	10	13	212	145
N-121	4	3	19	135	89
N-240A	0	4	5	58	44
2011	4	7	24	193	133
N-121	1	2	20	127	91
N-240A	0	2	5	46	37
2012	1	4	25	173	128

Ondoriozta daiteke istripu kopuruaren gutxitzea arinagoa dela errepide nazionaletan; halaber, nabarmentzekoa da N-121 errepidean istripu gehiago izan direla, baina gogoratu beharra dago luzeagoa ere badela.

Azken batean, aurreko datu eta informazioek ez digute biderik ematen arlo honetako beharpenen politikaren eraginkortasuna ondorioztatzeko; bai aurkitu dugu, ordea, bide hauetako istripu kopuruak behera egin duela. Hala eta guztiz ere, horretan eragina izanen zuten, noski, Trafikoko Zuzendaritza Nagusiak azken urte hauetan hartu dituen neurriek eta ezarri dituen kontrol eta kanpainak.

16. Nafarroako Gobernuak jasotako dibidenduak, Audenasaren kapitalaren ehuneko 50eko partaidetza edukitzetik heldutakoak, eta merkataritza-politikarengatik ordaindutako konpentsazioarekin daukaten lotura.

Hasierako kontratuan, zenbait baldintza ezarri ziren etekinak banatzeari eta erreserbak hornitzeari dagokienez. Hala eta guztiz ere, 2000ko otsaileko eta 2001eko martxoko akordioetan jaso zen Audenasaren administrazio kontseilua izanen dela politika hori ezartzen duena.

Gaur egun, politika horren arabera, ekitaldiko emaitza oinarri gisa hartu, hari legezko erreserba dela-eta egin beharreko ekarpena kendu eta gainerakoa banatzeko etekin edo dibidendu gisa hartzen da. Normalean, ekitaldi bakoitzeko azken hiruhilekoan, ordainketa bat egiten da, konturako dibidendu gisa, urriaren 31n banatzekoa den etekinaren arabera. Ondoren, hurrengo ekitaldian, amaierako banaketa egiten da.

Aztertutako kontabilitate-informazioaren arabera, Nafarroako Gobernuak, 2003tik 2012ra doan aldian, guztira 96,68 milioi euro jaso ditu Audenasaren dibidendu gisa. Kopuru horrek Nafarroako Gobernuak merkataritza-politikarako konpentsazio gisa guztira egindako aurrekontu-gastuaren ehuneko 70 inguru egiten du.

Ekitaldia	Nafarroako Gobernuak jasotako dibidenduak	Nafarroako Gobernuaren merkataritza politikaren arloko gastua	Dibidenduek gastuaren gainean egiten duten ehunekoa
2003	6.795.614	11.288.143	60
2004	7.485.505	11.011.099	68
2005	13.067.627	13.276.261	98
2006	11.912.109	12.874.980	93
2007	11.670.497	13.999.506	83
2008	10.194.004	15.906.422	64
2009	9.762.396	15.632.413	62
2010 ⁽¹⁾	9.403.156	15.429.138	61
2011 ⁽¹⁾	9.718.867	14.353.836	68
2012 ^{(1) (2)}	6.674.900	14.319.559	47
Guztira	96.684.675	138.091.357	70

(1) CPENen bitartez jasotakoak

(2) Kalkulua

Azken batean, aurreko datuek agerian uzten dute dibidenduek 2008tik behera egiteko joera izan dutela, eta joera hori 2012an nabarmen areagotu dela. Aitzitik, konpentsazioarengatikoko gastuek, behera egin badute ere, denboran zehar balio egonkorragoak eduki dituzte.

17. Nafarroako Gobernuaren konpentsazioaren zenbatekoari buruzko kalkuluak, Nafarroako Gobernuak 2008an onetsitako 2006-2009 Plan Ekonomiko Finantzarioaren arabera.

Plan horren arabera –Nafarroako Gobernuak eta Audenasak 2007ko urrian onetsi zuten, eta onetsi duten azkena da–, honakoa da Nafarroako Gobernuak aldi horretan ordaindu beharreko konpentsazioaren kalkulua (euroak, milakotan):

Ekitaldia	Kalkulatutako konpentsazioa	Egindako konpentsazioa
2006	12.875	12.875
2007	13.965	13.999
2008	14.902	15.906
2009	15.776	15.632
2010	16.687	15.429
2011	17.609	15.919
2012	17.883	12.754
2013	18.601	
2014	19.652	
2015	20.783	
2016	31.978	
2017	23.243	
2018	24.580	
2019	25.994	
2020	27.490	
2021	29.071	
2022	30.744	
2023	32.513	
2024	34.383	
2025	36.361	
2026	38.453	
2027	40.666	
2028	43.005	
2029ko ekainaren 30a	22.740	

Kalkulu horien arabera, kontzesio-aldiaren amaieran, Gobernuak urtero ordaindu beharreko konpentsazioa ia hiru halako izanen litzateke.

Halere, esan behar da plan hori egin zela autobidean trafikoak gora eginen zuela zioten aurreikuspen batzuen arabera. Aurreikuspen horiek baliagarriak ziren plana egin zen garaian. Egungo krisi ekonomikoa eragin nabarmena izaten ari da hipotesi horretan, eta, horrenbestez, enpresak berak, 2012ko kontuei buruzko bere txostenean, iragartzen du plan hori berraztertzen ari dela egungo egoerari eta aurreikustekoa denari egokitzeko, bai eta autobideen kontzesiodun diren enpresen kontabilitate-plan berriaren betebeharrei egokitzeko ere.

Gomendatzen dugu plan hori berrikus dadila, besteak beste arrazoiz kalkulatu ahal izateko egun hitzartua duen merkataritza-politikari eusteak zenbateko gastua lekarkiokeen Nafarroako Gobernuari.

IV.4. BEHERAPENEN POLITIKA HORREN EUSKARRI JURIDIKOA ETA, HALAKORIK BALEGO, HURA KENTZEAK NOLAKO ONDORIOAK IZANEN LITUZKEEN.

18. Bidesaria duen autobide bateko kontzesioan, autobideko erabiltzaileek ordaindu beharreko tarifen eta prezioen aldaketak direla-eta Administrazioak konpentsazioa emateko eskubidea egotea ala ez egotea honakoaren baitan egonen da: aldaketa tarifak ezartzeko ahalmena erabiliz eta Administrazio kontzesio-emaielaren aldetik egiten den –interes publikoaren justifikazioarekin– ala enpresa-askatasunez baliatuz egiten den, kontzesiodunaren merkataritza-politikaren arloko erabaki baten gisara. Bigarren kasu horretan, ezin izanen litzateke konpentsazioaz hitz egin.

19. AP-15 autobidean, tarifen eta prezioen gainean aplikatutako beherapenek konpentsazio ekonomiko bat eragin dute, zeren eta Nafarroako Gobernuak interes publikoa dela-eta justifikatu baititu. Interes horren oinarria, funtsean, autobidearen paraleloan doazen errepide tradizionalerako trafikoa arintzea eta errepide horien istripu-kopuru altua gutxitzea da, bai eta autobideko erabiltzaileak ordaindu beharreko kostua gutxitzea ere –bereziki ibilgailu astunen kasuan eta autobidea maiz erabiltzen duten ibilgailuen kasuan–. Beherapen horiek kontzesio-kontratuan bertan sartu dira, hartan aldaketa batzuk eginda. Horrenbestez, ezin da esan, gutxienez ere 1999tik, Audenasa enpresaren merkataritza-politika bereki bat egon denik.

Hori dela eta, beherapenen politika hori kendu nahi bada, ezin da kontratua hutsaltzeaz hitz egin, termino juridikoetan, baizik eta kontzesio-kontratua aldatzeaz.

Beherapen horiek kentzeak berarekin ekarriko luke automatikoki konpentsazio ekonomikoa kentzea. Hori dela eta, bi egoera bereiz daitezke:

- Konpentsazioa kentzeko ekimena Administrazioarena baldin bada, ekintza horren interes publikoa justifikatu beharko da eta ezin izanen zaio hura dela-eta kalte-ordainik ordaindu kontzesiodunari, salbu eta kontzesiodunak kentze horren ondoriozko desoreka finantzarioa alegatzen badu; izan ere, azken kasu horretan, Gobernuak hori zuzentzeko neurri egokiak hartu beharko lituzke.
- Ekimena enpresa kontzesiodunarena baldin bada, soilik beherapen horiek kontzesioan eragiten ari diren desoreka finantzarioa justifikatzen bada, Gobernuak neurri egokiak hartu beharko ditu egoera hori birbideratzeko.

Bestalde, Administrazioak berak, alde bakarretik eta bere ahalmenaz baliatuta, oinarritzko tarifak alda ditzake, betiere kontzesioaren orekari eutsita.

Azkenik, nabarmendu beharra dago Estatuko autobideen sarean bereizitako tarifak eta prezio-beherapenak aplikatzen ari direla, beren baldintza eta zenbatekoekin, eta, orokorrean, neurri horiek bai Estatuko Administrazio Orokorra, bai ukitutako erkidegoetako administrazioak¹² finantzatzen ari direla.

IV.5. TARIFETAN BEREIZKERIAK EGITEA ETA BEHERAPEN DESBERDINDUAK EGITEKO AUKERA JURIDIKOA, JATORRI GEOGRAFIKOKO ETA ONURADUNAREN KOKAPEN EFEKTIBOAREN ARABERAKO IRIZPIDEAK APLIKATUTA.

20. Sortu zenetik, Europar Batasunak garraioen politika komuna landu du, barne kohesio ekonomiko ea soziala indartzeko beharrezko jarduketa-eremu baten gisara. Merkatugaien zirkulazio askea araupetzearen esparruan, gaur egungo ekimen eta garapenak bideratzen ari dira “Garraioaren Europako Esparru Bakarra”¹³ lortzera. Esparru horrek, izan ere, Europako sistema eraldatzeko beharra dakar, mugigarritasun iraunkorra lortzeko bidean.

Garraioaren mugigarritasun iraunkor horren zutabe bat azpiegiturak dira, eta helburuetako bat da sare egoki bat lortzea, erabilera ahal den efizienteena izan dadin eta ingurumeneko eragin negatiboa ahal den gutxian gutxitzeko neurriak ezarriz. Horretarako, Europar Batasunak jo zuen azpiegituren erabileraren gaineko tarifak ezartzea tresna eraginkor bat dela pilaketa araupetzeko eta azpiegituren

¹² Adibidez, Aragoi, Katalunia edo Euskadi.

¹³ Ikus Garraioaren Liburu Zuriak, 2001-2010ekoa eta 2011koa.

eraikuntzak eta erabilerak ingurumenerako dakartzaten eragin kaltegarriak gutxitzeko. Hartara, azpiegiturak –oro har, ez soilik kontzesioaren ondoriozko bidesariak dituztenak– erabiltzeagatik pixkanaka tarifak ezartzearen alde egiten zen.

Gaur egun, Europan hiru sistema daude batera azpiegituren erabilerarengatik kostuak edo kanonak ezartzeko.

- Bidesarien Europa bat, non autobideetatik doazen erabiltzaile guztiek ordaintzen duten.
- “Eurobiñeten” Europa bat, non ibilgailu astunek ordaintzen baitute Europan zeharko errepideen sareko toki batzuetatik zirkulatzeagatik.
- Errepideen Europa bat, non ez baita inolako kanonik ordaintzen zirkulatzeagatik.

Azpiegituretan tarifak ezartzearen arloko funtsezko printzipioa da azpiegitura bat erabiltzearen kostuak haren kostu guztiak bildu behar dituela. Printzipio horren arabera, Europar Batasunaren egungo garraio-politika bideratuta dago jotzera garraioaren erabiltzaileak bere gain hartu behar dituela kostu pribatuak ez ezik (harengatik zuzeneko ordainketa; esate baterako: aseguruia, aparkalekua, erregaia, konponketak...) erabilera horretan eragindako kostu edo kalteak ere, zeinak ez baititu zuzenean ordaintzen. “Kanpoko kostuak” izenez ezagutzen direnak dira azken horiek (istripuekin lotutakoak, kutsadura atmosferikoa, zarata, trafiko pilaketa eta azpiegituraren kontserbazioa). Kanpoko kostu horiek, tradizionalki, kolektibitateak hartu izan ditu bere gain, hau da, azpiegituren titularra den administrazioak. Bada, Europako joera da kostu horiek barneratzea; bestela esanda, erabiltzaileak bere gain har ditzala. Printzipio hori erabiltzaile-kategoria eta garraio modu guztietan da aplikatzekoa.

Praktikan, kanpoko kostuak barneratzeko eragina duten tresna ekonomiko nagusiak honakoak dira: bidesariak, zergak eta, baldintza jakin batzuetan, emisio-eskubideen merkatua. Tresna bat edo bestea erabiltzea “kanpoko kostuaren ezaugarrien” araberakoa da; hartara, bidesarien kasuan, kostuak erabilera-unearen eta -tokiaren araberakoak izaten dira.

Aldaketa hori kontuan hartzeko biderik onena da bereizitako tarifak erabiltzea; izan ere, *zergatik erabili behar du erabiltzaile batek prezio bera ordu puntetan bidaiatzen denean eta gomendatutako ordutegiaren bidaiatzen duenean, edota pilaketak dauden ibilbideetatik eta aukerako ibilbideetatik bidaiatzen duenean?*¹⁴ Europar Batasunak tarifen ezarpenean aplikatzekoak diren irizpideak eta printzipioak bateratzeko ahalegin bat egin izan du, eta aldagai batzuk onartu izan ditu honakoen arabera: azpiegituren kategoria, eguneko ordua, distantzia, ibilgailuaren tamaina zein pisua, eta azpiegituren eta ingurumenaren kongestioa edo narriadura eragiten duten bestelako faktore batzuk.

21. AP-15 autobidearen kontzesio-kontraturako oinarriei buruzko agirian ezartzen da bidesarietako tarifen bereizkuntza egin ahalko dela ibilgailuen izaeraren eta motaren arabera ez ezik, ordu, data edo urtaro jakin batzuetako trafiko-dentsitatearen arabera ere, edo, bestela, autobideko tarteren baten ezaugarri berezien arabera. Bereizkuntza hori edo kontzesiorako agirian eta aztertutako kontzesio-kontratuan ageri diren irizpideen arabera bereizitako oinarrizko tarifa horiek, zilegi izateaz gainera, sozialki eta politikoki onartuak ere badira. Izan ere, irizpide horien arabera tarifa-bereizkuntza jokabide arrunta da, Europan onartzen dena. Alabaina, Administrazioak tarifak bereizterakoan irizpide bateratuak planteatzeko orduan, zuzenena da “oinarrizko tarifak” onestea, haietan bereizitako tarifak sartuta. Kontuan hartu beharra dago ezen Administrazioak onetsitako oinarrizko tarifak gehieneko tarifak direla, eta kontzesiodunak haien gainean, kontzesio-kontratuaren esparruaren barruan, bere interesetarako egokitzen jotzen duen beherapenen politika aplika dezakeela.

Parlamentu-eskaera kontuan hartuta, planteatzen da ea posiblea den erabiltzaileen jatorri geografikoa edo egoera efektiboa erabiltzea tarifak edo bidesarietako beherapenak bereizteko irizpide gisa. Horrelako irizpideen zabaltasunak, formulatuta dauden moduan, eragozten du adierazpen kategoriko bat egitea. Egin dezakegun gauza bakarra da finkatzea baloraziorako zein irizpide hartu behar diren kontuan irizpide horiek Zuzenbidearen araberakoak izateko.

¹⁴ 2000-2011ko Liburu Zuria.

Bai Espainiako jurisprudentziak, bai Europakoak berdintasun printzipioaren aplikazioari eta auzitan jarritakoen antzeko bereizkuntza-irizpideen erabilerari buruzko erabakiak hartu izan dituzte, eta, oro har, baieztatu dute ezen zilegi izateko interes publikoaren justifikazio argia eduki behar dutela. Izan ere, artifiziosoak nahiz justifikazio gabeak diren tratu-desberdintasunak errefusatzen dira, arrazoizko irizpideetan eta irizpide objektiboetan oinarrituta ez egoteagatik, zeren eta tratu-desberdintasunak edo proposatutako neurriak proportzionalak izan behar baitute lortu nahi den xederako.

Jatorri geografikoan oinarritutako irizpideak autobidea aukerako beste bide batzuk maizago erabiltzeko dagoen interes publikoarengatik justifika daiteke, zeren eta litekeena baita aukerako bide horiek erkidegoarentzat kostu handiagoa eragitea ingurumeneko, segurtasuneko eta poliziaren aldetiko kostuei erreparatuta. Argi dago printzipioz erraz justifika daitekeela hobariak aplikatzea segur aski bidesaridun autobidea maizago erabiltzen dutenei, eta ez noizean behin bidesari hori ordaintzen dutenei, batez ere lehenengoentzat laneko arrazoiengatik nahiz bizitoki-arrazoiengatik beharizan bat izan daitekeenean. Bidesaridun autobidearen ohiko erabileraren azken xedeak justifikatzen du gisa horretako irizpideak aplikatzea, irizpide horiek neurri baztertzaille gisa hartzetik urrunduta. Alabaina, jatorri hori ongi mugatu beharra dago eta toki eta esparru jakin bat hartu behar du. Izan ere, jatorri zabalagoko irizpide bat erabiltzeak auzitan jarriko bailuke neurriaren proportzionaltasuna eta erabileraren ohikotasunaren justifikazioa. Nolanahi ere, inolaz ere ezin izanen litzateke nazionalitatearen irizpidea erabili, Europar Batasuneko beste herrialde batzuetako herritarrak kanpoan utzita.

Gainera, kontuan hartu beharra dago jatorriaren irizpidea ezin izanen dela erabili zerbitzuen prestazio askea nahas dezakeen eta Europar Batasunaren eremuko salgaien zirkulazio askerako baztertzaille gerta daitekeen inongo esparrutan.

Erabiltzaileen egoera efektiboan oinarritutako irizpideei dagokienez, kontuan hartu beharko dira, halaber, adierazi dugun arau orokorra, egoera baztertzailleak saiheste aldera. Posible izanen dira irizpide sozialei begira egindako tarifa-murrizketak, beherapenak eta hobariak; esate baterako, errenta mailari, familia ugariko kidea, langabetua edo ezgaitua izateari, ibilgailu ekologikoak erabiltzeari, ibilgailuen okupazioari eta abarrei begira egindakoa.

V. AMAIERAKO LABURPENA

Nafarroako Gobernuak AP-15 autobidearen kontzesioa duen enpresari ordaintzen dion kontentsazioak, erabiltzaileei egindako beherapen hitzartuak egiteagatik, 138,09 milioi euroko aurrekontu-gastua ekarri du, guztira, 2003tik 2012ra. Zenbateko horrek beherapen horiek aplikatzeagatik enpresan guztira eragin den kostuaren ehuneko 38 inguru egiten du.

Autobidetik iragaten diren ibilgailuen ehuneko 65ek beherapenen bat izaten dute.

Gobernuaren kontentsazioaren zenbatekoa erabili da, gutxi gorabehera, berariazko beherapenen ehuneko 80 eta ohiko erabilerarengatik beherapenen ehuneko 20 finantzatzeko. Ibilgailuen tipologiari erreparatuta, ehuneko 60 ibilgailu arinak dira eta ehuneko 40 ibilgailu astunak.

AP-15 txartelen ehuneko 82 eta haien titularren ehuneko 80 helbidea Nafarroan duten pertsona fisiko eta juridikoak dira. Beherapenei atxikitako ibilgailu arinen OBE's gailuei dagokienez, portzentaje horiek ehuneko 89 eta 88 dira.

Ibilgailu arinentzako ohiko erabilerarengatik beherapenetan, onuradunen ehuneko 90 eta gastuaren ehuneko 94 Nafarroan helbidea duten erabiltzaileei dagozkie. Ibilgailu tipologia bererako berariazko beherapenetan, portzentaje horiek ehuneko 87koa eta 92koa dira, hurrenez hurren.

Ezin da zehaztu ibilgailu astunentzako berariazko beherapen horien onuradunen jatorri geografikoa, beti beherapena duten bidesariak ordaintzen baitituzte.

Beherapen horiek autobidean iragate gehiago izatean eta autobidearen paraleloan doazen errepideetako tartetako trafiko gehiago hartzean daukaten eraginari buruz egindako azterketetan, ezin da fede emateko moduan ondorioztatu, aztertutako aldian eta bereziki 2008an, beherapenen ezarpena pizgarri bat izan denik trafiko hori harrapatzeko; hala eta guztiz ere, galdetu beharko litzateke zer gertatuko zen beherapen horiek ezarri izan ez baziren. Gainera, egungo krisi ekonomikoko egoera nabarmentzeko moduko eragina izaten ari da bidesaridun autobideen trafikoaren gutxitzean; hartara, 2012an, autobide nazional guztiak hartuta¹⁵, trafikoaren urte arteko ehuneko 11,25eko jaitsiera gertatu da, nahiz eta AP-15 autobidean jaitsiera hori txikiagoa izan den, ehuneko 9,58koa.

Beherapenen politika hori Administrazioaren interes publikoan oinarrituta dagoela eta kontzesio-kontratuan sartu dela abiapuntutzat harturik, hura kenduko balitz kontratu hori aldatu beharko litzateke, eta horrek berarekin ekarriko luke, halaber, kontentsazioa deuseztatzea. Alabaina, aztertu beharko litzateke kontzesioaren oreka ekonomiko-finantzarioan nolako eragina duen horrek, zeren eta inguruabar horrek desoreka eraginen balu, Nafarroako Gobernuak behar diren neurriak hartu beharko bailituzke egoera hori birbideratzeko.

Erabiltzaileen jatorri geografikoa edo egoera efektiboa bidesarietako tarifak bereizterakoan edo beherapenak aplikatzerakoan irizpide gisa hartzeko, arrazoizko irizpideetan eta irizpide objektiboetan oinarritu beharko litzateke erabaki hori, eta neurriak proportzionalak izan beharko lirateke lortu nahi den helbururako.

Azkenik, Nafarroako Gobernuak, Audenasaren kapitalaren ehuneko 50eko jabea baita, 2003tik 2012ra 96,68 milioi euroko dibidenduak jaso ditu. Zenbateko horrek beherapenen ondoriozko kontentsazioak ekarri duen gastuaren ehuneko 70 egiten du.

Ignacio Cabeza del Salvador kontu-ikuskatzailea arduratu da lan honetaz, eta hark proposatuta eman da txosten hau, indarrean dagoen araudiak aurreikusitako izapideak bete ondoren.

Iruñean, 2013ko ekainaren 3an

Lehendakaria: Helio Robleda Cabezas

¹⁵ Audenasa enpresaren 2012ko oroitidazkiaren arabera.

1. ERANSKINA. AP-15aren KONTZESIOARI ETA USTIAPENARI LOTURIKO GERTAKARI NAGUSIEN DESKRIBAPEN LABURRA.

Eranskin honetan A-15 autobian eragina izan duten gertakari nagusiak bildu ditugu, Kontuen Ganbarak eginiko lanaren ikuspuntutik. Diru-zenbatekoak eurotan adierazita daude.

A) Maiatzaren 10ek 22/1972 Legearen bitartez, Garapen Ekonomiko eta Sozialerako III. Plana onetsi zen, eta Nafarroako autobidea lehentasunezko helburuen artean sartu zen. Aurreikusi zen 1972. urterako haren lehenengo fasea eraikiko zela (Tutera-Iruña-Irurtzun tartea).

Gero, uztailaren 21eko 7/1972 Lege-dekretua onetsi zen, Nafarroako Autobidea eraiki, mantendu eta ustiatzeari buruzkoa. Lege-dekretu horretan, Nafarroako Autobidea eraiki, kontserbatu eta ustiatzeko prozesurako **oinarrizko arauak** ezarri ziren, eta ezarri zen, halaber, Nafarroako Foru Diputazioa izanen zela lehiaketa hori egiteko erakunde eskuduna; zenbait onura eta pizgarri eman zituen eta garai hartan Foru Komunitatearen eskumen-eremuaz kanpo zeuden alderdi juridiko eta finantzario batzuk arautu zituen. Halaber, autobide hori III. Garapen Planaren baitan zegoenez, lege horrek adierazi zuen Estatuak kontzesioa emandako gainerako bideetan aplikatzekoak ziren antzeko arauak aplikatuko zirela. Azkenik, legeak zehazten zuen autobidea bi fasetan eginen zela: lehena, Tutera Iruña eta Irurtzunekin lotuko zuena; bigarrena, Irurtzun probintziako Iparraldearekin lotuko zuena.

Lehen fasea baizik ez zen egin; bigarrena –egun Leitzarango Autobia izenaz ezagutzen dena– geroago eta zuzenean eraiki baitzuen Nafarroako Gobernuak. Egun, doako autobia bat da.

B) 1972ko irailaren 13ko Nafarroako Aldizkari Ofizialak (aurrerantzean, NAO) "Nafarroako Autobidearen lehen fasea eraiki, kontserbatu eta ustiatzeko" lehiaketa eman zuen argitara. Halaber, aldizkari horrek berak aipatu lehiaketarako oinarrien baldintza-orriak argitaratu zituen.

C) 1973an (1973ko ekainaren 13ko NAO), Diputazioak erabaki zuen aipatu lehiaketa aurkeztutako bi proposamenetako bati **esleitzea**, hain zuzen ere ondoko enpresa eta entitateek aurkeztu eta abalaturakoari: Banco Central, Banco Hispano-Americano, Dragados y Construcciones SA eta Huarte y Compañía, S.A.

D) 1973ko uztailaren 28an, "Autopistas de Navarra, Sociedad Anónima (Audenasa)" merkataritza konpainia **eratu** zen".

E) 1973ko abuztuaren 10ean autobidearen **kontzesio-kontratuaren** eskritura publikoa egin zen. Hona haren edukiaz atera ditugunak:

- Kontzesioaren adjudikazioa 41 urtetarako izanen da, hain zuzen ere 2014ko ekainaren 8ra artekoa.
- Kapital sozialak, gutxienez, egindako inbertsioen ehuneko 25 egin behar du.
- Plan ekonomiko eta finantzario bat onetsi da; hartan, kontzesioa bukatu arteko magnitude ekonomiko nagusiak bildu dira.
- Itzulketa Funttsaren zuzkidura enpresaren emaitza positiboaren arabera ezarri da.
- Sozietateak, besteak beste, ondoko onura fiskalak izanen ditu: Hiri Kontribuzioaren ehuneko 95eko hoberia, Ondare Eskualdaketen eta Egintza Juridikoen gaineko Zergaren ehuneko 95eko murrizpena, kontzesioak iraun bitartean garai hartako lizentzia fiskalaren salbuespena eta Sozietateen gaineko Zergaren salbuespena, kapital sozialaren ehuneko 10 gainditzen ez duen onuraren zatian.
- Kontrata iraungitzeko formula gisa, besteak beste, kontzesio-hartzailearen eta Diputazioaren adostasuna –behar den hitzarmeneko baldintzetan– ezarri zen; erreskatea, berriz, Diputazioaren deklarazio batez egin daiteke, kontratazioari buruz indarrean dagoen moduari eta araubideari jarraituz, baina, gutxienez, 15 urte iragan direnean.

F) 1984ko urtarrilaren 31n, Nafarroako Parlamentuak Nafarroako Autobidea **ekonomikoki saneatzeko** Estatuako Administrazioaren eta Nafarroako Foru Diputazioaren arteko hitzarmena onetsi zuen. Bi administrazio horiek, funtsean, bakoitzak Audenasaren akzioen ehuneko 50

zuzenean edo zeharka erosteko konpromisoa hartu zuten, bai eta biek batera 7,21 milioi arteko finantza ekarpenak egiteko ere, sozietatearen egitura ekonomikoa eta ondare egitura saneatu ahal izateko.

G) 1984ko apirilaren 6an, Foru Diputazioak eta Ekonomi eta Ogasun Ministerioak hitzarmen bat sinatu zuten –Empresa Nacional de Autopistas (ENAUUSA) enpresaren bitartez– Audenasaren lehengo akziodunen akzioak erosteko. Haien guztizko balioa 30,12 milioitan zela eta administrazioetako bakoitzak haien ehuneko 50 erosi zutela finkatu zen; halaber, diru horren ordainketa 2014ko dirutan, interesik gabe, eginen zela ere ezarri zen.

Aurreko hitzarmenari jarraituz, Nafarroako Gobernuaren Balantzean, "epe luzeko hartzekodunak" masaren baitan, 15,06 milioi pezetako zorra, 2014ko ekitaldian ordaintzekoa, jaso zen. Hona haren azalpena (milioitan):

Epe luzeko hartzekodunak	Zenbatekoa
Caja Postal	3,39
Dragados y Construcciones	3,39
Banco Central Hispano	6,77
CAN-CAMP	1,51
Guztira	15,06

I) Kontzesio-kontratuaren 1. aldaketa: 1987ko maiatzaren 19an, Nafarroako Gobernuak eta Audenasa enpresak hitzarmen bat sinatu zuten AP-15 autobidearen kudeaketaren kontzesio-kontratua aldatzeko. Hona hari buruz azpimarratu duguna:

- Indarrik gabe gelditzen da kontzesioa hartu zuen enpresak Iruñeko kanpo aldeko saihebidetaren Mendebaldeko Adarra eraikitzeko kontratua jaso zen betebeharra.
- Adar hori, behin eraiki ondoren, bidesaria ordaindu beharrik gabe, kontzesioari gehituko zaio; hura kontserbatzeko eta ustiatzeko gastuak, ordea, behar diren bidesarietan jasanaraziko dira.
- Tafalla Iparraldeko lotunea eraikiko da; Tafalla Iparra eta Tafalla Hegoa lotuneetako bidesaria finkatu zen.

J) Tafallako ingurubidea. ENAUUSA enpresak eta Nafarroako Gobernuak akordio bat sinatu zuten 1990eko martxoaren 6an; haren indarrez:

- Tafalla Iparra eta Tafalla Hegoa autobide tartea herri horren ingurubide bihurtzen da.
- Autobide-tarte hori bidesaria ordaindu beharrekoa da, baina erabiltzaileak ez Nafarroako Gobernuak ordainduko du.
- Tarte horretako trafikoak eguneko 10.000 ibilgailuko batez bestekora iristen denean, Nafarroako Gobernuak bere gain hartzen du, 18 hilabeteren epean, bidesaririk gabeko Tafallako beste ingurubide bat eraikitzeko konpromisoa.

K) Kontzesio-kontratuaren 2. aldaketa. Nafarroako Gobernuak, Enausak eta Audenasak **1997ko** abenduaren 10ean sinaturiko akordioa; haren bitartez, kontzesioaren kontratua aldatzen da, besteak beste, ondoko alderdiotan:

- Bidesariak merkatzen dira: ehuneko 25 ibilgailu arinentzat eta ehuneko 30 ibilgailu astunentzat.
- Beherapenak autobidearen txartela erabili ohi dutenentzat.
- Tarifa berriak KPlaren ehuneko 95aren arabera eguneratuko dira.
- Kontzesioaren epea 2029 urteko ekainaren 30era arte luzatuko da, hau da, 15 urte gehiago.
- Tafalla Iparra-Tafalla Hegoa bidesariaren ordainketa 2001eko abenduaren 31n bukatuko da.

- Audenasak bere gain hartzen du 1998-2000 hirurtekoan 7,21 milioi pezetako hobekuntzak egiteko konpromisoa.
- Plan ekonomiko-finantzario berri bat onesten da, kontzesioaren epea luzatzean eta tarifak jaistean oinarrituta.
- Nafarroako Gobernuak bere gain hartzen du 2015eko urtarrilean Enausak Audenasan dituen akzio guztiak erosteko konpromisoa, erosi ere nominalaren balioa gehi bana daitezkeen erreserbei dagokiena ordainduta, baldin eta 2013ko abendua baino lehen Enausak Nafarroako Gobernuari fede emateko moduan saldu nahi duela jakinarazten badio.

L) Nafarroako Gobernuak eta Audenasak 1999ko maiatzaren 26an sinaturiko hitzarmena, AP-15 autobideko **bidesarrietan beherapen berriak aplikatzeko. Hitzarmen horren bitartez, beherapen nabarmenak egiten dira autobideko txartela duten erabiltzaileentzat: ibilgailu arinek ehuneko 100eko beherapena izanen dute itzultzeko bidaietan, baldin eta 72 ordu baino lehen egiten badira; ibilgailu astunentzat ehuneko 25 eta 75 bitarteko beherapenak ezarri ziren. Nafarroako Gobernuak bere gain hartzen du Audenasari urtero bilketa teorikoaren eta errearen artean dagoen aldea ordaintzeko konpromisoa.**

M) Kontzesio-kontratuaren 3. Aldaketa. Nafarroako Gobernuak, Enausak eta Audenasak 2000ko otsailean sinatutakoa. Kontzesio-kontratu aldutzen da ondoko puntuetan, funtsean:

- Bidesariak nabarmen merkatzen dira, bai ibilgailu arinentzat eta bai ibilgailu astunentzat ere; azken kasu horretan, gainera, ez dago erabiltzaile txartela erabili beharrik.
- Nafarroako Gobernuak urtero Audenasari ordainduko dio bilketa teorikoaren eta errearen artean dagoen aldea. Ekarpen hori egiten da zenbatekoa zehazten duen formula baten bitartez, likidazio aldian espero den diru-bilketa teorikoaren eta aldi horretako egiazko diru-bilketa arteko diferentzia kalkulatu. Horretan guztian, behar diren eguneratze-faktoreek eragiten dute, betiere kalkulurako ezarritako prozedura baten arabera.
- Plan ekonomiko-finantzario berri bat onetsi da, kontuan hartuz, gainera, Itzulketa Fondoaren zuzkidurei eta autobideetako kontzesio-hartzaile diren enpresei aplikatzekoa zaion Kontabilitate Plan Orokorraren egokitzapen berriak ezarritako finantza-gastuak.
- 2014ko ekainetik, hiri-kontribuzioaren eta lizentzia fiskalaren gainean zegoen hoberia desagertu ziren. Nafarroako Gobernuak 2005eko urtarrilean akzioak erosten ez baditu, gainerako hoberi fiskalei kontzesioaren amaierara arte eutsiko zaie.

N) Kontzesio-kontratuaren 4. aldaketa. Nafarroako Gobernuak 2001eko martxoan erabaki zuen kontzesio-agiriko eta kontratuko klausula batzuk eta 1997tik 2000ra bitarteko akordioaren estipulazio batzuk aldatzea. Honakoei buruzkoak dira, funtsean:

- Enpresaren etekinaren destino-erreserbak ez aplikatzea etekin horrek kapital nominalaren ehuneko 10 gaintzen duenean.
- Enpresak autobidean egin beharreko inbertsio berriak zehaztea. Inbertsio horiek 7,21 milioiko kostua izanen dute, 1997an erabaki bezala.
- Beherapenak urtero gaurkotzea tarifak eta bidesariak berrikusten diren aldi beran, ekitaldi bakoitzeko martxoaren 31n indarrean egon daitezten.
- AP-15 txartelak emititzeko baldintzak eta betekizunak Audenasa enpresarekin erabakiko dira. Nolanahi ere, Nafarroako Gobernuak onetsitako beherapenak jaso beharko dira.
- Ibilgailuen bolumen berria, trafikoa esleitzearen eraginetarako eta trafiko-hazkunderen faktorea kalkulatzeko.

Ñ) 2001eko azarotik 2002ko azarora, hiru hitzarmen sinatu ziren zenbait lotura eta ordainketa-estazio nagusi zabaldu, egin eta erreformatzeko. Hitzarmen horietan haiek egiteko eta mantentzeko baldintzak ezartzen dira, bai eta bidesarien bidezko diru-sarreraren ebaluazioan izanen duten eragina ere.

O) Kontzesio-kontratuaren 5. aldaketa. Nafarroako Gobernuak 2007ko ekainaren 18an erabaki zuen kontzesio-agiriko eta kontratuko klausula batzuk eta 1997ko, 2000ko eta 2001eko akordioetan jasotako estipulazio batzuk aldatzea. Zehazki, honakoak nabarmendu nahi ditugu:

- Kontrata aldatzen da, zeren eta ezartzen baita kontzesioa 2029ko ekainaren 30ean amaituko dela eta data horretan autobidea Nafarroako Foru Komunitateari itzuliko zaiela, enpresa kontzesiodunaren eta zerbitzuguneetako enpresa kudeatzaileen arteko kontratuen salbuespenarekin, baldin eta data hori gainditzen duen indarraldia badute. Kasu horietarako, Nafarroako Gobernuak kontratu horietan subrogatuko da.
- Tarifen, bidesarien eta beherapenen berrikuspina edo gaurkotzea urte naturalaren arabera egingen dira; hau da, urtarrilaren 1etik abenduaren 31ra. Denbora-esparru horretan, halaber, Nafarroako Gobernuaren konpentsazioa ordainduko da, hileroko fakturen bitartez. Faktura horiek urteko amaierako likidazioaren konturako aurrerakintzat hartuko dira.
- Aurreko sistema aldatzearen ondorioz Audenasak lortuko duen koiunturazko diru-bilketa handiagoa erabiliko da zenbait jarduketa finantzatzeko –hiru milioi euroko kostua kalkulatu da–; hain zuzen ere, akordioan finkatuta dauden jarduketak dira, funtsean tele-ordainketa eta Valtierra eta Tafallan lotune berriak ezartzeari dagozkionak.
- Tele-ordainketa (Vía-T) bidezko kobrantzarako OBE's gailuak ezartzea onesten da. Nafarroako Gobernuak AP-15 txartela duten erabiltzaileei aplikatzen dien beherapenen politika bera aplikatuko zaie gailu horretara aldatzen direnei.
- Nafarroako Gobernuak beherapenen ondoriozko konpentsazioarengatik ordaintzen duen ekarpen ekonomikoa kalkulatzeko formula, 2000ko otsaileko akordioan ezarritakoa, aldatzen da.
- Nafarroako Gobernuaren erabakia baino lehen aldeek sinatutako hitzarmenean, ezartzen da kontzesio-kontratuaren testu bateratu bat egiteko lantalde bat sortuko dela. Lantalde hori Nafarroako Gobernuak Audenasan duen ordezkariak koordinatuko du. Ez dago jasota testu bategin hori egin denik.

P) 2008ko otsailean, Gobernuak kontzesiodunaren 2006tik 2029ra bitarteko aldirako plan ekonomiko-finantzario berria onetsi zuen. Planak 2000n onetsitakoa ordeztzen du, eta haren oinarritzko hipotesien jokaeran izandako aldaketak jasotzen ditu; funtsean, honakoei buruzkoak dira hipotesi horiek: zorraren birfinantzatzea, trafikoaren egiazko maila, egiazko diru-sarrerak, inflazioa eta dibidenduen politika.

Q) Kontzesio-kontratuaren 6. aldaketa. Nafarroako Gobernuaren 2008ko martxoaren 10eko erabakia, zeinak onesten baitu Gobernuaren eta Audenasaren arteko hitzarmena, AP-15 txartela edo Vía-T gailua (Audenasaren beherapenei lotua) duten ibilgailu arinen erabiltzaileei **ibilgailu astunen ohiko erabilerarengatiko beherapen berriak** aplikatzeari buruzkoa. Erabakiak, funtsean, honakoak ezartzen ditu:

- Ohiko erabilerarengatiko beherapen berriak, martxoaren 15etik aurrera AP-15 txartela eta Audenasaren beherapenei atxikitako Vía-T gailuak dituzten ibilgailu arinei aplikatzekoak. Beherapen horiek hileko iragate-kopuruaren arabera portzentaje batzuen bidez ezartzen dira, eta beherapen handiagoak egiten dira Vía-T gailua erabiltzen bada. Beherapen horiek Gobernuari fakturatzeko zaizkio, gainerako beherapenetatik bereizita.
- Vía-T sistemara aldatzen diren egungo titularren AP-15 txartela baliogabe gelditzen da.
- Beherapen horiek konpentsatzeko kalkulu-metodoa berariazko beherapenen ondoriozko konpentsaziorako indarra duena da.
- Aurrekoa gorabehera, Gobernuaren eta Audenasaren arteko batzorde tekniko bat eratzen da, bai trafikoaren balizko igoerak ekar lezakeen eragin ekonomikoa aztertzeko, bai hark autobidearen ustiaketa-kostuetan izanen dituen ondorioak aztertzeko ere. 15 hilabeteko epean, lortutako emaitzei buruzko eta, haien arabera, hitzarmen indardunean izanen duen eraginari buruzko azterlan bat aurkeztuko du.

- Kontzesio-kontratuan ohiko beherapen horiek sartzen dira.

2. ERANSKINA. AUDENASA ENPRESAK APLIKATUTAKO BEHERAPENEN AZTERKETA ETA BILAKAERA (2008-2012).

Ondoren taula batzuk jarri ditugu, non aurkezten baititugu enpresa kontzesiodunak aplikatutako beherapenen guztizkoak izan duen eragina, bilakaera, beherapenen tipologia, ordainketa sistema eta beherapenak zein ibilgailu-motari aplikatzen zaizkion.

A) Bidesarien bidezko guztirako diru-sarrerak eta aplikatutako beherapenak.

	2008	2009	2010	2011	2012
Diru-sarrera gordinak	64.266.437	62.580.695	61.898.636	62.219.356	57.964.926
AP-15 txartela	16.401.983	10.443.927	8.826.027	7.970.937	4.883.938
OBE's	18.606.351	27.445.734	30.664.319	33.408.831	34.917.662
Gainerakoa	29.258.103	24.691.035	22.408.290	20.839.587	18.163.327
Beherapenak, guztira	35.021.486	34.277.515	33.998.185	34.448.107	31.685.366
Berariazko beherapenak	33.099.232	31.636.320	31.304.867	31.696.446	29.093.076
Ohiko erabilerarengatik beherapenak	1.922.254	2.641.195	2.693.318	2.751.661	2.592.290

Diru-sarrera gordinen barruan, OBE's sistemaren bidez lortutakoek ehuneko 88 egin dute gora; txartelen bidez lortutakoek, aldiz, ehuneko 70 egin dute behera.

Berariazko beherapenek ehuneko 12 egin dute behera; ohiko erabilerarengatik beherapenek –2008ko apirilean ezarritakoak–, aldiz, ehuneko 35 egin dute gora.

B) Autobideko guztizko iragateen, diru-sarrera gordinen eta aplikatutako beherapenen bilakaera.

Ekitaldia	Autobideko iragate kopurua	Adierazlea	Diru-sarrera gordinak	Adierazlea	Beherapenak, guztira	Adierazlea
2008	22.293.283	100	64.266.437	100	35.021.486	100
2009	20.729.020	93	62.580.695	97	34.277.515	98
2010	20.763.978	100	61.898.636	96	33.998.185	97
2011	20.639.649	99	62.219.356	97	34.448.107	98
2012	18.699.067	91	57.964.926	90	31.685.366	90

Ikusten den bezala, 2008tik 2012ra iragateen kopuruek, metaturik, ehuneko 16 egin dute gora; diru-sarrera gordinen eta beherapenen guztizkoek, berriz, ehuneko 10eko jaitsiera metatua izan dute.

Nabarmenezkoa da hiru aldagaiek 2012an izan duten jaitsiera handia, 2011ko balioekin alderatuta.

C) Ibilgailu motaren arabera beherapenak.

Ekitaldia	Beherapenak, guztira	Arinak	Adierazlea	Astunak	Adierazlea	Astunek guztizkoan egiten duten ehunekoak
2008	35.021.486	18.100.206	100	16.921.280	100	48
2009	34.277.515	19.092.438	105	15.185.077	90	44
2010	33.998.184	18.698.778	103	15.299.406	90	45
2011	34.448.106	18.685.516	103	15.762.590	93	46
2012	31.685.366	16.976.877	94	14.708.489	87	46

Ibilgailu astunen beherapenek proportzio handiagoan egin dute behera ibilgailu arinen beherapenek baino; ehuneko eta ehuneko 6, hurrenez hurren. Ibilgailu astunen beherapenen multzoa berariazko beherapenen kategoriaren barruan dago.

Ibilgailu astunen beherapenen garrantziak beherapen guztien ehuneko 45aren eta 46aren artekoa izaten jarraitzen du. Horrenbestez, ibilgailu arinen beherapenek pisu handiagoa dute.

D) Ibilgailu arinen beherapenen eta haien ordainketa sistemaren xehetasunak.

Ekitaldia	Arinen beherapenak, guztira	Itzulerarengatiko berariazko beherapena	Berariazko beste beherapen batzuk	Ohiko erabilerarengatiko beherapena
2008	18.100.206	5.725.425	10.452.528	1.922.254
2009	19.092.438	5.815.836	10.635.408	2.641.196
2010	18.698.778	5.729.911	10.275.552	2.693.317
2011	18.685.516	5.723.960	10.209.895	2.751.661
2012	16.976.877	5.194.056	9.190.530	2.592.290

Ohiko erabilerarengatiko beherapenek pisu erlatibo txikia dute guztizkoan, nahiz eta haien proportzioak gora egin duen, ibilgailu arinen guztizkoaren ehuneko 11 izatetik ehuneko 15 izatera pasa baita. Doako itzulerako beherapenen bolumenak lehengoari eusten dio; gainerako berariazko beherapenek, berriz, behera egin dute.

Ibilgailu arinen beherapengatiko ordainketa-sistema.

Ekitaldia	Ibilgailu arinentzako beherapenak	Beharpenei atxikitako OBE's gailuak	OBE's gailuaren ehunekoa	AP-15 txartela	Txartelaren ehunekoa
2008	18.100.206	7.513.054	42	10.587.153	58
2009	19.092.438	12.011.713	63	7.080.727	37
2010	18.698.778	12.684.117	68	6.014.663	32
2011	18.685.516	13.213.183	71	5.472.333	29
2012	16.976.877	13.582.106	80	3.394.770	20

2008an ordainketa gehienak AP-15 txartelaren egiten ziren (ibilgailu arinen beherapendun ordainketa guztien ehuneko 58), baina 2009tik aurrera gehien erabiltzen den sistema OBE's gailuarena da, 2012an sistema horren bitartez ordaintzen baita ibilgailu arinei beherapenak egindako kasuen ehuneko 80an.

3. ERANSKINA. AUDENASA SOZIETATEAREN ADIERAZLE NAGUSIAK 2008-2012 ALDIAN

Ondoren, Audenasa enpresa kontzesiodunak 2008tik 2012ra izan duen bilakaerari buruzko adierazle eta magnitude batzuk aurkezten ditugu, urteko kontuen arabera emanak. Kontuan hartu beharra dago 2008ko informazioa kontabilitate plan orokor berriaren aplikazioaren lehenengo urteari dagokiola.

Hau da 2008tik 2012ra bitarteko ekitaldietako langileen batez bestekoa:

Langileen batez besteko kopurua	2008	2012
Zuzendaritza lanpostuak	3	3
Teknikariak	14	12
Administrariak	18	18
Bestelako langileak	86	77
Guztira	121	110

Hau da, aldi horretan, ehuneko 11 egin du behera langileen kopuruak. Horrek ehuneko 9ko jaitsiera erakusten du.

2008an, langileria gastua, zama sozialak barne, 5,15 milioi eurokoa izan zen; 2012an, berriz, gastu hori 5,12 milioikoa izan zen.

Negozio-zifraren zenbatekoa ondoren adierazten duguna da (euroak, milakotan):

Negozio-zifra	2008	2012
Eskudiruko kobrantza	7.858	6.432
Txartel bidezko kobrantza	37.794	16.833
Tele-ordainketa bidezko kobrantza	18.606	35.264
Kobrantza geroratua	14.223	10.722
<i>Bidesariengatiko diru-sarrerak, guztira</i>	<i>78.481</i>	<i>69.251</i>
Hobariak eta rappela	(35.022)	(31.685)
Negozio-zifra	43.459	37.566

Horiek aztertuta, ondokoak nabarmentzen ditugu:

- Negozio-zifra garbia ehuneko 14 jaitsi da. Soilik bidesari bitartezko diru-sarrerak konparatuta, jaitsiera hori ehuneko 12koa da.
- Jaitsiera horiek AP-15 autobideak 2012an trafikoan izandako jaitsieratik heldu dira.
- Hobariak eta rappelak ehuneko 10 baizik ez dute behera egin.
- Tele-ordainketa bidezko kobrantzak ia bi halako dira. Txartelen bidezko kobrantzek antzeko proportzioan egin dute behera.

Kapitalaren eta erreserben osaera honako taulan erakusten dugu (euroak, milakotan):

Kapitala eta erreserbak	2008	2012
Kapital soziala	170.435	170.435
Legezko erreserba	16.511	25.080
Bestelako erreserbak	3	(15.039)

Bestelako erreserben barruan, borondatezkoak sartzen dira, eta 15,04 milioi euroko saldo negatiboa dute. Saldo hori heldu da sozietatean izandako doikuntzetatik, hain zuzen ere azpiegitura publikoen kontzesiodunak diren enpresei aplikatzekoa zaien kontabilitate plan orokorra egokitzeko 2010ean onetsitako arauen lehenengo aplikaziotik heldutakoetatik.

Kreditu-entitateekiko zorrak honakoak dira (euroak, milakotan):

Kreditu-entitateekiko zorrak	2008	2012
Epe luzera	53.057	-
Epe laburrera	12.220	53.193
Guztira	65.277	53.193

2008ko epe luzeko zorra eta 2012ko epe laburrekoa 2005eko abenduan hitzartutako mailegu sindikatu bati dagozkio; mailegu horrek 53,2 milioiko nominala du eta helburu du 2005eko data bereko muga-eguna zuten obligazioen jaulkipenaren zenbateko garbia birfinantzatzea. Maileguak muga-egun bakarra du, 2013ko abenduan.

2008an, gainera, enpresak epe laburreko zor bat bazeukan, 2006an egindako kreditu-poliza batetik heldutakoa. Poliza horrek 22 milioiko gehieneko zenbatekoa zuen. Zor hori 2009an kitatu zen.

2008ko eta 2011ko ekitaldietako **emaitzak** ondoren adierazten ditugunak dira (euroak, milakotan). Halaber, haien banaketa-proposamena agertzen dugu:

Emaitzak	2008	2012
Ustiapenekoa	25.825	16.249
Finantzetakoa	(1.318)	(1.514)
Zergak ordaindu aurretik	24.506	14.736
Ekitaldiko emaitza	22.288	14.736

2012an, enpresaren ekitaldiko emaitza 2008koa baino ehuneko 34 txikiagoa izan zen. 2012. urte horretan, enpresak ez du sozietateen gaineko zerga ordaindu (ondoren ikus daiteke atal hori).

Aurreko emaitzaren banaketa hurrengo taulan erakusten dugu (euroak, milakotan):

Emaitzen banaketa	2008	2012
Ekitaldiko emaitza	22.288	14.736
Aplikazioa:		
Legezko erreserba (% 10)	2.229	1.474
Dibidenduak	20.059	13.262

Sozietateen gaineko zerga

Sozietateak araubide orokorreko sozietateen gaineko zerga ordaintzen du. Zergak Nafarroako Foru Ogasunari aitortzen eta ordaintzen dizkio. Kontzesio-kontratuaren arabera, Audenasa zerga horretatik salbuetsita dago, kapital sozialaren ehuneko 10a gainditzen ez duen emaitzaren atalean; salbuetsitako oinarri horretatik gorako etekinei ehuneko 30eko tasa orokorra aplikatzen zaie. 2012an, salbuespen horrek lortutako emaitza gainditzen du. Hori dela eta, sozietateak ez du inongo gasturik sortu etekinen gaineko zergari dagokionez.

	2008	2012
Zergak ordaindu aurreko emaitzak	24.506	14.736
Zerga ordaintzetik salbuetsitako zenbatekoa	(17.043)	(14.736)
Zerga-tasa	30%	30%
Zerga-zama teorikoa	2.239	0

Nafarroako Gobernuak Audenasa enpresari emandako diru-laguntzak

Aztertutako aldian (2003-2012) soilik jasota dago Audenasak 2009an kapitaleko diru-laguntza bat jaso zuela, 0,14 milioi eurokoa, Valtierrako lotuneko obrak egitearekin lotutakoa.

