

BUTLLETÍ OFICIAL

DEL PARLAMENT DE CATALUNYA



X legislatura

Sisè període

Número 635

15 de juliol de 2015

SUMARI

3. TRAMITACIONS EN CURS

3.01. Projectes i proposicions de llei i altres propostes de norma

3.01.02. Proposicions de llei

——— Proposició de llei de finançament del sistema integrat del transport públic de Catalunya

Tram. 202-00060/10

Informe de la Ponència de la Comissió de Territori i Sostenibilitat

p. 3

NOTES

Aquesta publicació és impresa en paper ecològic (definició europea ECF), en compliment del que estableix la Resolució 124/III del Parlament, sobre la utilització del paper reciclat en el Parlament i en els departaments de la Generalitat, adoptada el 30 d'abril de 1990.

Els documents publicats en el *Butlletí Oficial del Parlament de Catalunya* (BOPC) són una reproducció fidel dels documents originals entrats al Registre.

La numeració del BOPC no està necessàriament vinculada a una sola data.

ISSN: 0213-7798 · Dipòsit legal: B-20.066-1980 · Impres a Multitext, SL

www.parlament.cat

3. TRAMITACIONS EN CURS

3.01. PROJECTES I PROPOSICIONS DE LLEI
I ALTRES PROPOSTES DE NORMA

3.01.02. PROPOSICIONS DE LLEI

— **Proposició de llei de finançament del sistema integrat del transport públic de Catalunya**

Tram. 202-00060/10

Informe de la Ponència de la Comissió de Territori i Sostenibilitat

A LA MESA DE LA COMISSIÓ DE TERRITORI
I SOSTENIBILITAT

La Ponència de la Comissió de Territori i Sostenibilitat, nomenada el dia 25 de febrer de 2015 i integrada pels diputats Josep Rull i Andreu, del Grup Parlamentari de Convergència i Unió; Marc Sanglas i Alcantarrilla, del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya; Jordi Terrades i Santacreu, del Grup Parlamentari Socialista; Manuel Reyes López, del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya; Matías Alonso Ruiz, del Grup Parlamentari de Ciutadans; Quim Arrufat Ibáñez, del Grup Mixt, i Salvador Milà i Solsona, del Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa, que n'ha estat designat ponent relator, de conformitat amb el que estableix l'article 109.4 del Reglament del Parlament, s'ha reunit al Palau del Parlament els dies 12, 18, 23 de juny i 7 de juliol de 2015. Han assessorat la Ponència el lletrat Xavier Muro i Bas i l'assessora lingüística Rosa Galvany Aguilar, i l'ha assistida la gestora parlamentària Laura Bover i Romero.

Després d'estudiar la Proposició de llei de finançament del sistema integrat del transport públic de Catalunya i les esmenes presentades, d'acord amb el que disposa l'article 109.1, 2 i 3 del Reglament del Parlament, la Ponència ha establert l'Informe següent:

PROPOSICIÓ DE LLEI DE FINANÇAMENT DEL SISTEMA INTEGRAT DEL TRANSPORT PÚBLIC DE CATALUNYA**I. ORDENACIÓ DE LES ESMENES**

Text presentat

A TOT EL TEXT DE LA PROPOSICIÓ**1 ESMENA 1**
De modificació
GP Socialista (10)

A tot el text de la proposició

On diu: «Títol bàsic d'usuari habitual del Transport Públic (TIBUS)»

Ha de dir: «*Estructura tarifària bàsica*»

Recomanacions de la Ponència

Veure recomanacions de l'esmena 2 a l'article 14.

Text presentat

CAPÍTOL I: MODEL DE FINANÇAMENT DEL SISTEMA INTEGRAT DEL TRANSPORT PÚBLIC

Esmenes presentades

2 ESMENA 2
De modificació
GP de Convergència i Unió (2)

Del títol del capítol I

«Capítol I. *Normes generals*»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció de l'esmena 2.

Text presentat

ARTICLE 1. ÀMBIT DE LA LLEI. SISTEMA INTEGRAT DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC DE CATALUNYA

1. Aquesta llei regula el finançament públic i els sistemes de tarifació (pagament d'usuaris) dels diversos sistemes de transport públic urbà, interurbà i metropolitana terrestre, dins el marc competencial de la Ge-

neralitat de Catalunya i de les administracions locals, que es constitueix en «Sistema integrat de finançament transport públic terrestre de Catalunya».

2. Conté el marc per determinar les obligacions, competències i aportacions al finançament del conjunt del sistema de les diverses administracions catalanes amb competències amb matèria de transport públic.

3. Conté el marc i els criteris per establir la relació amb el govern de l'Estat en matèria de concertació, coordinació i contribució al finançament dels sistemes de tarifació del transport públic terrestre urbà i interurbà

4. Conté els criteris i bases per determinar els costos repercutibles en les tarifes del transport públic urbà i interurbà terrestre, establint la necessària diferenciació entre els corresponents al primer establiment, substitució o renovació integral de les infraestructures que li serveixen de suport i els corresponents a la seva explotació (manteniment i conservació).

5. Estableix criteris per facilitar i fomentar l'accessibilitat i la intermodalitat entre els mitjans de transport públic terrestre i la utilització de la bicicleta, tant la privada com els serveis de bicicletes urbanes d'accés públic.

6. Estableix mesures i criteris específics de foment, coordinació, accessibilitat i intermodalitat entre els mitjans de transport públic terrestre col·lectius i els serveis de *car sharing*, és a dir, compartir una flota de vehicles que són utilitzats de manera individual i *car-pool*, és a dir, compartir un viatge.

7. El finançament del transport públic forma part de les polítiques públiques de foment de la mobilitat sostenible definida en la Llei 9/2003 de 13 de juny de mobilitat sostenible, o legislació que la substitueixi, i que està integrada pel transport públic col·lectiu, així com els desplaçaments a peu i en bicicleta, i l'ús compartit del vehicles particulars, en les modalitats de *car sharing* i *car pooling*.

8. Els sistemes de finançament de transport inclouen, de forma integrada, totes les modalitats de transport públic terrestre de persones, tant per carretera, autovies o autopistes, com ferroviaris, tramviari, cable i metro quina titularitat, capacitat de gestió, determinació i aprovació de les tarifes que correspongui a la Generalitat de Catalunya o a les administracions locals de Catalunya amb l'abast que la mateixa llei determina, segons estiguin o no integrades en el Consorci pel finançament del transport públic de Catalunya o hagin establert d'altres formes de cooperació o col·laboració interadministratives, en el àmbit de les competències de la Generalitat de Catalunya.

9. Els principis, objectius i criteris de tarifació del transport públic previstos en aquesta llei, així com les disposicions relatives al títol bàsic del usuari Habitual (TIBUS) són d'aplicació a tots els àmbits territorials dels diversos sistemes de transport públic, estiguin o

no integrats en el Consorci pel finançament del transport públic.

10. Queden exclosos del àmbit d'aplicació d'aquesta llei els sistemes de transport discrecional, el sanitari, l'escolar i assistencial així com els serveis propis de les administracions públiques no destinats al públic en general.

Esmenes presentades

3 ESMENA 3 De modificació GP de Convergència i Unió (3)

De l'article 1

«Article 1. Objecte i àmbit d'aplicació

1. L'objecte d'aquesta Llei és regular el finançament del sistema de transport públic de Catalunya.

2. Aquesta Llei s'aplica al sistema de transport públic de Catalunya, configurat pel conjunt de serveis de transport terrestre de viatgers, per carretera i per ferroviari, urbans i interurbans, de competència de la Generalitat i de les administracions locals de Catalunya.

En resten exclosos els serveis de transport discrecional, el transport sanitari, el transport privat complementari i, amb l'excepció prevista a l'article 8 d'aquesta Llei, el transport en vehicles de fins a nou places inclòs el conductor.»

APARTATS 1 I 2

No hi ha cap esmena presentada.

APARTAT 3

4 ESMENA 4 De modificació GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (2)

A l'article 1, apartat 3

«1.3. Conté el marc i els criteris per establir la relació amb el govern de l'Estat en matèria de concertació, coordinació i contribució al finançament del sistema de transport públic.»

APARTAT 4

No hi ha cap esmena presentada.

APARTAT 5

- 5** ESMENA 5
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (3)

A l'article 1, apartat 5

«1.5. Estableix criteris per facilitar i fomentar l'accessibilitat i la intermodalitat entre *el transport públic* i la utilització de la bicicleta, tant *de* la privada com els serveis de bicicletes urbanes *d'ús públic*.»

APARTAT 6

- 6** ESMENA 6
De supressió
GP d'Esquerra Republicana de Catalunya (1)

De l'apartat 6 de l'article 1

«6. Estableix mesures i criteris específics de foment, coordinació, accessibilitat, intermodalitat entre els mitjans de transport públic terrestre col·lectius i ~~els serveis de car sharing, és a dir, compartir una flota de vehicles que són utilitzats de manera individual i car-pool, és a dir, compartir un viatge.~~

- 7** ESMENA 7
D'addició
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (4)

A l'article 1, apartat 6

«1.6. Estableix mesures i criteris específics de foment, coordinació, accessibilitat i intermodalitat entre els mitjans de transport públic terrestre col·lectius i els serveis *de Sistema de flota compartida (car sharing) i de Sistema de vehicles compartit (car pooling) sense afany de lucre, en la mesura que suposin aportació dels usuaris al transport públic.*»

APARTAT 7

- 8** ESMENA 8
De supressió
GP d'Esquerra Republicana de Catalunya (2)

De l'apartat 7 de l'article 1

«7. El finançament del transport públic forma part de les polítiques públiques de foment de la mobilitat sostenible definida a la Llei 9/2003 de 13 de juny de mobilitat sostenible, i legislació que la substitueixi, i que està integrada pel transport públic col·lectiu, així com els desplaçaments a peu i en bicicleta, ~~i l'ús compartit de vehicles particulars, en les modalitats de car sharing i car pooling.~~

APARTAT 8

- 9** ESMENA 9
De supressió
GP del Partit Popular de Catalunya (1)

Apartat 8 de l'article

APARTAT 9

- 10** ESMENA 10
De supressió
GP d'Esquerra Republicana de Catalunya (3)

De l'apartat 9 de l'article 1

«9. Els principis, objectius i criteris de tarifació del transport públic previstos en aquesta llei, ~~així com les disposicions relatives al títol bàsic de l'usuari habitual (TIBUS),~~ són d'aplicació a tots els àmbits territorials [...]»

- 11** ESMENA 11
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (5)

A l'article 1, apartat 9

«1.9. Els principis, objectius i criteris de tarifació del transport públic previstos en aquesta llei, així com les disposicions relatives al títol bàsic *de transport social i ambiental* són d'aplicació a tots els àmbits territorials dels diversos sistemes de transport públic, estiguin o no integrats en el Consorci pel finançament del transport públic.»

APARTAT 10

- 12** ESMENA 12
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (6)

A l'article 1, apartat 10

«1.10. Queden exclosos de l'àmbit d'aplicació d'aquesta llei els sistemes de transport discrecional, *el transport sanitari, el transport privat complementari l'escolar i assistencial, els serveis propis de les administracions públiques no destinats al públic en general així com el transport en vehicles de fins a nou places inclòs el conductor, amb l'excepció prevista en l'article 9 d'aquesta llei.*»

ADDICIÓ DE NOUS ARTICLES

13 ESMENA 13

D'addició
GP de Convergència i Unió (36)

Un nou article 1 bis

«Article 1 bis. Definicions

A efectes d'aquesta llei, s'entén per:

Autoritats territorials de la mobilitat: Organitzacions públiques destinades a exercir funcions en matèria de planificació, ordenació i gestió de la mobilitat i del sistema de transport públic en un àmbit territorial determinat.

Convenis de finançament: Acords subscrits entre les autoritats públiques i els operadors, o les autoritats públiques entre sí que tenen com a objecte determinar l'import de les aportacions públiques al manteniment del sistema de transport i les condicions d'ús dels fons assignats.

Externalitats: Efectes de diferent naturalesa i origen, positius o negatius, que no resten incorporats al cost de l'activitat o al preu final del servei.

Externalitats ambientals i socials: Externalitats derivades de factors relacionats amb la contaminació ambiental, acústica i atmosfèrica, o amb impactes en la societat com la congestió o l'accidentalitat.

Intermodalitat: Moviment de persones o mercaderies que comporta l'ús successiu de dos o més modes de transport per completar el desplaçament.

Mobilitat: Conjunt de desplaçaments de persones i mercaderies que tenen lloc en un entorn físic determinat.

Modes de transport públic: Sistema o mètode per a traslladar persones o productes d'un lloc a l'altre, que pot ésser terrestre (per carretera, ferrocarril i cable), marítim, fluvial o aeri.

Operadors: Empreses prestadores de serveis de transport de persones.

Serveis a la demanda: Serveis de transport públic que es presten prèvia concertació del desplaçament per via telefònica, telemàtica o per altres mitjans anàlegs.

Sistema de flota compartida: Modalitat de lloguer de vehicles en que la persona usuària el lloga per un període curt de temps, mitjançant una organització específica en la que concorren altres persones usuàries (també coneguda amb l'expressió *car sharing* en llengua anglesa)

Sistema de transport públic: Conjunt o xarxa de mitjans i serveis de titularitat o responsabilitat pública destinats al desplaçament de persones.

Sistema de vehicles compartit: Activitat que consisteix en compartir un automòbil amb d'altres persones

*tant per trajectes periòdics com per viatges ocasionals (també coneguda amb l'expressió *car pooling* en llengua anglesa)*

Sistema tarifari integrat: Conjunt de mitjans o activitats de transport públic que en un àmbit territorial determinat es desenvolupen de conformitat amb tarifes uniformes.

Tarifa: Preu, relació o catàleg de preus, aprovats per l'administració competent, aplicables en les seves diferents modalitats de transport públic.

Tarifació social: Conjunt de modalitats específiques de tarifes aplicables a categories determinades de persones usuàries, per raó de la seva pertinença a un col·lectiu que rep un tractament especial dels poders públics

Títol basic de transport: document en qualsevol suport que acredita o incorpora el dret a usar el sistema de transport públic

Transbordament: Canvi de mitjà de transport en el curs del mateix desplaçament per completar el recorregut previst.

Transport discrecional: transport públic de persones que es realitza sense subjecció a itineraris, calendaris ni horaris prefixats.

Transport públic: Transport que es realitza per compte d'altri mitjançant preu o retribució

Transport regular Transport públic fet amb subjecció a itineraris, calendaris i horaris prefixats.

Usuaris del sistema de transport públic: Persones, que proveïdes de títol de transport, es desplacen en el sistema de transport públic.»

TÍTOL DE L'ARTICLE

14 ESMENA 14

De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (1)

Es modifica el títol de l'article 1, que queda redactat de la manera següent:

«Article 1. Objecte i àmbit d'aplicació»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre les esmenes 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 i 14, amb la redacció següent:

«Article 1. Objecte i àmbit d'aplicació

1. L'objecte d'aquesta llei és regular el finançament del sistema de transport públic de Catalunya.

2. Aquesta llei s'aplica al sistema de transport públic de Catalunya, configurat pel conjunt de serveis de transport terrestre de viatgers, per carretera i ferroviari, urbans i interurbans, de competència de l'Administració de la Generalitat i de les administracions locals de Catalunya.

3. Resten exclosos de l'àmbit d'aquesta llei els serveis de transport discrecional, el transport sanitari, el transport privat complementari i, amb l'excepció de l'article 8, el transport en vehicles de fins a nou places, inclòs el conductor.»

Text presentat

ARTICLE 2. OBJECTIUS DEL SISTEMA INTEGRAT DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC TERRESTRE

1. L'objectiu del conjunt de les mesures de finançament dels sistemes de mobilitat es garantir el dret a la mobilitat de tota la població, resident o no resident a Catalunya, visquin on visquin i sigui quina sigui el seu estat físic, la seva situació laboral, condició social o econòmica.

2. Aquest objectiu s'ha d'assolir amb l'aplicació, al conjunt del sistema integrat de finançament del transport públic terrestre, dels següents principis i criteris d'ordenació i gestió:

- a. Utilització òptima del conjunt dels recursos de mobilitat.
- b. Prioritat dels mitjans de transport públics col·lectius.
- c. Garantia d'accessibilitat, flexibilitat, eficiència i equitat social.
- d. Reequilibri territorial.
- e. Caràcter integrat dels diversos sistemes de mobilitat i garantia d'interoperabilitat i intermodalitat.
- f. Priorització de la utilització de combustibles i energies no fòssils i renovables.
- g. Optimització dels impactes socio-econòmics amb maximització del benefici comú.
- h. Tenir en compte la capacitat econòmica dels usuaris.
- i. L'avaluació de les alternatives de mobilitat existents entre un origen i un destí determinat i la prioritització d'aquelles més eficients en termes ambientals i econòmics.

Esmenes presentades

15 ESMENA 15
De modificació
GP de Convergència i Unió (4)

De l'article 2

«Article 2. Objectius

1. L'objectiu d'aquesta llei és determinar el règim de finançament del sistema de transport públic de Catalunya de forma que s'asseguri la mobilitat de totes les persones.

2. Als efectes d'assolir aquest objectiu, la llei:

a) Determina les obligacions de les diverses administracions amb competències en matèria de transport públic en relació al finançament del sistema de transport públic.

b) Estableix mandats de relació amb l'Administració General de l'Estat en matèria de concertació, coordinació i contribució al finançament del sistema de transport públic.

c) Identifica els costos del sistema als efectes de la seva cobertura econòmica amb els recursos i aportacions previstos en la mateixa llei.

d) Facilita la coordinació, accessibilitat i intermodalitat entre els serveis de transport públic, la utilització de la bicicleta i les operacions o activitats consistentes bé sigui en compartir una flota de vehicles que són utilitzats de manera individual o bé en compartir, sense afany de lucre, un viatge, en la mesura que suposin aportació d'usuaris al transport públic.

3. L'objectiu de la llei s'ha d'assolir amb l'aplicació, al conjunt del sistema de transport públic de Catalunya, dels principis i criteris d'ordenació i gestió següents:

a) Utilització òptima del conjunt dels recursos de mobilitat.

b) Prioritat dels mitjans de transport públics col·lectius.

c) Garantia d'accessibilitat, flexibilitat, eficiència i equitat social.

d) Reequilibri territorial.

e) Integració dels diversos sistemes de transport i garantia d'interoperabilitat i intermodalitat.

f) Priorització de la utilització de combustibles i energies no fòssils i renovables.

g) Optimització dels impactes socioeconòmics amb maximització del benefici comú, tot tenint en compte la capacitat econòmica dels usuaris.

h) L'avaluació de les alternatives de mobilitat existents entre un origen i un destí determinat i la prioritització

d'aquelles més eficients en termes ambientals i econòmics.

i) Consideració de les externalitats dels diferents modes de transport públic col·lectiu.»

APARTAT 1

16 ESMENA 16 De modificació GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (7)

A l'article 2, de tot l'apartat 1, que queda redactat de la manera següent:

«2.1. L'objectiu d'aquesta Llei és determinar el règim de finançament del sistema de transport públic de Catalunya de forma que s'asseguri la mobilitat de les persones, sigui quina sigui la seva capacitat física, la seva situació laboral, condició social o econòmica.»

APARTAT 2

LLETRES A - G

No hi ha cap esmena presentada.

LLETRA H

17 ESMENA 17 De supressió GP del Partit Popular de Catalunya (2)

Article 2, apartat 2, lletra h

«h. Tenir en compte la capacitat econòmica dels usuaris.»

LLETRA I

No hi ha cap esmena presentada.

ADDICIÓ DE NOVES LLETRES

18 ESMENA 18 D'addició GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (8)

A l'article 2, apartat 2, d'una nova lletra j:

«j). Consideració de les externalitats dels diferents modes de transport públic.»

ADDICIÓ DE NOUS ARTICLES

19 ESMENA 19 D'addició GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (9)

S'addiciona un nou article 2 bis

«Article 2 bis. Sentit i abast de la terminologia emprada en aquesta llei

Als efectes de l'aplicació d'aquesta llei, es dona el següent significat als principals conceptes emprats en el text:

Automòbil:

Vehicle a motor destinat al transport de persones, que rep també el nom de turisme, de baixa capacitat de transport (5-7 places, com a màxim) que pot ser utilitzat de forma privada, pública (taxis) o mitjançant altres fórmules que faciliten l'ús compartit.

Accessibilitat:

Conjunt de mesures i condicions físiques i tècniques que han de reunir els vehicles i estacions destinats al sistema de transport públic per a garantir el desplaçament de les persones amb mobilitat reduïda, per garantir la plena igualtat de les persones amb discapacitat.

Autoritats territorials de la mobilitat:

Organitzacions públiques destinades a exercir funcions en matèria de planificació, ordenació i gestió de la mobilitat i del sistema de transport públic en un àmbit territorial determinat.

Consum energètic:

Energia necessari per a cada mode de transport per a un resultat donat. Es calculen els consums energètics en megajoules per viatger-quilòmetre (MJ/viatger-km) o en múltiples superiors com el terajoules, TJ, un milió de MJ. Cal distingir, així mateix, entre els modes que no precisen energia externa, els no motoritzats com els desplaçaments a peu o en bicicleta, i els dotats de motor.

Convenis de finançament:

Acords subscrits entre les autoritats públiques i els operadors, o les autoritats públiques entre sí que tenen com a objecte determinar l'import de les aportacions públiques al manteniment del sistema de transport i les condicions d'ús dels fons assignats.

Externalitats:

Efectes de diferent naturalesa i origen, positius o negatius, que no resten incorporats directament al cost de l'activitat o al preu final del servei.

Externalitats ambientals i socials:

Externalitats derivades de factors relacionats amb la contaminació ambiental, acústica i atmosfèrica, o amb impactes en la societat com la congestió o l'accidentalitat que han de ser tinguts en compte a efectes d'avaluació del cost-benefici socioambiental del servei o mode de mobilitat, públic o privat i la seva comparació en termes homogenis, als efectes previstos en aquesta llei i en la legislació, plans i programes de caràcter ambiental i social.

Intermodalitat:

Moviment de persones que comporta l'ús successiu de dos o més modes de transport per completar el desplaçament.

Impacte ambiental:

Incidència de cada mitjà de transport en la modificació de les condicions ambientals, en especial l'alteració de la composició habitual de l'aire per l'emissió de gasos, compostos, partícules i substàncies nocives o tòxiques per la qualitat de l'aire i per tenir efecte hivernacle; soroll, perjudici per la salut pública, tant en impactes actuals com en previsió d'efectes futurs, individualment o acumulativament considerats. Aquests impactes es prenen en consideració en els termes que resultin de l'aplicació de la legislació ambiental i de salut pública vigent en cada moment, en especial dels plans i directius de qualitat de l'aire, lluita contra el canvi climàtic, mesures de prevenció de salut pública i laboral.

Mitjans de pagament en transport públic:

Instrument o mitjà que es fa servir per a dur a terme el pagament d'un títol de transport. Els mitjans poden ser en efectiu dinerari o electrònics tals com targetes de crèdit, dèbit o una targeta moneder amb la que es realitza el pagament i s'emmagatzema electrònicament un o més títols de transport.

Mobilitat:

Conjunt de desplaçaments de persones i mercaderies que tenen lloc en un entorn físic determinat.

Modes de transport:

Són els diferents mitjans emprats per facilitar la mobilitat en transport públic col·lectiu o compartit, inclou els autobusos, el metro, el tren, el tramvia, el tren-tramvia, els troleibusos i similars que es puguin implantar en el futur; els funiculars i cremalleres, la bicicleta d'ús públic, el automòbils adscrits a sistemes de flota compartida (car sharing) i sistema de vehicle compartit (car pooling) així com els taxis i vehicles de menys de set places adscrits al servei de transport públic a la demanda, en els termes previstos en aquesta llei.

Operadors:

Empreses prestadores de serveis de transport públic de persones, ja siguin públics o privat.

Serveis a la demanda:

Serveis de transport públic que es presten prèvia concertació del desplaçament per via telefònica, telemàtica o per altres mitjans anàlegs.

Sistema de flota compartida (car sharing):

Modalitat de lloguer de vehicles en que la persona usuària el lloga per un període curt de temps, mitjançant una organització específica, en la que concorren altres persones usuàries, homologada i controlada per les administracions competents en matèria de transport públic.

Sistema de transport públic:

Conjunt o xarxa de mitjans i serveis de titularitat o responsabilitat pública destinats al desplaçament de persones.

Sistema de vehicles compartit (car pooling):

Activitat que consisteix en compartir un desplaçament en automòbil amb d'altres persones tant per trajectes periòdics com per viatges ocasionals, mitjançant una organització específica en la que concorren altres persones usuàries, homologada i controlada per les administracions competents en matèria de transport públic.

Sistema tarifari:

Es el conjunt títols, tarifes, i normes de validació i cancel·lació del sistema de transport públic.

Sistema tarifari integrat:

Conjunt de mitjans o activitats de transport públic que en un àmbit territorial determinat es desenvolupen de conformitat amb tarifes uniformes. En aquesta llei es contempla la integració tarifària del títol bàsic de transport social i ambiental, en tot el territori de Catalunya.

Tarifes de transport públic:

Preus dels diferents títols que es poden utilitzar en el sistema de transport públic.

Títol de transport:

Document administratiu que permet la realització d'un o més viatges en un sistema de transport públic de manera individual o col·lectiva segons les seves característiques.

Tarifa:

Preu, relació o catàleg de preus, aprovats per l'administració competent, aplicables en les seves diferents modalitats de transport públic.

Tarifació social:

Conjunt de modalitats específiques de tarifes aplicables a categories determinades de persones usuàries, per raó de la seva pertinença a un col·lectiu que rep un tractament especial dels poders públics.

Títol bàsic de transport social i ambiental:

El que acredita o incorpora el dret a usar el sistema de transport públic i que incorpora la tarifació social i ambiental, destinat a fer efectiu el dret social bàsic a la mobilitat en transport públic, i vàlid a tot el territori de Catalunya.

Transbordament:

Canvi de mitjà de transport en el curs del mateix desplaçament per completar el recorregut previst.

Transport discrecional:

Transport públic de persones que es realitza sense subjecció a itineraris, calendaris ni horaris prefixats.

Transport públic:

Transport que es realitza per compte d'altri mitjançant preu o retribució.

Transport regular:

Transport públic fet amb subjecció a itineraris, calendaris i horaris prefixats.

Usuaris del sistema de transport públic:

Persones, que proveïdes de títol de transport, es desplacen en el sistema de transport públic o en qualsevol dels sistemes associats o coordinats previstos en aquesta llei.

Validació i cancel·lació de títols:

Es l'acció on es comprova que el viatger té un títol que li permet fer el trajecte establert i on es comptabilitza aquest fet a efectes de tenir-ho en compte per futurs viatges amb aquest títol.

Zona:

És l'àmbit territorial dins del qual, amb una sola validació del títol, s'aplica la tarifa mínima vigent pel títol bàsic de transport social i ambiental, sense consideració de distància recorreguda ni als intercanvis modals.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre les esmenes 15, 16, 18 i 23, amb la redacció següent:

«Article 2. Objectiu

1. L'objectiu d'aquesta llei és determinar el règim de finançament del sistema de transport públic de Catalunya de manera que s'asseguri la mobilitat de tots els usuaris.

2. Per a assolir aquest objectiu, la Llei:

a) Determina les obligacions de les diverses administracions amb competències en matèria de transport públic amb relació al finançament del sistema de transport públic.

b) Estableix mandats de relació amb l'Administració general de l'Estat en matèria de concertació, coordinació i contribució al finançament del sistema de transport públic.

c) Identifica els costos del sistema per a cobrir-los econòmicament amb els recursos i les aportacions que estableix la mateixa llei.

d) Facilita la coordinació, l'accessibilitat i la intermodalitat entre els serveis de transport públic, la utilització de la bicicleta i les operacions o activitats consistentes bé a compartir una flota de vehicles de baixes emissions que són utilitzats de manera individual o bé a compartir, sense ànim de lucre, un viatge, en la mesura que comportin aportació d'usuaris al transport públic.

3. L'objectiu de la Llei s'ha d'assolir amb l'aplicació, al conjunt del sistema de transport públic de Catalunya, dels principis i els criteris d'ordenació i de gestió següents:

- a) Ús òptim del conjunt dels recursos de mobilitat.
- b) Prioritat dels mitjans de transport públics col·lectius.
- c) Garantia d'accessibilitat, flexibilitat, eficiència i equitat social.
- d) Reequilibrament territorial.
- e) Integració dels diversos sistemes de transport i garantia d'interoperabilitat i intermodalitat.
- f) Priorització de la propulsió elèctrica, les fonts d'energies renovables i els combustibles fòssils de baixes emissions contaminants en compliment de la normativa de la Unió Europea relativa als combustibles més nets per al transport.
- g) Optimització dels impactes socioeconòmics, amb la maximització del benefici comú, tenint en compte la capacitat econòmica dels usuaris.
- h) Avaluació de les alternatives de mobilitat existents entre un origen i una destinació determinats i prioritització de les que siguin més eficients en termes ambientals i econòmics.
- i) Consideració dels efectes externs dels diversos modes de transport públic col·lectiu.»

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre les esmenes 13 i 19, amb el redactat següent:

«Article 2 bis. Definicions

Als efectes del que disposa aquesta llei, s'entén per:

a) Impacte ambiental: la incidència de cada mitjà de transport en la modificació de les condicions ambientals, especialment l'alteració de la composició habitual de l'aire per l'emissió de gasos, compostos, partícules i substàncies nocives o tòxiques per a la qualitat de l'aire, o perquè provoca efecte hivernacle, soroll i perjudici per a la salut pública, tant en impactes actuals

com en previsió d'efectes futurs, considerats individualment o acumulativament.

b) Intermodalitat: el moviment de persones o mercaderies que comporta l'ús successiu de dos o més modes de transport per a completar el desplaçament.

c) Modes de transport públic: el sistema o mitjà per a traslladar persones o productes d'un lloc a l'altre, que pot ésser terrestre –per carretera, ferrocarril i cable–, marítim, fluvial o aeri.

d) Operadors: les empreses, públiques, privades o mixtes, prestadores de serveis de transport públic de persones.

e) Serveis a demanda: els serveis de transport públic que es presten havent concertat prèviament el desplaçament per via telefònica, telemàtica o per altres mitjans anàlegs.

f) Sistema de cotxe multiusuari: la modalitat de lloguer de vehicles en què l'usuari el lloga per un període curt de temps, mitjançant una organització específica en què concorren altres usuaris, també coneguda com a *car sharing*.

g) Sistema de cotxe compartit: l'activitat que consisteix a compartir un cotxe amb altres usuaris, tant per a trajectes periòdics com per a viatges ocasionals, també coneguda com a *car pooling*.

h) Sistema de transport públic: el conjunt o la xarxa de mitjans i serveis de titularitat o responsabilitat pública destinats al desplaçament de persones.

i) Sistema tarifari integrat: el conjunt de mitjans o activitats de transport públic que en un àmbit territorial determinat es desenvolupen de conformitat amb tarifes uniformes.

j) Transport discrecional: el transport públic de persones que es fa sense subjecció a itineraris, calendaris ni horaris prefixats.

k) Validació i cancel·lació de títols: l'acció d'acord amb la qual es comprova que l'usuari té un títol que li permet fer el trajecte establert i aquest es comptabilitza als efectes de tenir-lo en compte per a futurs viatges amb aquest títol.

l) Zona: l'àmbit d'aplicació integrada d'un sistema tarifari amb un preu uniforme sense consideració de la distància recorreguda ni dels canvis modals en un temps prefixat.»

Text presentat

ARTICLE 3. CARACTERÍSTIQUES DELS SISTEMES DE TARIFACIÓ DEL TRANSPORT

En la determinació del conjunt de les tarifes que s'apliquin als diversos sistemes de mobilitat amb transport públic urbà terrestre, així com en la definició dels di-

versos títols de transport, s'ha d'atendre, de forma integrada, als següents criteris:

1. Ser proporcionals a la utilització i als costos de producció dels serveis, sense perjudici dels mecanismes compensatoris que resultin de l'aplicació dels demés criteris continguts en aquest article.

2. Integrar de forma progressiva i proporcionada les externalitats ambientals i socials, tant positives com negatives, que resulten dels diversos sistemes de transport privat i públic.

3. Ser senzills i entenedors per als usuaris.

4. Fomentar polítiques actives de canvi modal i de fidelització dels usuaris del transport públic, per raons de major eficiència, accessibilitat, menors costos econòmics i menors impactes socioambientals.

5. Preveure una tarifació social que permeti garantir el dret a la mobilitat de totes les persones, amb independència dels seus recursos econòmics, del seu estat físic o la seva situació sociolaboral.

6. Preveure mesures de re-equilibri i compensació interterritorial, per tal de garantir l'accessibilitat amb sistemes de transport públic assequibles i efectius al conjunt dels territoris, amb especial atenció a la densitat d'habitants, al poblament dispers, a la dificultat orogràfica o situació perifèrica o allunyada en relació a les principals infraestructures i serveis de transport o als polígons de concentració d'activitat econòmica o de serveis públics.

7. Incorporar els condicionants que resultin de la participació de les diferents administracions públiques i d'entitats socioeconòmiques en el finançament del servei del transport públic urbà, quan es tradueixin en aportacions complementàries per afavorir l'accés al transport públic a persones que meritin especial protecció o atenció per raó d'edat, de situació sociolaboral, de limitacions personals o per afavorir la salut pública i la qualitat ambiental, el re-equilibri territorial, així com l'accessibilitat de treballadors i usuaris a àmbits de concentració d'activitats econòmiques, i similars.

Esmenes presentades

20 ESMENA 20 De modificació GP de Convergència i Unió (5)

De l'article 3 i el seu encapçalament del títol i la secció «Capítol II. Fonts de finançament del transport públic Secció I. Aspectes generals

Article 3. Cobertura del sistema

1. Les administracions públiques asseguruen el finançament adequat del conjunt del sistema de transport

públic de viatgers mitjançant els recursos econòmics que es preveuen en aquesta Llei i que s'aplicaran atenent a la seva naturalesa i a la tipologia de la despesa a atendre.

2 Les necessitats de finançament del sistema de transport públic s'avaluaran segons el seu valor econòmic, tenint en compte també les externalitats, positives i negatives, de caràcter social i ambiental presents i futures.

3. Els costos derivats de la implantació de serveis de transport públic nous que excedeixin la xifra d'integració tarifària prevista en el projecte d'implantació aprovat, aniran a càrrec dels pressupostos de les administracions titulars per a tot el termini que sigui establert o fins el moment que el seu dèficit d'exploració s'equipari al del sistema on aquells serveis estiguin integrats.

4. La Generalitat de Catalunya, amb el suport de la resta de les administracions amb competències en la matèria, farà un seguiment anual del sistema de mobilitat a Catalunya, que inclourà els balanços de les fonts de finançament del transport públic, les despeses de tots els sistemes així com el càlcul de totes les externalitats positives, negatives, de caràcter social i ambiental presents i futures.»

21 ESMENA 21
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (10)

De tot l'article 3

Article 3. Característiques dels sistemes de tarifació del transport

«1. Les administracions públiques asseguruen el finançament adequat del conjunt del sistema de transport públic de viatgers mitjançant els recursos econòmics que es preveuen en aquesta Llei i que s'aplicaran atenent a la seva naturalesa i a la tipologia de la despesa a atendre.

2. Les necessitats de finançament del sistema de transport públic s'avaluaran segons el seu cost econòmic, segons els criteris fixats en aquesta llei per la seva determinació.

3. En la determinació del conjunt de les tarifes que s'apliquin als diversos sistemes de mobilitat amb transport públic urbà terrestre, així com en la definició dels diversos títols de transport, s'ha d'atendre, de forma integrada, als següents criteris:

3.1. Ser proporcionals a la utilització i als costos de producció dels serveis, sense perjudici dels mecanismes compensatoris que resultin de l'aplicació dels demés criteris continguts en aquesta llei.

3.2. Integrar de forma progressiva i proporcionada les externalitats ambientals i socials, tant positives com

negatives, que resulten dels diversos sistemes de transport privat i públic.

3.3. Ser senzills i entenedors per als usuaris.

3.4. Fomentar polítiques actives de canvi modal i de fidelització dels usuaris del transport públic, per raons de major eficiència, accessibilitat, menors costos i menors impactes socioambientals.

3.5. Preveure una tarifació social que permeti garantir el dret a la mobilitat de totes les persones, amb independència dels seus recursos econòmics, de la seva capacitat física, o la seva situació sociolaboral.

3.6. Preveure mesures de re-equilibri i compensació interterritorial, per tal de garantir l'accessibilitat amb sistemes de transport públic assequibles i efectius al conjunt dels territoris, amb especial atenció a la densitat d'habitants, al poblament dispers, a la dificultat orogràfica o situació perifèrica o allunyada en relació a les principals infraestructures i serveis de transport o als polígons de concentració d'activitats econòmiques i de serveis.

3.7. Incorporar els condicionants que resultin de la participació de les diferents administracions públiques i d'entitats socioeconòmiques en el finançament del servei del transport públic urbà, quan es tradueixin en aportacions complementàries per afavorir l'accés al transport públic a persones que meritin especial protecció o atenció per raó d'edat, de situació sociolaboral, de limitacions personals o per afavorir la salut pública i la qualitat ambiental, el re-equilibri territorial, així com l'accessibilitat de treballadors i usuaris als seus centres de treball i als àmbits de concentració d'activitats econòmiques i de serveis.»

APARTAT 1

No hi ha cap esmena presentada.

APARTAT 2

22 ESMENA 22
De supressió
GP del Partit Popular de Catalunya (3)

Article 3, apartat 2

«2. Integrar de forma progressiva i proporcionada les externalitats ambientals i socials, tant positives com negatives, que resulten dels diversos sistemes de transport privat i públic.»

APARTATS 3 I 4

No hi ha cap esmena presentada.

APARTAT 5

23 ESMENA 23
De supressió
GP del Partit Popular de Catalunya (4)

Article 3, apartat 5

«5. Preveure una tarifació social que permeti garantir el dret a la mobilitat de totes les persones, amb independència dels seus recursos econòmics, del seu estat físic o la seva situació sociolaboral.»

APARTAT 6 I 7

No hi ha cap esmena presentada.

ADDICIÓ DE NOUS APARTATS

24 ESMENA 24
D'addició
GP Socialista (1)

Article 3, apartat 8

«8. Integrar progressivament tots aquells altres serveis de mobilitat que afavoreixin la utilització del sistema de transport públic.»

ADDICIÓ DE NOUS ARTICLES

25 ESMENA 25
D'addició
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (11)

S'addiciona un nou article 3 bis, que queda redactat de la manera següent:

«Article 3 bis Obligacions de les administracions

1. Les administracions competents sobre els diferents sistemes de transport públic garantirán l'equilibri financer del conjunt del sistema del Transport Públic de Catalunya, d'acord amb els termes establerts en aquesta Llei i, en el seu cas, mitjançant convenis de finançament, consorcis o d'altres fórmules de col·laboració interadministrativa.

2. Cada administració, pel que fa al seu àmbit de competències, consignarà en el pressupost ordinari de cada exercici els imports destinats al seu finançament, de conformitat amb les obligacions respectives i amb els convenis o acords de finançament subscrits.

3. Les aportacions de les diverses administracions públiques hauran de ser estables, amb un nivell de cobertura adequat als criteris fixats en aquesta Llei i contenir previsions plurianuals suficients per a garantir el manteniment del conjunt del sistema de transport públic.

4. Aquestes aportacions han de ser proporcionals a les necessitats de mobilitat existents a cada àmbit territorial i s'han de ponderar en funció del nombre d'habitants, de la densitat de població, de l'extensió territorial i de la xarxa de comunicacions existent amb la finalitat d'afavorir el reequilibri territorial i un desenvolupament adequat dels sistemes de transport públic al conjunt del territori de Catalunya.

5. Aquestes aportacions es concretaran i desenvoluparan per mitjà dels corresponents instruments de finançament de caràcter plurianual i es contemplaran en els respectius contractes-programa.

6. El percentatge de l'aportació genèrica pública a les despeses de funcionament dels sistemes integrats de transport públic urbà, interurbà i metropolità haurà de permetre assolir la cobertura del sistema, juntament amb els ingressos directes tarifaris, així com també amb la resta d'ingressos previstos per aquesta Llei.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre les esmenes 20, 21, 24, 25, 29, 67, 68, 69, 71, 73, 74, 75, 77, 91 i 92, amb el redactat següent:

«Capítol II. Fonts de finançament del transport públic

Secció primera. Aspectes generals

Article 3. Cobertura del sistema

1. Les administracions públiques asseguruen el finançament adequat del conjunt del sistema de transport públic de viatgers mitjançant els recursos econòmics que s'hi destinen d'acord amb aquesta llei i que s'han d'aplicar atenent la naturalesa del transport i la tipologia de la despesa que cal cobrir.

2. Les necessitats de finançament del sistema de transport públic s'han d'avaluar d'acord amb llur valor econòmic, tenint en compte també els efectes externs, positius i negatius, de caràcter social i ambiental presents i futures.

3. Els costos derivats de la implantació de serveis de transport públic nous que excedeixin la xifra d'integració tarifària prevista en el projecte d'implantació aprovat són a càrrec dels pressupostos de les administracions titulars per a tot el període que sigui establert o fins al moment en què llur dèficit d'exploració s'equipari al del sistema en què aquells serveis estiguin integrats.

4. L'Administració de la Generalitat, amb la col·laboració de la resta de les administracions amb competències en aquesta matèria, ha de fer un seguiment anual del sistema de mobilitat a Catalunya, que inclou els balanços de les fonts de finançament del transport públic, les despeses de tots els sistemes i el càlcul de tots els efectes externs positius, negatius i de caràcter social i ambiental, presents i futurs.»

Text presentat

CAPÍTOL II. TÍTOL BÀSIC D'USUARI HABITUAL DEL TRANSPORT PÚBLIC (TIBUS). CARÀCTER SOCIAL DEL FINANÇAMENT DEL SISTEMA DE TRANSPORT PÚBLIC

Esmenes presentades

26 ESMENA 26

De modificació

GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (12)

Es modifica el títol del Capítol II

«Capítol II. Títol bàsic de transport de caràcter social i ambiental»

27 ESMENA 27

De modificació

GP Socialista (2)

Títol del capítol II

«Capítol II. Estructura tarifària bàsica. Caràcter social [...]»

Recomanacions de la Ponència

Veure recomanacions de les esmenes 26 i 27 a l'article 12.

Text presentat

ARTICLE 4. TÍTOL BÀSIC D'USUARI HABITUAL DEL TRANSPORT PÚBLIC (TIBUS)

1. Es crea el títol bàsic d'usuari habitual (TIBUS) com a títol de referència del conjunt dels sistemes de tarifació del transport públic de viatgers de Catalunya, que té caràcter de títol social, afecte a les polítiques públiques de cohesió social i sostenibilitat ambiental, destinat a fer efectiu el dret universal a un transport públic assequible i fidelitzar la utilització del transport públic.

2. El títol bàsic d'usuari habitual (TIBUS) incorpora un mínim de quaranta viatges i tindrà una vigència mínima mensual. Reglamentàriament es podran crear subclasses o tipologies específiques del títol bàsic d'usuari habitual (TIBUS) per ampliar i millorar tant el nombre de viatges com el temps de vigència, la seva operativitat.

3. El títol bàsic d'usuari habitual (TIBUS) té caràcter intermodal, multiviatge, recarregable i flexible. En quan a la seva utilització:

a. Permet la mobilitat amb qualsevol mitjà de transport públic dels que estiguin en servei dins de qualsevol dels diferents àmbits territorials que disposin d'un sistema de transport públic propi –ja sigui urbà, de conurbació o metropolitana–, amb una sola cancel·lació per viatge inclosos els intercanvis entre mitjans o línies, sense aplicació de zonificacions per raó de distància recorreguda dins del àmbit corresponent, amb un marge temporal mínim d'una hora.

b. Permet la mobilitat interurbana entre diferents àmbits territorials amb sistemes transport públic propi, amb una sola cancel·lació per viatge inclosos els intercanvis entre mitjans o línies amb un cost repercutible, sempre i quan el temps de desplaçament sigui inferior a una hora.

c. En desplaçaments interurbans o entre diferents àmbits territorials amb sistemes de transport públic propi quins temps de desplaçament siguin superiors a una hora, s'establirà un complement de tarifa sobre el cost de una cancel·lació del títol bàsic d'usuari habitual (TIBUS) proporcional als quilòmetres recorreguts que superin l'àmbit d'origen.

4. La tarifa corresponent al títol bàsic d'usuari habitual (TIBUS) no podrà incrementar-se per damunt del increment que hagi experimentat l'Indicador de Renda de Suficiència de Catalunya (IRSC), o índex de finalitat similar que s'estableixi, en el període transcorregut des de la última revisió de les tarifes.

Esmenes presentades

28 ESMENA 28

De supressió

GP d'Esquerra Republicana de Catalunya (4)

De l'article 4.

29 ESMENA 29

De modificació

GP de Convergència i Unió (6)

«Article 4. Obligacions de les administracions

1. Les administracions competents sobre els diferents mitjans de transport públic garantiran l'equilibri financer del conjunt del sistema d'acord amb els termes establerts en aquesta Llei i, en el seu cas, mitjançant convenis de finançament, consorcis o d'altres fórmules de col·laboració interadministrativa.

2. Cada administració, pel que fa al seu àmbit de competències, consignarà en el pressupost ordinari de cada exercici els imports destinats al seu finançament, de conformitat amb les obligacions respectives i amb els convenis o acords de finançament subscrits.

3. Les aportacions de les diverses administracions públiques hauran de ser estables, amb un nivell de cobertura adequat als criteris fixats en aquesta Llei i contenir

previsions plurianuals suficients per a garantir el manteniment del conjunt del sistema de transport públic.

4. Aquestes aportacions han de ser proporcionals a les necessitats de mobilitat existents a cada àmbit territorial i s'han de ponderar en funció del nombre d'habitants, de la densitat de població, de l'extensió territorial i de la xarxa de comunicacions existent amb la finalitat d'afavorir el reequilibri territorial i un desenvolupament adequat dels sistemes de transport públic al conjunt del territori de Catalunya.

5. Aquestes aportacions es concretaran i desenvoluparan per mitjà dels corresponents instruments de finançament de caràcter plurianual.

6. El percentatge de l'aportació genèrica pública a les despeses de funcionament dels sistemes integrats de transport públic urbà, interurbà i metropolità haurà de permetre assolir la cobertura del sistema, juntament amb els ingressos directes tarifaris, així com també amb la resta d'ingressos previstos per aquesta Llei.»

30 ESMENA 30
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (13)

De tot l'article 4

«Article 4. Títol bàsic de transport social i ambiental

1. El sistema tarifari ha d'incloure un títol bàsic de transport social i ambiental de referència destinat a fer efectiu l'accés a un transport públic assequible, fidelitzar-ne la utilització i a fomentar el ús del transport públic com a eina de reducció d'impactes ambientals.

2. En particular i mitjançant aquest títol, les administracions competents implantaran i desenvoluparan polítiques públiques de cohesió social i sostenibilitat ambiental en benefici de les persones usuàries per tal de fer efectiu el dret al transport públic en els termes establerts en aquesta Llei.

3. El títol bàsic tindrà en consideració el perfil i les necessitats de cada usuari, adaptant el preu del transport a la seva mobilitat real, amb descomptes que afavoreixin l'ús del sistema i amb una tarifació social, flexible, personalitzada i equitativa.

4. El títol bàsic té caràcter intermodal, multiviatge, recarregable i flexible i en quant a la seva utilització:

a. És únic i vàlid a tot el territori de Catalunya.

b. Permet la mobilitat amb qualsevol mitjà de transport públic integrat en servei dins de qualsevol dels diferents àmbits territorials que disposin d'un sistema de transport públic –ja sigui urbà, de conurbació o metropolità–, amb una sola cancel·lació per viatge inclosos els intercanvis entre mitjans o línies, dins del àmbit o zona corresponent, amb un marge temporal mínim d'una hora.

c. Permet la mobilitat interurbana amb validació d'entrada i de sortida en els mitjans de transport de caire interurbà per tal de determinar el nombre de zones o distància recorreguda en el desplaçament.

5. La tarifa del Títol bàsic de transport social i ambiental, aprovada en el marc d'aquestes polítiques tindrà un tractament diferenciat i el seu import inicial i les seves revisions posteriors tindran en consideració els nivells salarials i de renda mínims vigents en cada moment i les seves revisions no podran superar les quanties o línies d'evolució que, de forma predeterminada i amb abast plurianual, siguin establertes per les administracions competents en el marc de les polítiques socials.»

APARTAT 1

No hi ha cap esmena presentada.

APARTAT 2

31 ESMENA 31
De supressió
GP Socialista (4)

Article 4, apartat 2.

32 ESMENA 32
De supressió
GP del Partit Popular de Catalunya (5)

Article 4, apartat 2.

APARTAT 3

33 ESMENA 33
De modificació i supressió
GP del Partit Popular de Catalunya (6)

Article 4, apartat 3.

«3. El títol bàsic d'usuari habitual (TIBUS) té caràcter Intermodal, multiviatge, i d'una vigència mínima d'un mes recarregable i flexible. [...]»

LLETRA A

34 ESMENA 34
De modificació
GP del Partit Popular de Catalunya (7)

Article 4, apartat 3, lletra a

«a. Permet la mobilitat amb qualsevol mitjà de transport públic dels que estiguin en servei dins de qualsevol dels diferents àmbits territorials que disposin d'un sistema de transport públic propi –ja sigui urbà, de conurbació o metropolità–, amb una sola cancel·lació per viatge inclosos els intercanvis entre mitjans o línies, sense aplicació de zonificacions per raó de distàn-

cia recorreguda dins del àmbit corresponent, amb un marge temporal mínim d'una hora i mitja.»

LLETRA B

No hi ha cap esmena presentada.

LLETRA C

35 ESMENA 35
De supressió
GP Socialista (5)

Article 4, apartat 3, lletra c

APARTAT 4

36 ESMENA 36
De modificació
GP Socialista (6)

Article 4, apartat 4

«4. Les revisions de tarifes no podrà incrementar-se per damunt de l'índex de preus del consum.»

ADDICIÓ DE NOUS ARTICLES

37 ESMENA 37
D'addició
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (14)

S'addiciona un nou article 4 bis

«Article 4 bis) Suport tecnològic comú de pagament. Coordinació dels títols de transport

1. El conjunt del títols de transport tindran un suport tecnològic comú, de gestió pública, a tot el territori català. Aquest suport tecnològic permetrà identificar de manera única els diferents mitjans de validació i cancel·lació dels títols de transport així com els diferents mitjans de pagament dels transports públics de Catalunya i incorporaran les dades necessàries per fer possible les polítiques d'ajuts, bonificacions de caràcter social, territorial o de re-equilibri territorial.

2. Aquest suport haurà de permetre una única validació d'entrada i sortida per trajecte, aplicant la tarifa total que correspongui, incloent els canvis de línia, modals o canvi de zona i la distància recorreguda, dins del termini temporal que es determini en funció de la distància recorreguda.»

TÍTOL DE L'ARTICLE

38 ESMENA 38
De modificació
GP Socialista (3)

Títol de l'article 4

«Article 4. Estructura tarifària bàsica.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció de l'esmena 28.

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional amb l'esmena 29, amb el text següent:

«Article 4. Obligacions de les administracions

1. Les administracions amb competència en els diversos mitjans de transport públic han de garantir l'equilibri financer del conjunt del sistema, d'acord amb els termes establerts per aquesta llei i, si escau, mitjançant convenis de finançament, consorcis o altres fórmules de col·laboració interadministrativa.

2. Cada administració, pel que fa al seu àmbit de competències, ha de consignar en el pressupost de cada exercici els imports destinats al finançament dels mitjans de transport públic, de conformitat amb les obligacions respectives i amb els convenis o els acords de finançament subscrits.

3. Les aportacions de les administracions públiques han d'ésser estables, amb un grau de cobertura adequat als criteris fixats per aquesta llei i han de contenir previsions pluriennals suficients per a garantir el manteniment del conjunt del sistema de transport públic.

4. Les aportacions de les administracions han d'ésser proporcionals a les necessitats de mobilitat en cada àmbit territorial i s'han de ponderar en funció del nombre d'habitants, la densitat de població, l'extensió territorial i la xarxa de comunicacions en servei amb la finalitat d'afavorir el reequilibrament territorial i un desenvolupament adequat dels sistemes de transport públic al conjunt del territori de Catalunya.

5. Les aportacions de cada administració s'han de concretar i dur a terme per mitjà dels corresponents instruments de finançament de caràcter pluriennal.

6. El percentatge de l'aportació genèrica pública a les despeses de funcionament dels sistemes integrats de transport públic urbà, interurbà i metropolità ha de permetre assolir la cobertura del sistema, juntament amb els ingressos directes tarifaris i de la resta d'ingressos que s'hi destinen d'acord amb aquesta llei.»

Text presentat

ARTICLE 5. CARÀCTER ESPECÍFIC DE LES APORTACIONS DE LES POLÍTIQUES SOCIALS AL SISTEMA DE TARIFACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC

1. Les reduccions, bonificacions o subvencions a les tarifes del transport públic, destinades a ajudar de forma específica a determinades persones o col·lectius, per raons de cohesió social, de re-equilibri i accessibilitat territorial; d'accessibilitat a polígons d'activitat; les destinades a d'altres actuacions de foment d'intermodalitat, així com les extraordinàries per raons climàtiques o de seguretat pública, seran assumides a càrrec dels programes específics contemplats per aquestes finalitats en el pressuposts corresponents dels organismes o entitats –públiques o privades– responsables de la implementació de les polítiques corresponents i s'aportaran al «fons de finançament del transport públic», mitjançant els corresponents convenis –evitant en tot cas les subvencions creuades.

2. Les reduccions, bonificacions o subvencions específiques a les tarifes del transport públic s'aplicaran preferentment i de forma acumulativa o complementària al «títol bàsic d'usuari habitual» (TIBUS).

Esmenes presentades

39 ESMENA 39
De modificació
GP de Convergència i Unió (7)

Article 5

«Article 5. Despeses d'explotació

1. Les despeses d'explotació a considerar com a costos d'operació del sistema seran, com a mínim, les següents:

a) Despeses de funcionament ordinari, que inclouen el personal, els subministraments, la seguretat i similars.

b) Despeses de manteniment i reparacions ordinàries del material mòbil.

c) L'amortització del material mòbil.

d) Despeses de manteniment i reparacions ordinàries de les infraestructures de transport, de subministrament, de senyalització i de seguretat.

e) Altres despeses que tinguin com a objectiu el correcte funcionament del sistema de transport públic, exclosa la inversió de nova instal·lació i l'amortització de la infraestructura.

2. Reglamentàriament es podran establir indicadors o estàndards de costos directes i indirectes per àmbits i tipologies de servei amb efectes d'avaluació i transparència.»

APARTAT 1

No hi ha cap esmena presentada.

APARTAT 2

40 ESMENA 40
De supressió
GP d'Esquerra Republicana de Catalunya (5)

De l'apartat 2 de l'article 5

41 ESMENA 41
De supressió
GP del Partit Popular de Catalunya (8)

Article 5, apartat 2

42 ESMENA 42
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (15)

A l'article 5, apartat 2

«2. Les reduccions, bonificacions o subvencions específiques a les tarifes del transport públic a que fa referència l'apartat anterior, s'aplicaran en forma de descomptes acumulatius a la tarifa vigent pel títol bàsic social i ambiental i poden arribar a cobrir el cost total de la tarifa, en el marc de les polítiques públiques de cohesió social i sostenibilitat ambiental. També es podran aplicar a les tarifes d'altres títols de transport si així es preveu en el conveni que s'estableixi per la seva aplicació.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre les esmenes 39, 40, 76, 78, amb el redactat següent:

«Article 5. Despeses d'explotació

1. Les despeses d'explotació que cal considerar costos d'operació del sistema són, com a mínim, les següents:

a) Despeses de funcionament ordinari, que inclouen el personal, els subministraments, la seguretat i similars.

b) Despeses de manteniment i reparacions ordinàries del material mòbil.

c) L'amortització del material mòbil.

d) Despeses de manteniment i reparacions ordinàries de les infraestructures de transport, de subministrament, de senyalització i de seguretat.

e) Altres despeses derivades del funcionament correcte del sistema de transport públic que no incloguin la inversió per a noves instal·lacions i l'amortització de les infraestructures.

2. Es poden establir per reglament indicadors o estàndards de costos directes i indirectes per àmbits i tipologies de servei amb efectes d'avaluació i de transparència.»

Text presentat

**CAPÍTOL III. INTEGRACIÓ TARIFÀRIA
I INTERMODALITAT, CRITERIS PER LA DETERMINACIÓ
DE LES TARIFES DEL TRANSPORT PÚBLIC URBÀ
I INTERURBÀ**

Esmenes presentades

No hi ha cap esmena presentada.

Text presentat

**ARTICLE 6. INTEGRACIÓ TARIFÀRIA I INTERMODALITAT
A TOT CATALUNYA**

1. Operativitat: el títol bàsic d'usuari habitual (TIBUS) serà utilitzable en tots els sistemes de transport públic terrestre, urbans, interurbans i metropolitans i en tots els àmbits territorials ja siguin municipals, mancomunats, de forma que integri i homogeneïtzi l'estructura de les targetes de transport, sistema de validació, sistema de distribució, venda i recàrrega i els sistemes de tractament de la informació.

2. La gestió operativa del títol bàsic d'usuari habitual (TIBUS) serà pública, amb titularitat compartida de les administracions que integrin el Consorci pel finançament del transport públic de Catalunya, sense perjudici de la seva aplicació en els àmbits quines autoritats de transport no estiguin integrades en el Consorci, per mitjà dels convenis i acords corresponents, previstos en l'article 5.

3. El Consorci pel finançament del transport públic de Catalunya, disposarà d'un mecanisme de cambra de compensació única per administrar i redistribuir els ingressos procedents del títol bàsic d'usuari habitual (TIBUS) així com les aportacions específiques de les administracions adherides.

4. També es podran establir d'altres títols de transport integrats, de caràcter interurbà, intermodals o entre zones o àmbits territorials limítrofs, amb diferents abasts territorials o sectorials, però mantenint sempre la operativitat del títol bàsic d'usuari habitual (TIBUS), per mitjà de convenis específics entre les diverses autoritats del transport públic o per acord del propi Consorci pel finançament del Transport públic de Catalunya.

Esmenes presentades

43 ESMENA 43
De supressió
GP d'Esquerra Republicana de Catalunya (6)

De l'article 6.

44 ESMENA 44
De modificació
GP de Convergència i Unió (8)

«Article 6. Ingressos del sistema

Són ingressos del sistema de transport públic:

a. Els procedents de les tarifes dels serveis, en les seves diferents modalitats.

b. Les aportacions generals de les administracions públiques consignades en els corresponents pressupostos.

c. Els Impostos, taxes, participacions i recàrrecs tributaris que s'estableixin de forma específica per contribuir al finançament del sistema de transport públic.

d. Les aportacions específiques, procedents dels pressupostos dels organismes o entitats –públiques o privades– responsables de l'aplicació de polítiques sectorials o territorials mitjançant els corresponents convenis amb les administracions competents.

e. Els ingressos pel finançament del sistema de transport públic procedents dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, així com de qualsevol altra figura urbanística que tingui la mateixa finalitat.

f. Els ingressos comercials i altres ingressos atípics generats per la gestió del sistema del transport públic.

g. Els ingressos obtinguts per l'aplicació de sancions administratives en matèria de transport de persones.

h. Qualsevol altre ingrés que es pugui vincular al finançament del sistema de transport públic»

APARTAT 1

45 ESMENA 45
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (16)

A l'article 6, apartat 1

«1. Operativitat: el títol bàsic *de transport social i ambiental serà utilitzables* en tots els sistemes de transport públic terrestre, urbans, interurbans i metropolitans i en tots els àmbits territorials ja siguin municipals, mancomunats, de forma que integri i homogeneïtzi l'estructura de les targetes de transport, sistema de validació, sistema de distribució, venda i recàrrega i els sistemes de tractament de la informació.»

APARTAT 2

46 ESMENA 46
De supressió
GP del Partit Popular de Catalunya (9)

Article 6, apartat 2

«2. La gestió operativa del títol bàsic d'usuari habitual (TIBUS) serà pública, amb titularitat compartida de les administracions que integrin el Consorci pel finançament del transport públic de Catalunya, sense perjudici de la seva aplicació en els àmbits quines autoritats de transport no estiguin integrades en el Consorci, per mitjà dels convenis i acords corresponents, previstos en l'article 5.»

47 ESMENA 47
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (17)

A l'article 6, apartat 2

«2. La gestió operativa del títol bàsic *de transport social i ambiental* serà única i pública, amb titularitat compartida de les administracions que integrin el Consorci pel finançament del transport públic de Catalunya, sense perjudici de la seva aplicació en els àmbits quines autoritats de transport no estiguin integrades en el Consorci, per mitjà dels convenis i acords corresponents, previstos en l'article 5.»

48 ESMENA 48
De modificació
GP Socialista (7)

Article 6, apartat 2

Nova redacció:

«La gestió operativa dels títols de transport serà de caràcter públic. La gestió via concessió, en el cas de produir-se, s'ha de de limitar a aspectes concrets de comercialització de suports tecnològics i no de recaptació en atenció a la protecció de dades dels usuaris.»

APARTAT 3

49 ESMENA 49
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (18)

A l'article 6, apartat 3

«3. El Consorci pel finançament del transport públic de Catalunya, disposarà d'una cambra de compensació única per administrar i redistribuir els ingressos procedents dels títol bàsic *de transport social i ambiental* així com les aportacions específiques de les administracions adherides.»

APARTAT 4

50 ESMENA 50
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (19)

A l'article 6, apartat 4

«4. També es podran establir d'altres títols de transport integrats, de caràcter interurbà, intermodals o entre zones o àmbits territorials limítrofs, amb diferents abasts territorials o sectorials, però mantenint sempre la operativitat del títol bàsic *social i ambiental* d'usuari habitual (TIBUS), per mitjà de convenis específics entre les diverses autoritats del transport públic o per acord del propi Consorci pel finançament del Transport públic de Catalunya.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre les esmenes 44, 69, 71, 73, 74 i 75, amb el redactat següent:

«Article 6. Ingressos del sistema

Són ingressos del sistema de transport públic:

- a) Els procedents de les tarifes dels serveis, en les diferents modalitats.
- b) Les aportacions generals de les administracions públiques consignades en els pressupostos respectius.
- c) Els impostos, les taxes, les participacions i els recàrrecs tributaris que s'estableixin específicament per a contribuir al finançament del sistema de transport públic.
- d) Les aportacions específiques, procedents dels pressupostos dels organismes o les entitats públiques o privades responsables de l'aplicació de polítiques sectorials o territorials mitjançant els pertinents convenis amb les administracions competents en aquesta matèria.
- e) Els ingressos per al finançament del sistema de transport públic procedents dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, i també tota altra figura urbanística que tingui la mateixa finalitat.
- f) Els ingressos comercials i altres ingressos atípics generats per la gestió del sistema del transport públic.
- g) Els ingressos procedents de la imposició de sancions administratives en matèria de transport de persones.
- h) Qualsevol altre ingrés que es pugui vincular al finançament del sistema de transport públic.»

Text presentat

ARTICLE 7. CRITERIS PER LA DETERMINACIÓ DE LES TARIFES DELS SISTEMES DE TRANSPORT PÚBLIC EN GENERAL

1. Les tarifes que s'apliquin als diversos sistemes de transport s'establiran o s'actualitzaran de manera conjunta dins del Sistema integrat català de finançament del transport públic, per períodes anuals, de forma subsegüent a l'aprovació dels pressupostos de la Generalitat de Catalunya i de les demés administracions que siguin titulars de sistemes de transport urbà, metropolitana o mancomunitat, en la forma prevista en l'article 5 d'aquesta llei.

2. Les tarifacions anuals es fixaran en el marc dels plans o previsions plurianuals de finançament dels sistemes de mobilitat i amb les corresponents previsions dels pressupostos de les administracions públiques competents en la matèria.

3. En el primer establiment o revisions de les diverses tarifes dels sistemes de transport públic s'hauran de tenir en compte no sols els costos directes o indirectes d'explotació, sinó també les externalitats negatives dels serveis de mobilitat i els efectes estratègics a curt i mig termini, en aplicació dels criteris establerts en l'article anterior.

4. La primera determinació i les revisions successives de tarifes hauran de comptar amb l'informe previ favorable del Consell de Mobilitat de Catalunya.

5. Les aportacions tarifàries del usuari als costos de funcionament del sistema de transport públic col·lectiu, incloses les aportacions per polítiques sectorials de bonificació social i laboral, de compensació territorial i d'altres polítiques ambientals en els termes definits en l'article 5 d'aquesta llei, no podran superar el 50 % de les despeses d'explotació del sistema establertes en el terme prevists en l'article 13.

6. L'aportació genèrica de la Generalitat de Catalunya a la cobertura de les despeses de funcionament dels sistemes integrats de transport públic serà proporcional en tots els àmbits i, com a màxim, serà del 50 % de les aportacions no tarifàries, una vegada descomptats els ingressos procedents de les transferències de l'administració central de l'Estat, dels impostos cedits i dels tributs prevists en aquesta llei destinats específicament al finançament del transport públic. La proporcionalitat s'establirà fent ponderació dels diferents factors amb incidència en els costos i ingressos: nombre d'habitants i densitat; extensió i complexitat de la xarxa existent en relació a la xarxa necessària; desequilibris socials i territorials.

Esmenes presentades

51 ESMENA 51
De modificació
GP de Convergència i Unió (9)

Article 7

«Article 7. Caràcter específic de les aportacions de les polítiques socials al sistema de tarifació del transport públic

1. Les reduccions, bonificacions o subvencions a les tarifes del transport públic destinades a ajudar de forma específica a determinades persones o col·lectius seran assumides a càrrec dels programes específics contemplats per aquestes finalitats en el pressupostos corresponents dels organismes o entitats –públiques o privades– responsables de la implementació de les polítiques corresponents i s'aportaran al finançament del sistema mitjançant els convenis corresponents.

2. Les reduccions, bonificacions o subvencions específiques a les tarifes del transport públic s'aplicaran al títol bàsic de transport de forma acumulativa o complementària i, quan escaigui, a les tarifes aprovades en el marc de les polítiques públiques de cohesió social i sostenibilitat ambiental a què es refereix l'article 14.4. d'aquesta Llei.»

52 ESMENA 52
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (20)

De tot l'article 7

«Article 7. Criteris per la determinació de les tarifes dels sistemes de transport públic en general

1. Les tarifes dels sistema tarifari integrat seran fixades atenent a l'equilibri dels costos d'operació i el conjunt d'ingressos del sistema, incloses les aportacions a realitzar per part de les administracions competents. Les tarifes s'actualitzaran per períodes anuals, de forma subsegüent a l'aprovació dels pressupostos de la Generalitat de Catalunya i de les demés administracions que siguin titulars de sistemes de transport urbà, metropolitana o mancomunitat, en la forma prevista en l'article 7 d'aquesta llei.

2. Les tarifacions anuals es fixaran en els convenis i el marc dels plans o previsions plurianuals de finançament dels sistemes de mobilitat i amb les corresponents previsions dels pressupostos de les administracions públiques competents en la matèria.

3. Els costos derivats de la implantació o modificació substancial de serveis de transport públic nous que excedeixin la xifra d'integració tarifària prevista en el projecte d'implantació aprovat, aniran a càrrec dels pressupostos de les administracions titulars per tot el termini que sigui establert en el moment de la nova im-

plantació o modificació o fins el moment que el seu dèficit d'exploració s'equipari al del sistema on aquells serveis estiguin integrats.

4. La Generalitat de Catalunya, amb el suport de la resta de les administracions amb competències en la matèria, farà un seguiment anual del sistema de mobilitat a Catalunya, que inclourà els balanços de les fonts de finançament del transport públic, les despeses de tots els sistemes així com el càlcul de totes les externalitats de caràcter social i ambiental presents i futures i el seu balanç.

5. La primera determinació i les revisions successives de tarifes, tant del títol bàsic de transport social i ambiental com les demés que siguin d'aplicació en l'àmbit que gestioni el Consorci hauran de comptar amb l'informe previ favorable del Consell de Mobilitat de Catalunya.

6. La determinació de les tarifes dels sistemes no tindrà en compte l'endeutament financer que s'hagi pogut produir en el sistema. Aquestes despeses i el reequilibri del sistema s'haurà de fer amb aportacions de les administracions.»

APARTATS 1 - 4

No hi ha cap esmena presentada.

APARTAT 5

53 ESMENA 53 De supressió GP Socialista (8)

Article 7, apartat 5

APARTAT 6

No hi ha cap esmena presentada.

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció de l'esmena 43.

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre les esmenes 40, 42, 51, 52, 53, amb el redactat següent:

«Article 7. Aportacions de les polítiques socials al sistema de tarifació del transport públic

1. Les reduccions, les bonificacions i les subvencions a les tarifes del transport públic destinades a subvenir a les despeses de transport de determinats col·lectius o persones són assumides a càrrec dels programes específics destinats a aquestes finalitats en els pressupostos dels organismes o entitats públiques o privades responsables de l'execució de les polítiques corresponents

i s'han d'aportar al finançament del sistema mitjançant els convenis que pertoqui.

2. Les reduccions, bonificacions o subvencions específiques de les tarifes del transport públic són aplicables als títols de transport regulats per l'article 14, d'una manera acumulativa o complementària, segons escaigui.»

Text presentat

ARTICLE 8. SINGULARITATS DELS RÈGIMS DE TARIFES EN MUNICIPIS, CONURBACIONS I ÀREES METROPOLITANES

Els àmbits territorials de transport públic –municipals, mancomunats o metropolitans– estiguin o no integrats en el Consorci de finançament del transport públic de Catalunya, podran disposar de règims propis de tarifació de caràcter complementari o per situacions especials, sempre i quan:

1. Es mantingui la plena operativitat del títol bàsic d'usuari habitual (TIBUS).

2. S'apliquin, en tot cas, els criteris i objectius de tarifació previstos en aquesta llei.

3. En el cas dels àmbits territorials de transport públic integrats en el Consorci de finançament del transport públic de Catalunya, siguin operatius també els altres títols de transport i les corresponents tarifes acordades pel propi consorci.

Esmenes presentades

54 ESMENA 54 De modificació GP de Convergència i Unió (10)

«Article 8. Integració dels serveis a la demanda en el sistema de transport públic susceptible de finançament públic

Els serveis a la demanda existents en territoris o trajectes en què no es pugui disposar de forma permanent i amb freqüències adequades de sistemes de transport públic regular en vehicles d'ús col·lectiu, per causa de la seva baixa densitat de població, pel reduït nombre d'habitants dels seus municipis o per la dispersió urbana, formen part del sistema de transport públic als efectes de garantir el seu finançament i la seva inclusió en el sistema tarifari integrat.»

APARTAT 1

55 ESMENA 55
De supressió
GP d'Esquerra Republicana de Catalunya (7)

De l'apartat 1 de l'article 8

«1. Es mantingui la plena operativitat del títol bàsic d'usuari habitual (TIBUS).»

56 ESMENA 56
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (21)

A l'article 8, apartat 1

«1. Es mantingui la plena operativitat del títol bàsic de transport.»

APARTATS 2 I 3

No hi ha cap esmena presentada.

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre els articles 8 i 9 del text de la proposició i les esmenes 54 i 58 amb el redactat següent:

«Article 8. Integració dels serveis a demanda

Els serveis a demanda en funcionament en territoris o trajectes en què no es pugui disposar permanentment i amb freqüències adequades de sistemes de transport públic regular en vehicles d'ús col·lectiu, a causa de la baixa densitat de població, del nombre reduït d'habitants dels municipis o de la dispersió urbana, són part del sistema de transport públic als efectes de garantir-ne el finançament i la inclusió en el sistema tarifari integrat.»

Aquest text transaccional suposa la supressió de l'article 8 del text de la proposició.

Text presentat

ARTICLE 9. INTEGRACIÓ DE DETERMINATS SERVEIS DE TAXI EN EL SISTEMA DE TRANSPORT PÚBLIC SUSCEPTIBLE DE FINANÇAMENT PÚBLIC

1. En aquells territoris o trajectes en que no es pugui disposar de forma permanent i amb freqüències adequades de sistemes de transport públic regular en vehicles d'ús col·lectiu, per causa de la seva baixa densitat de població, pel reduït nombre d'habitants dels seus municipis o per la dispersió urbana, es podran integrar en el sistema de transport públic els serveis de transport de viatgers amb taxi, amb caràcter d'ús

col·lectiu o compartit, entre localitats del mateix territori i en tot cas fins a les estacions, parades i d'altres punts d'accés als serveis de transport públic col·lectiu regulars.

2. Per la utilització dels serveis de taxi, amb caràcter col·lectiu o compartit, en els supòsits previstos en l'apartat anterior, seran d'aplicació els títols de transport públic d'usuaris habituals.

3. En els supòsits previstos en els dos apartats anteriors, serà objecte de compensació amb càrrec al fons de finançament del transport públic, el diferencial entre costos i ingressos d'explotació que s'acreditin produïts per la utilització dels serveis de taxi com a vehicle de ús col·lectiu, en les circumstàncies i modalitats que en cada cas es determini.

Esmenes presentades

57 ESMENA 57
De modificació
GP de Convergència i Unió (11)

«Article 9. Potenciació de la intermodalitat entre el transport públic i la bicicleta

1. Els serveis de transport públic han de preveure, sempre que tècnicament sigui possible, el transport gratuït de la bicicleta per part dels usuaris.

2. Les administracions públiques han de promoure la intermodalitat i la integració tarifària entre els sistemes de bicicletes d'ús públic i el sistema de transport públic.»

58 ESMENA 58
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (22)

De tot l'article 9

«Article 9. Serveis a la demanda. Integració de determinats serveis de taxi en el sistema de transport públic susceptible de finançament públic

1. Els serveis a la demanda, realitzats per taxis i d'altres automòbils d'ús públic permanents o esporàdics, de fins a 7 places, existents en territoris o trajectes en què no es pugui disposar de forma permanent i amb freqüències adequades de sistemes de transport públic regular en vehicles d'ús col·lectiu, per causa de la seva baixa densitat de població, pel reduït nombre d'habitants dels seus municipis o per la dispersió urbana, formen part del sistema de transport públic als efectes de garantir el seu finançament i la seva inclusió en el sistema tarifari integral.

2. En el cas que no existís un sistema de transport a la demanda, el servei de taxi estarà subvencionat amb una aportació similar a la d'un sistema de transport públic equivalent.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre les esmenes 57 i 62 i el text de la proposició, amb el redactat següent:

«Article 9. Intermodalitat entre el transport públic i la bicicleta

1. Els serveis de transport públic han d'incorporar, sempre que tècnicament sigui possible, el transport gratuït de les bicicletes dels usuaris.
2. Les administracions públiques han de promoure la intermodalitat i la integració tarifària entre els sistemes de bicicletes d'ús públic i el sistema de transport públic.»

Text presentat

ARTICLE 10. SUSPENSIÓ O REDUCCIÓ DE TARIFES DEL TRANSPORT PÚBLIC EN SITUACIONS EXCEPCIONALS PER RAONS CLIMÀTIQUES O DE SEGURETAT PÚBLICA

1. Les autoritats competents podran acordar la gratuïtat o la reducció de les tarifes del transport públic de forma excepcional i de forma temporalment i territorialment delimitades, per raons de caràcter ambiental, en el marc dels plans de qualitat de l'aire i de prevenció de la contaminació, o de seguretat pública, catàstrofes naturals o situacions excepcionals de tota mena.
2. En aquests casos els imports deixats de percebre pel finançament del transport públic seran assumits a càrrec dels programes o fons de contingència específics per aquestes finalitats en els pressupostos dels organismes públics responsables de la implementació de les referides mesures, en els termes previstos en l'article 5.

Esmenes presentades

59 ESMENA 59
De modificació
GP de Convergència i Unió (12)

Article 10

«Article 10. Potenciació de la intermodalitat entre el transport públic i els sistemes de flota compartida i de cotxe compartit

Les administracions públiques han de promoure la intermodalitat entre els sistemes de flota compartida i de cotxe compartit i el transport públic, de forma que els dits sistemes afavoreixin per l'aportació de passatgers des de les zones perifèriques i no cobertes suficientment amb servei de transport col·lectiu, a les estacions i intercanviadors.»

60 ESMENA 60
De modificació i supressió
GP del Partit Popular de Catalunya (10)

Article 10

«1. Les administracions públiques titulars de les competències en matèria de transport públic ~~autoritats competents~~ podran acordar la gratuïtat o la reducció de les tarifes del transport públic de forma excepcional i de forma temporalment i territorialment delimitades, per raons de caràcter ambiental, en el marc dels plans de qualitat de l'aire i de prevenció de la contaminació, o de seguretat pública, catàstrofes naturals o situacions excepcionals ~~de qualsevol naturalesa que les justifiqui tota mena~~.

2. En aquests casos els imports deixats de percebre ~~pels concessionaris dels serveis afectats pel finançament del transport públic~~ seran assumits a càrrec dels programes o fons de contingència específics per aquestes finalitats en els pressupostos dels organismes públics que hagin adoptat les mesures responsables de la implementació de les referides mesures, en els termes previstos en l'article 5.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció de l'esmena 59.

Atès que la ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre l'article 10 del text de la proposició i l'esmen núm. 87, amb el redactat següent:

«Article 16. Suspensió o reducció de tarifes del transport públic en situacions excepcionals

1. Les autoritats competents en aquesta matèria poden acordar la reducció de les tarifes del transport públic, amb caràcter excepcional i d'abast temporal i territorial limitat, per raons ambientals, en el marc dels plans de qualitat de l'aire en zones de protecció especial i de prevenció de la contaminació atmosfèrica, o per motius de seguretat pública o en el cas de catàstrofes naturals o altres situacions extraordinàries.

2. Els imports no percebuts en els casos a què fa referència l'apartat 1 per al finançament del transport públic han d'ésser assumits a càrrec dels programes o fons de contingència específics amb aquestes finalitats en els pressupostos dels organismes públics responsables de l'aplicació de les dites mesures.»

Aquest text transaccional comporta el trasllat de l'article 10 de la proposició al nou article 16.

La ponència no fa cap recomanació de l'esmena 60.

Text presentat

ARTICLE 11. ESPECIFICITAT DE LA TARIFACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC PELS USUARIS DE LES BICICLETES PRIVADES I DELS SERVEIS DE BICICLETES URBANES D'ÚS PÚBLIC

1. En tots els vehicles de transport públic col·lectiu en que tècnicament sigui possible s'habilitaran espais destinats al transport de bicicletes d'ús privat dels usuaris que ho necessitin, sense que la seva utilització comporti el pagament de cap tarifa, complement o contraprestació.

2. En els àmbits urbans o metropolitans que disposin de servei de bicicletes d'ús públic (*bicing* o similar) s'establiran sistemes de bonificació o compensació tarifària del transport públic col·lectiu per fomentar la intermodalitat en la utilització d'ambdós sistemes.

Esmenes presentades

61 ESMENA 61
De modificació
GP de Convergència i Unió (13)

Article 11

«Article 11. *Finançament de les infraestructures de transport*

1. *La construcció o posada en funcionament de noves infraestructures dels serveis de transport públic s'haurà de finançar amb càrrec a dotacions per inversió dels pressupostos de les administracions públiques competents en la matèria, amb utilització, quan pertoqui, de les fórmules de col·laboració amb la iniciativa privada previstes legalment i comptant, si és procedent, amb les aportacions de fons públics europeus o d'altre origen.*

2. *Per a la programació de les actuacions de finançament de noves infraestructures es farà una valoració de totes les actuacions planificades amb criteris homogenis, que incloguin l'avaluació econòmica, social i ambiental des de la seva construcció fins al final de la seva vida útil.»*

62 ESMENA 62
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (23)

De tot l'article 11

«Article 11. Especificitat de la tarifació del transport públic pels usuaris de les bicicletes privades i dels serveis de bicicletes urbanes d'ús públic

1. *Els serveis de transport públic han de preveure el transport gratuït de la bicicleta per part dels usuaris.*

2. *Les administracions públiques han de promoure la intermodalitat i la integració tarifària entre els sistemes de bicicletes d'ús públic i el sistema de transport públic.»*

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció de l'esmena 61.

El text de l'article 11 ha quedat integrat en el text resultat de l'adopció d'una transacció entre les esmenes 57 i 62 que correspon a l'article 9 en la redacció proposada per la transacció.

Aquest text suposa la supressió de l'article 19 de la proposició.

Text presentat

ARTICLE 12. RELACIONS ENTRE ELS SISTEMES DE TARIFACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU I ELS SISTEMES DE CAR SHARING I CAR POOLING

En els àmbits urbans o metropolitans que disposin de serveis de *car sharing* o *car pooling* s'establiran sistemes de bonificació o compensació tarifària per tal de facilitar la intermodalitat entre ambdós sistemes en els casos i trajectes en que dits sistemes serveixin per l'aportació de passatgers des de les zones perifèriques i no cobertes suficientment amb servei de transport col·lectiu, a les estacions que serveixin de punt de captació i intercanviadors.

Esmenes presentades

63 ESMENA 63
De supressió
GP d'Esquerra Republicana de Catalunya (8)

De l'article 12.

64 ESMENA 64
De supressió
GP del Partit Popular de Catalunya (11)

De l'article 12.

65 ESMENA 65
De modificació
GP de Convergència i Unió (14)

Article 12 i l'encapçalament de la secció

«*Secció II. Les tarifes del transport*

Article 12. *Principis d'aplicació als sistemes de tarifació del transport*

La determinació de les tarifes i els títols de transport del sistema de transport públic de Catalunya s'ha de dur a terme atenent als criteris següents:

a) La proporcionalitat respecte a la utilització i als costos de producció dels serveis, sense perjudici dels mecanismes compensatoris que resultin de l'aplicació de la resta de criteris enunciats en aquest article.

b) La integració de forma progressiva i proporcionada de les externalitats ambientals i socials, tant positives com negatives, que resulten dels diversos sistemes de transport privat i públic.

c) La senzillesa, claredat i transparència del sistema per tal que sigui entenedor per a les persones usuàries.

d) El foment de polítiques actives de canvi modal i de fidelització dels usuaris del transport públic, per raons de major eficiència, accessibilitat, menors costos econòmics i menors impactes socioambientals.

e) La previsió d'una tarifació social que permeti la mobilitat en transport públic de totes les persones, amb independència dels seus recursos econòmics, del seu estat físic o la seva situació sociolaboral.

f) La previsió de mesures de reequilibri i compensació interterritorial, per tal de garantir l'accessibilitat amb sistemes de transport públic assequibles i efectius en tot el territori, amb especial atenció a la densitat d'habitants, al poblament dispers, a la dificultat orogràfica o a la situació perifèrica o allunyada en relació a les principals infraestructures i serveis de transport o als polígons de concentració d'activitat econòmica o de serveis públics.

g) La integració de propostes formulades per les diferents administracions públiques i entitats socioeconòmiques en el finançament del servei del transport públic amb l'objecte afavorir l'accés al transport públic a persones que meritin especial protecció o atenció per raó d'edat, de situació sociolaboral, de limitacions personals o per afavorir la salut pública i la qualitat ambiental, el reequilibri territorial, així com l'accessibilitat de treballadors i usuaris a àmbits de concentració d'activitats econòmiques i similars, assumides a càrrec dels programes específics contemplats per aquestes finalitats en el pressuposts corresponents dels organismes o entitats –públiques o privades– responsables de la iniciativa.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció de les esmenes 63 i 64.

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre les esmenes 10, 24, 26, 27, 28, 31, 35, 36, 37, 42, 43, 52, 55 i 65, amb el redactat següent:

«Secció segona. Les tarifes del transport

Article 12. Principis d'aplicació als sistemes de tarifació del transport

1. Les tarifes i els títols de transport del sistema de transport públic de Catalunya s'han de determinar atenent els criteris següents:

a) La proporcionalitat respecte a la utilització i els costos de producció dels serveis, sens perjudici dels mecanismes compensatoris que resultin de l'aplicació de la resta de criteris d'aquest article.

b) La integració progressiva i proporcionada dels efectes externs ambientals i socials, tant positius com negatius, que resulten dels diversos sistemes de transport privat i públic.

c) La senzillesa, la claredat i la transparència del sistema per tal que sigui entenedor per als usuaris.

d) El foment de polítiques actives de canvi modal i de fidelització dels usuaris del transport públic, per raons d'eficiència, d'accessibilitat i de minimització de costos econòmics i d'impactes socioambientals.

e) La previsió d'una tarifació social que permeti la mobilitat en transport públic de tots els usuaris, amb independència de llurs recursos econòmics, estat físic o situació sociolaboral.

f) La previsió de mesures específiques de reducció o exempció tarifària, aplicables en temps o situacions especials o en zones determinades, per a desenvolupar polítiques de millorament ambiental, de mitigació d'impactes ambientals o naturals o de salut pública.

g) La previsió de mesures de reequilibrament i compensació interterritorial, per a garantir l'accessibilitat amb sistemes de transport públic assequibles i efectius en tot el territori, amb una atenció especial a la densitat de població, al poblament dispers, a la dificultat orogràfica o a la situació perifèrica o allunyada amb relació als principals serveis i infraestructures de transport o als polígons de concentració d'activitat econòmica o de serveis públics.

h) La integració de propostes formulades per les diverses administracions públiques i entitats socioeconòmiques en el finançament del servei del transport públic amb l'objecte d'afavorir l'accés al transport públic a persones que meritin una protecció especial o una atenció per raó d'edat, de situació sociolaboral o de limitacions personals, i també l'accessibilitat de treballadors i usuaris a àmbits de concentració d'activitats econòmiques i similars, assumides a càrrec dels programes específics per a aquestes finalitats en els pressuposts dels organismes o entitats públiques o privades responsables de la iniciativa.

2. Els títols de transport han de tenir un suport tecnològic comú que s'estengui progressivament a tot el territori de Catalunya i que, com a mínim, ha de permetre:

a) Identificar els diferents sistemes tarifaris aplicables a l'usuari, d'acord amb l'article 14.

b) Identificar els diferents mitjans de validació i cancel·lació dels títols de transport.

c) Aplicar la tarifa total que correspongui segons els canvis modals o de zona i la distància recorreguda amb les validacions d'entrada i sortida que siguin necessàries.

d) Incorporar-hi els diferents mitjans de pagament.

e) Incorporar-hi les dades necessàries per a aplicar els criteris de l'apartat 1.

3. Les dades incorporades al suport tecnològic comú del sistema tarifari integrat no poden ésser cedides a entitats privades ni explotades amb finalitats comercials alienes al servei públic de transport.»

La ponència no fa cap recomanació de l'esmena 38.

Text presentat

CAPÍTOL IV. FINANÇAMENT DEL SISTEMA DE TRANSPORT PÚBLIC

Esmenes presentades

No hi ha cap esmena presentada.

Text presentat

ARTICLE 13. FONS DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC DE CATALUNYA

Es crea el Fons de finançament del transport públic que té com a finalitat:

1. *En quan als ingressos* li correspon comptabilitzar i, en seu cas, gestionar i compensar:

1.1. Els ingressos procedents del títol bàsic d'usuari habitual (TIBUS), recaptats en tots els sistemes de transport públic i en tots els àmbits territorials, estiguin o no integrats en el Consorci de finançament del transport públic de Catalunya.

1.2. Els ingressos procedents de la resta de modalitats de tarifació per utilització del transport públic terrestre en tots els sistemes de transport i en tots els àmbits territorials, que s'integrin en el Consorci de finançament del transport públic de Catalunya.

1.3. Les aportacions del conjunt de les administracions públiques destinades a polítiques de transport públic, sense perjudici de les seves especificitats pel que fa als àmbits territorials o sectorials.

1.4. Els impostos que gravin els peatges per utilització de vies de gran capacitat, tant explícits com a l'ombra,

tant de la Generalitat com els de l'Estat una vegada siguin traspassades les competències o transferits els ingressos

1.5. A més de les aportacions de la Generalitat de Catalunya i les de l'Estat, quan així s'acordi, es computaran també les de administracions locals, consorcis o mancomunitats de transport metropolitans o de conurbació que s'integrin voluntàriament en el sistema.

1.6. Integra també els impostos i taxes que s'estableixin, per les administracions corresponents, de forma específica per contribuir al manteniment del sistema de transport públic urbà i interurbà, així com les participacions i recàrrecs en les figures tributàries que estiguin específicament destinats al finançament del transport públic terrestre.

1.7. Les aportacions específiques, procedents dels pressupostos dels organismes o entitats –públiques o privades– responsables de l'aplicació de les polítiques sectorials o territorials definides a l'article 5, mitjançant els corresponents convenis.

1.8. El govern de la Generalitat garantirà l'equilibri financer del Sistema i determinarà reglamentàriament les modalitats i criteris de les aportacions.

2. *En quant a les despeses d'explotació*, li correspon assignar i redistribuir els recursos gestionats entre els diversos sistemes de transport públic terrestre integrats en el Consorci de finançament del transport públic, així com de forma específica els corresponents al finançament del títol bàsic d'usuari habitual (TIBUS) en tots els àmbits territorials –estiguin o no integrats en consorci de finançament del transport públic–, en funció de les seves necessitats i aplicant els criteris i objectius que resulten d'aquesta llei, així com dels Plans i programes de mobilitat sostenible aprovats per les autoritats competents en matèria de transport en el marc del Consell Català de la Mobilitat, i en el seu cas dels convenis i acords específics, en consideració, com a mínim, als següents aspectes:

2.1. Despeses de funcionament ordinari, que inclouen el personal, els subministraments, la seguretat i similars.

2.2. Despeses de manteniment i reparacions ordinàries del material mòbil.

2.3. L'amortització del material mòbil.

2.4. Despeses de manteniment i reparacions ordinàries de les infraestructures de transport, de subministrament, de senyalització i de seguretat.

Esmenes presentades

66 ESMENA 66
De modificació
GP de Convergència i Unió (15)

Article 13

«Article 13. Criteris per a la determinació de les tarifes dels sistemes de transport públic en general

1. Les tarifes del sistema tarifari integrat seran fixades atenent a l'equilibri dels costos d'operació i el conjunt d'ingressos del sistema, incloses les aportacions a realitzar per part de les administracions competents. Juntament amb els costos directes o indirectes d'explotació es tindran en compte les externalitats negatives dels serveis de mobilitat i els efectes sobre la planificació de finançament per part de les administracions públiques competents.

De la mateixa manera, els costos directes o indirectes d'explotació i les externalitats negatives dels serveis de transport s'hauran de tenir en compte en el primer establiment o en la revisió de les diverses tarifes del sistema de transport públic.

2. Les tarifes es fixaran en el marc dels plans o previsions plurianuals de finançament del sistema de transport públic i amb les corresponents previsions dels pressupostos de les administracions públiques competents en la matèria.»

APARTAT 1.1

67 ESMENA 67
De supressió
GP d'Esquerra Republicana de Catalunya (9)

De l'apartat 1.1 de l'article 13

68 ESMENA 68
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (24)

A l'article 13, apartat 1.1

«1.1. Els ingressos procedents del títol bàsic de transport social i ambiental recaptats en tots els sistemes de transport públic i en tots els àmbits territorials, estiguin o no integrats en el Consorci de finançament del transport públic de Catalunya.»

APARTAT 1.2

No hi ha cap esmena presentada.

APARTAT 1.3

69 ESMENA 69
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (25)

A l'article 13, de tot l'apartat 1.3.

«1.3. Les aportacions específiques, procedents dels pressupostos dels organismes o entitats –públiques o privades– responsables de l'aplicació de polítiques sectorials o territorials mitjançant els corresponents convenis amb les administracions competents.»

APARTAT 1.4

70 ESMENA 70
De supressió
GP del Partit Popular de Catalunya (12)

Article 13, apartat 1.4

71 ESMENA 71
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (26)

A l'article 13, de tot l'apartat 1.4.

«1.4. Els ingressos pel finançament del sistema de transport públic procedents dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, així com de qualsevol altra figura urbanística que tingui la mateixa finalitat.»

APARTAT 1.5

72 ESMENA 72
De supressió
GP del Partit Popular de Catalunya (13)

Article 13, apartat 1.5

«1.5. A més de les aportacions de la Generalitat de Catalunya i les de l'Estat, quan així s'acordi, es computaran també les de administracions locals, consorcis o mancomunitats de transport metropolitans o de conurbació que s'integrin voluntàriament en el sistema.»

73 ESMENA 73
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (27)

A l'article 13, de tot l'apartat 1.5.

«1.5. Els ingressos comercials i altres ingressos atípics generats per la gestió del sistema del transport públic.»

APARTAT 1.6

- 74** ESMENA 74
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (28)

A l'article 13, de tot l'apartat 1.6.

«1.6. Els ingressos obtinguts per l'aplicació de sancions administratives en matèria de transport de persones.»

APARTAT 1.7

- 75** ESMENA 75
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (29)

A l'article 13, de tot l'apartat 1.7.

«1.7. Qualsevol altre ingrés que es pugui vincular al finançament del sistema de transport públic.»

APARTAT 1.8

No hi ha cap esmena presentada.

APARTAT 2

- 76** ESMENA 76
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (30)

A l'article 13, es modifica tot l'apartat 2

«2. En quant a les despeses d'explotació:

Sols tindran la consideració de Despeses d'explotació enteses com a costos d'operació del sistema seran les següents:

- a) *Despeses de funcionament ordinari, que inclouen el personal, els subministraments, la seguretat i similars.*
- b) *Despeses de manteniment i reparacions ordinàries del material mòbil.*
- c) *L'amortització del material mòbil.*
- d) *Despeses de manteniment i reparacions ordinàries de les infraestructures de transport, de subministrament, de senyalització i de seguretat.*
- e) *Altres despeses que tinguin com a objectiu el correcte funcionament del sistema de transport públic, exclosa la inversió de nova instal·lació i l'amortització de la infraestructura.»*

- 77** ESMENA 77
De supressió
GP d'Esquerra Republicana de Catalunya (10)

De l'apartat 2 de l'article 13

«[...] Consorci de finançament del transport públic, així com de forma específica els corresponents al finançament del títol bàsic d'usuari habitual (TIBUS) en tots els àmbits territorials – estiguin o no integrats en consorci de finançament del transport públic, en funció de les seves necessitats [...]»

ADDICIÓ DE NOUS APARTATS

- 78** ESMENA 78
D'addició
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (31)

A l'article 13, s'addicionen dos nous apartats 3 i 4

«3. Reglamentàriament es podran establir indicadors o estàndards de costos directes i indirectes per àmbits i tipologies de servei amb efectes exclusius d'avaluació i transparència.

4. El govern de la Generalitat garantirà l'equilibri financer del Sistema i determinarà reglamentàriament les modalitats i criteris de les aportacions.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre les esmenes 52, 53 i 66, amb el redactat següent:

«Article 13. Determinació de les tarifes dels sistemes de transport públic

1. Les tarifes del sistema tarifari integrat es fixen atenent l'equilibri dels costos d'operació i el conjunt d'ingressos del sistema, incloses les aportacions que hi han de fer les administracions competents en aquesta matèria. Juntament amb els costos directes o indirectes d'explotació, cal tenir en compte els efectes externs negatius dels serveis de mobilitat i els efectes sobre la planificació de finançament per part de les administracions públiques competents en aquesta matèria. De la mateixa manera, els costos directes o indirectes d'explotació i els efectes externs negatius dels serveis de transport s'han de tenir en compte en el primer establiment o en la revisió de les diverses tarifes del sistema de transport públic.

2. Les tarifes s'han de fixar en el marc dels plans o les previsions pluriennals de finançament del sistema de transport públic i amb les corresponents previsions dels pressupostos de les administracions públiques competents en aquesta matèria.»

Text presentat

ARTICLE 14. CONTRIBUCIONS A LES DESPESES DE FINANÇAMENT DEL SISTEMA DE TRANSPORT PÚBLIC

1. Les aportacions de les diverses administracions públiques al Fons de finançament del sistema de transport públic hauran de ser estables, amb un nivell de cobertura adequat als criteris fixats en aquesta llei i contenir previsions plurianuals en correspondència als plans plurianuals de tarifació.

2. Aquestes aportacions es concretaran i desenvoluparan per mitjà dels corresponents contractes-programa de caràcter plurianual.

3. El percentatge de l'aportació genèrica de la Generalitat de Catalunya a la cobertura de les despeses de funcionament dels sistemes integrats de transport públic urbà, interurbà i metropolità serà proporcional als usuaris igual en tots els àmbits i, com a màxim, serà del 50 % de les aportacions no tarifàries.

4. Per poder accedir a les aportacions de la Generalitat de Catalunya a la cobertura de les despeses de funcionament, previstes en aquest article, caldrà que les administracions locals corresponents s'hagin adherit al sistema del Fons de finançament del transport públic.

Esmenes presentades

79 ESMENA 79
De modificació
GP de Convergència i Unió (16)

Article 14

«Article 14. Títol bàsic de transport

1. El sistema tarifari ha d'incloure un títol bàsic de transport de referència destinat a fer efectiu l'accés a un transport públic assequible i fidelitzar-ne la utilització.

2. El títol tindrà en consideració el perfil i les necessitats de cada usuari, adaptant el preu del transport a la seva mobilitat real, amb descomptes que afavoreixin l'ús del sistema i amb una tarifació social flexible, personalitzada i equitativa.

3. El títol té caràcter intermodal, multiviatge, recarregable i flexible. Quant a la seva utilització:

a. Afavoreix la mobilitat amb qualsevol mitjà de transport públic integrat a tot Catalunya, amb un pagament i un import únics per viatge que permeten el transbordament en les condicions que es determini i amb validació preceptiva en cada canvi de mode de transport.

b. Permet la mobilitat interurbana amb validació d'entrada i de sortida en els mitjans de transport de caire interurbà per tal de determinar el nombre de zones o distància recorreguda en el desplaçament.

c. Permet incorporar els serveis de mobilitat i repercutir les tarifes que li siguin d'aplicació.

4. En particular, i mitjançant aquest títol, les administracions competents implantaran i desenvoluparan polítiques públiques de cohesió social i sostenibilitat ambiental en benefici de persones usuàries determinades per tal de fer efectiu el dret al transport públic en els termes establerts en aquesta llei. Les tarifes aprovades en el marc d'aquestes polítiques tindran un tractament diferenciat en el títol bàsic de transport i el seu import inicial i les seves revisions posteriors no podran superar les quanties o línies d'evolució que, de forma predeterminada i amb abast plurianual, siguin establertes per les administracions competents.»

APARTATS 1 I 2

No hi ha cap esmena presentada.

APARTATS 3 I 4

80 ESMENA 80
De modificació i supressió
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (32)

A l'article 14, es modifica l'apartat 3 i es suprimeix l'apartat 4

«3. Per poder accedir a les aportacions de la Generalitat de Catalunya a la cobertura de les despeses de funcionament, previstes en aquest article, caldrà que les administracions locals corresponents s'hagin adherit al sistema del Fons de finançament del transport públic.

4. Per poder accedir a les aportacions de la Generalitat de Catalunya a la cobertura de les despeses de funcionament, previstes en aquest article, caldrà que les administracions locals corresponents s'hagin adherit al sistema del Fons de finançament del transport públic.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre les esmenes 2, 30, 33, 34, 42, 45, 47, 49, 50, 55, 56 i 79, amb el redactat següent:

«Article 14. Sistema tarifari integrat

1. El sistema tarifari integrat inclou:

a) Un títol general de transport destinat a fer efectiu l'accés a un transport públic assequible i fidelitzar-ne la utilització.

b) Un o diversos títols socials i ambientals que incorporin les polítiques públiques de cohesió social i sostenibilitat ambiental.

c) Altres títols de transport per als usuaris no habituals.

2. Els títols han de tenir en consideració el diferents perfils i necessitats dels usuaris i adaptar el preu del transport a llur mobilitat real, amb descomptes, quan escaigui, que afavoreixin l'ús del sistema i amb una tarifació social flexible, personalitzada i equitativa.

3. Els títols, d'acord amb llurs característiques i llur finalitat, tenen caràcter intermodal, multiviatge, recarregable i flexible. Quant a la utilització:

a) Afavoreixen la mobilitat amb qualsevol mitjà de transport públic integrat a tot Catalunya, amb un pagament i un import únics per viatge que permeten el transbordament en les condicions que es determinin, amb les tarifes uniformes que siguin aplicables i amb la validació preceptiva en cada canvi de mode de transport.

b) Permeten la mobilitat interurbana amb validació d'entrada i de sortida en els mitjans de transport interurbans per a determinar el nombre de zones o la distància del recorregut del desplaçament.

c) Permeten incorporar els serveis de mobilitat i repercutir les tarifes aplicables en cada cas.

4. Mitjançant els títols socials i ambientals a què fa referència l'apartat 1.b, les administracions competents en aquesta matèria han d'implantar i desenvolupar polítiques públiques de cohesió social i sostenibilitat ambiental en benefici de determinats tipus d'usuaris per a fer efectiu el dret al transport públic en els termes establerts per aquesta llei. Les tarifes aprovades en el marc d'aquestes polítiques tenen un tractament diferenciat en el sistema tarifari i tecnològic comú i l'import inicial i les revisions posteriors han de prendre en consideració els valors mínims de salari i renda de referència, sense superar les quanties o línies d'evolució que, d'una manera predeterminada i amb abast pluriennal, estableixin les administracions competents.»

La ponència no recomana l'adopció de l'esmena 36.

Text presentat

CAPÍTOL V. FISCALITAT ESPECÍFICA PEL FINANÇAMENT DEL SISTEMA DE TRANSPORT PÚBLIC DE CATALUNYA

Esmenes presentades

No hi ha cap esmena presentada.

Text presentat

ARTICLE 15. PREVISIÓ DE FIGURES TRIBUTÀRIES ESPECÍFIQUES PEL FINANÇAMENT DEL SISTEMA DE TRANSPORT PÚBLIC TERRESTRE

A més de les aportacions tarifàries i de les genèriques de les diverses, administracions públiques, es destinaran a nodrir el fons de finançament del transport públic diferents figures impositives, que hauran de ser creades per mitjà de llei específica:

1. *Recàrrec sobre l'Impost d'Activitats econòmiques* que gravin l'activitat de les mitjanes i grans superfícies comercials, galeries i d'altres concentracions o àrees comercials urbanes i de serveis, en els termes previstos en la legislació sobre centres comercials, amb facturació anual superior a un milió d'euros per a cada establiment o acumulatiu de cada àrea o conjunt, en nuclis urbans o conurbacions que estiguin dotats de sistemes interns de transport públic urbà d'alta freqüència, ja sigui viari –autobusos–, metro o tramviari, definits específicament per a cada àmbit urbà o conurbació.

2. *Contribució especial per al transport sostenible en grans concentracions*, es correspon a la celebració d'actes puntuals o periòdics, que concentrin una gran quantitat de gent destacable o recurrents en horaris no planificats, ja sigui en grans estadis o espais lliures per concentracions esportives, festes, i d'altres activitats culturals, recreatives o similars.

3. L'establiment i gestió dels recàrrecs específics sobre el Impost d'Activitats econòmiques i les contribucions especials, pel seu caràcter d'impost local, seran establerts i gestionats pels respectius ajuntaments, i destinat a l'aportació de l'administració local corresponent al finançament del seu sistema de transport públic.

4. *Subjectes passius:*

4.1. En el cas del recàrrec sobre Impost d'activitats econòmiques ho serà el titular o titulars de les activitats econòmiques.

4.2. En el cas de la contribució especial per al transport sostenible en grans concentracions, ho serà el titular o promotor de l'activitat.

4.3. *El tipus impositiu* així com les exempcions, bonificacions o compensacions, per determinades situacions personals o urbanes, seran determinades per la llei de implantació dels recàrrecs d'Impostos de naturalesa local i seran establerts pels corresponents Ajuntaments, dins dels marges fixats per la llei d'establiment.

Esmenes presentades

81 ESMENA 81
De supressió
GP del Partit Popular de Catalunya (14)

De l'article 15

82 ESMENA 82
De modificació
GP de Convergència i Unió (17)

«Article 15. Integració tarifària i intermodalitat

1. Les administracions competents en matèria de transport han de garantir l'accés al servei amb un únic pagament integrat que inclogui el transbordament i afavoreixi la intermodalitat.

2. La titularitat del sistema tarifari integrat serà pública i la seva gestió serà única en el conjunt del territori de Catalunya, sens perjudici de les competències que puguin correspondre a les diferents administracions en matèria de transports i mobilitat, que hauran de formalitzar els acords corresponents per a garantir la sostenibilitat i eficiència del sistema, en els termes previstos en aquesta Llei.

3. Les normes de funcionament i gestió del sistema tarifari integrat han de preveure els mecanismes per a la distribució adequada dels ingressos percebuts i les aportacions que hagin de ser realitzades per les administracions per a la compensació a les empreses operadores de l'obligació de servei públic que pugui comportar l'aplicació del sistema tarifari integrat en els serveis que gestionen.

4. Es poden establir o mantenir els sistemes tarifaris propis en qualsevol àmbit inclosos els de les autoritats territorials de mobilitat, que en tot cas s'hauran de coordinar amb el sistema tarifari del conjunt del territori de Catalunya.»

83 ESMENA 83
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (33)

De tot l'article 15

«Article 15. Previsió de figures tributàries específiques pel finançament del sistema de transport públic terrestre

1. La Generalitat de Catalunya, en l'àmbit de les seves competències, crearà, en els terminis i condicions previstos en les disposicions addicionals d'aquesta llei, nous tributs amb la finalitat de dotar de fonts noves el finançament del transport públic.»

2. La Generalitat de Catalunya i les entitats locals hauran d'establir, en el marc de la legislació general tributària, recàrrecs sobre tributs ja existents la recap-

tació dels quals es destinarà al finançament del transport públic.

3. Entre les figures tributàries específiques a què es refereixen els apartats precedents s'hauran d'implementar, de forma progressiva:

a) Recàrrec sobre el Impost d'Activitats econòmiques que gravi l'activitat de les mitjanes i grans superfícies comercials, galeries i d'altres concentracions o àrees comercials urbanes i de servei, amb facturació anual superior a un milió d'euros per a cada establiment o acumulatiu de cada àrea o conjunt, en nuclis urbans o conurbacions que estiguin dotats de sistemes interns de transport públic urbà d'alta freqüència i atenent a allò previst en la normativa sobre centres comercials i sobre efectes dels estudis de la mobilitat generada.

b) Contribució especial o taxa per al transport sostenible en grans concentracions.

c) Tributs sobre la congestió i la contaminació derivades de la utilització del vehicle privat, amb les modalitats següents:

– Impostos o taxes que gravin la utilització de les vies d'alta capacitat amb la finalitat de contribuir al finançament del sistema de transport públic.

– Impostos o taxes sobre l'impacte ambiental causat pels vehicles a motor en la modalitat d'aparcament de rotació en vies públiques, i també pels vehicles a motor en la modalitat d'aparcament de rotació en establiments o per l'afluència a centres generadors de mobilitat por qualsevol causa.

d) Impostos o taxes sobre l'impacte ambiental causat pels vehicles a motor en la modalitat d'utilització potencial de vehicles a motor amb domicili a Catalunya i també pels vehicles a motor en la modalitat de circulació en itinerància i turística.

e) Recàrrec sobre l'impost de Bens Immobles, que podrà arribar fins al topall màxim permès per la legislació reguladora de les hisendes locals, en aquells municipis que disposen d'un servei de transport públic adequat.

f) Establiment d'un recàrrec o creació d'un nou tram de l'impost especial d'hidrocarburs.

g) Establiment d'un recàrrec sobre la matriculació o posada en circulació de vehicles de motor limitat a determinades categories en funció de la seva incidència mediambiental.

h) Recàrrec sobre la taxa turística.

4. Els recàrrecs específics sobre l'Impost d'Activitats Econòmiques i les contribucions especials, pel seu caràcter d'impost local, seran establerts i gestionats pels respectius ajuntaments i destinat a l'aportació de l'administració local corresponent al finançament del seu sistema de transport públic.

5. Tots els ingressos provinents de l'aplicació d'aquestes noves figures tributàries tindran caràcter finalista pel finançament del transport públic. En concret sols podran utilitzar-se per pagar les despeses d'exploració dels sistemes integrats de transport públic, per reduir les tarifes de transport públic o pel finançament de les despeses d'operació de nous sistemes de transport públic, en cap cas podran utilitzar-se per complir amb les aportacions al finançament del transport públic, previstes o acordades prèviament per les administracions.»

APARTAT 1

No hi ha cap esmena presentada.

APARTAT 2

84 ESMENA 84 D'addició GP d'Esquerra Republicana de Catalunya (11)

A l'apartat 2 de l'article 15

«[...] i d'altres activitats culturals, recreatives o similars, sempre i quan el titular o promotor de l'activitat n'obtingui un benefici econòmic.»

APARTAT 3 I 4

No hi ha cap esmena presentada.

ADDICIÓ DE NOUS APARTATS

85 ESMENA 85 D'addició GP Socialista (9)

Article 15, apartat 5

«5. *Impostos o taxes que gravin la utilització de les vies d'alta capacitat amb sistemes de peatges o pagament per us de les mateixes.*»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre les esmenes 45, 47, 56 i 82, amb el redactat següent:

«Article 15. Integració tarifària, zonificació i intermodalitat

1. Les administracions competents en matèria de transport han de garantir l'accés al servei amb un únic pagament integrat que inclogui el transbordament i afavoreixi la intermodalitat. Amb aquesta finalitat s'han de constituir àrees de gestió tarifària integrada del transport públic, d'àmbit municipal, supramunicipal o metropolità, per als desplaçaments que s'hi efectuin dins d'un espai de temps i independentment dels canvis intermodals i de la distància recorreguda, en els termes que estableix la disposició addicional novena.

2. La titularitat del sistema tarifari integrat és pública i se'n fa una gestió única en el conjunt del territori de Catalunya, sens perjudici de les competències que puguin correspondre a les diverses administracions en matèria de transports i mobilitat, les quals han de formalitzar els acords pertinents per a garantir la sostenibilitat i l'eficiència del sistema, en els termes d'aquesta llei.

3. Les normes de funcionament i gestió del sistema tarifari integrat han d'establir els mecanismes per a la distribució adequada dels ingressos percebuts i les aportacions que hagin de fer-hi les administracions per a la compensació a les empreses operadores de l'obligació de servei públic que pugui comportar l'aplicació del sistema tarifari integrat en els serveis que gestionen.

4. Es poden establir o mantenir els sistemes tarifaris propis en qualsevol àmbit, inclosos els de les autoritats territorials de mobilitat, que, en tot cas, s'han de coordinar amb el sistema tarifari del conjunt del territori de Catalunya.

5. Els títols socials o ambientals establerts per l'article 14.1.b poden tenir aplicació general o limitada a àmbits o territoris determinats, quan calgui atendre situacions singulars, específiques o de caràcter temporal.»

Aquesta modificació comporta l'adopció d'una Disposició Addicional novena, amb el redactat següent:

«NOVENA. ÀREES DE GESTIÓ UNITÀRIA DEL TRANSPORT PÚBLIC

«NOVENA. ÀREES DE GESTIÓ UNITÀRIA DEL TRANSPORT PÚBLIC

1. Les administracions competents en aquesta matèria han de definir, en el termini d'un any a comptar de l'entrada en vigor d'aquesta llei, les àrees de gestió tarifària integrada a què fa referència l'article 15.2.

2. La definició ha d'incloure, en tots els casos, els mecanismes adequats de compensació econòmica de les diferències d'ingressos que es derivessin de la integració tarifària de les diverses zones existents a l'entrada en vigor d'aquesta llei i que hauran de garantir l'aportació estable i suficient de recursos al sistema.

3. Dins dels mecanismes de compensació econòmica, les administracions locals poden recórrer a les figures tributàries establertes per l'article 18, en el marc de la legislació bàsica de règim local, o, alternativament, disposar les dotacions econòmiques pressupostàries pertinents amb el mateix abast i el mateix efecte econòmic.»

Text presentat

ARTICLE 16

Es destinaran també a nodrir el fons de finançament del transport públic els recursos que s'obtinguin per la cessió total o parcial, d'impostos de titularitat estatal que gravin els peatges per utilització de vies de gran capacitat, tant explícits com a l'ombra.

Esmenes presentades

86 ESMENA 86
De supressió
GP del Partit Popular de Catalunya (15)

De l'article 16

87 ESMENA 87
De modificació
GP de Convergència i Unió (18)

Article 16

«Article 16. *Suspensió o reducció de tarifes del transport públic en situacions excepcionals per raons climàtiques o de seguretat pública*

1. *Les autoritats competents podran acordar la mino-
ració de les tarifes del transport públic, amb caràcter
excepcional i de forma limitada temporalment i terri-
torial, per raons de caràcter ambiental, en el marc dels
plans de qualitat de l'aire i de prevenció de la conta-
minació, o de seguretat pública, catàstrofes naturals o
altres situacions extraordinàries.*

2. *Els imports no percebuts en aquests casos pel finan-
çament del transport públic seran assumits a càrrec
dels programes o fons de contingència específics per
aquestes finalitats en els pressupostos dels organismes
públics responsables de la implementació de les referi-
des mesures.»*

88 ESMENA 88
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Es-
querra Unida i Alternativa (34)

A l'article 16

«Es destinaran també a nodrir el fons de finançament del transport públic els recursos que s'obtinguin per la cessió total o parcial, de la recaptació dels tributs i altres exaccions de titularitat estatal que s'exigeixin per la utilització de vies de gran capacitat a Catalunya o que gravin la contraprestació econòmica, i en el seu cas el benefici derivats de la seva utilització onerosa.»

Recomanacions de la Ponència

Veure les recomanacions de la ponència a l'article 10 del text de la proposició.

Text presentat

ARTICLE 17. DÈFICIT DEL FUNCIONAMENT: AVALUACIÓ I FINANÇAMENT

1. El dèficit de funcionament dels serveis de mobilitat s'avaluarà segons el seu valor econòmic, tenint en compte també les externalitats, positives i negatives, de caràcter social i ambiental presents i futures.

2. Excepcionalment, els serveis o sistemes territorials de mobilitat, que en el període d'adaptació o captació de demanda base, o aquells ja existents que igualment no hagin assolit les estimacions de dèficit inicial podran ser exclosos de la gestió dels fons de finançament del transport públic urbà català podrà excloure, prèvia una avaluació de rendiment que tingui en compte també les externalitats positives i negatives de caràcter social i ambiental, presents i futures.

Esmenes presentades

89 ESMENA 89
De supressió
GP del Partit Popular de Catalunya (16)

De l'article 17

90 ESMENA 90
De modificació
GP de Convergència i Unió (19)

Article 17 i l'encapçalament de la secció

«Secció III. *La fiscalitat específica per al finançament del sistema*

Article 17. *Tributs propis pel finançament del sistema de transport públic terrestre*

1. *La Generalitat de Catalunya, en l'àmbit de les seves competències, podrà crear nous tributs amb la finalitat de dotar de fonts noves el finançament del transport públic.*

2. *La Generalitat de Catalunya i les entitats locals podran establir, en el marc de la legislació general tributària, recàrrecs sobre tributs ja existents la recaptació dels quals es destinarà al finançament del transport públic.*

3. *Entre les figures tributàries específiques a què es refereixen els apartats precedents es podran considerar:*

a) *Recàrrec sobre l'Impost d'Activitats Econòmiques que gravi l'activitat de les mitjanes i grans superfícies*

comercials, galeries i d'altres concentracions o àrees comercials urbanes i de servei, amb facturació anual superior a un milió d'euros per a cada establiment o acumulatiu de cada àrea o conjunt, en nuclis urbans o conurbacions que estiguin dotats de sistemes interns de transport públic urbà d'alta freqüència i atenent a allò previst en la normativa sobre centres comercials i sobre efectes dels estudis de la mobilitat generada.

b) Contribució especial o taxa per al transport sostenible en grans concentracions.

c) Tributs sobre la congestió i la contaminació derivades de la utilització del vehicle privat, amb les modalitats següents:

– Impostos o taxes que gravin la utilització de les vies d'alta capacitat amb la finalitat de contribuir al finançament del sistema de transport públic.

– Impostos o taxes sobre l'impacte ambiental causat pels vehicles a motor en la modalitat d'aparcament de rotació en vies públiques, i també pels vehicles a motor en la modalitat d'aparcament de rotació en establiments o per l'afluència a centres generadors de mobilitat per qualsevol causa.

d) Impostos o taxes sobre l'impacte ambiental causat pels vehicles a motor en la modalitat d'utilització potencial de vehicles a motor amb domicili a Catalunya i també pels vehicles a motor en la modalitat de circulació en itinerància i turística.

e) Recàrrec sobre l'impost de Bens Immobles, que podrà arribar fins al topall màxim permès per la legislació reguladora de les hisendes locals, en aquells municipis que disposen d'un servei de transport públic adequat.

f) Recàrrec o creació d'un nou tram de l'impost especial d'hidrocarburs.

g) Recàrrec sobre la matriculació o posada en circulació de vehicles de motor limitat a determinades categories en funció de la seva incidència mediambiental.

h) Recàrrec sobre la taxa turística.

4. Els recàrrecs específics sobre l'Impost d'Activitats Econòmiques i les contribucions especials, pel seu caràcter d'impost local, seran establerts i gestionats pels respectius ajuntaments i destinat a l'aportació de l'administració local corresponent al finançament del seu sistema de transport públic.

5. Tots els ingressos provinents de l'aplicació d'aquestes noves figures tributàries tindran caràcter finalista per al finançament del transport públic.»

91 ESMENA 91

De modificació

GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (36)

De tot l'article 17

«1. La Generalitat de Catalunya realitzarà amb el suport de la resta de les administracions amb competències en mobilitat un seguiment anual del sistema de mobilitat a Catalunya, que inclourà els balanços del fons de finançament del transport públic, les despeses de tots els sistemes així com el càlcul de totes les externalitats positives, negatives, de caràcter social i ambiental presents i futures, enteses com la projecció dels efectes actuals en els diferents horitzons temporals.

2. L'avaluació d'aquest seguiment es recollirà en l'Observatori de la Mobilitat de Catalunya i es realitzarà una publicació anual.»

TÍTOL DE L'ARTICLE

92 ESMENA 92

De modificació

GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (35)

Del títol de l'article 17

«Article 17. Seguiment del sistema de transport públic»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre les esmenes 83, 84, 85 i 90, amb el redactat següent:

«Secció tercera. La fiscalitat específica per al finançament del sistema

Article 17. Tributs propis per al finançament del sistema de transport públic

1. Amb la finalitat de dotar de més recursos el finançament del transport públic, el Govern, en l'àmbit de les seves competències, ha de presentar al Parlament els projectes legislatius pertinents per a l'establiment progressiu de nous tributs, tenint en consideració els beneficis i els efectes externs derivats del transport públic.

2. L'Administració de la Generalitat i els ens locals poden establir recàrrecs, o augmentar els tipus impositius o les quotes, sobre els tributs ja existents la recaptació dels quals s'ha de destinar al finançament del transport públic, en el marc de la legislació general tributària i la legislació sobre finances públiques.

3. Entre les figures tributàries específiques a què es refereixen els apartats 1 i 2, es poden establir progressivament:

a) Un recàrrec sobre l'impost d'activitats econòmiques que gravi l'activitat de les superfícies comercials mitjanes i grans, les galeries comercials i altres concentracions o àrees comercials urbanes i de servei amb facturació anual superior a un milió d'euros per a cada establiment o acumulatiu de cada àrea o conjunt, en nuclis urbans o conurbacions que estiguin dotats de sistemes interns de transport públic urbà d'alta freqüència i atenent la normativa sobre centres comercials i sobre efectes dels estudis de la mobilitat generada, ens els termes que determini la legislació sobre finances locals.

b) Una contribució especial o una taxa, segons escaigui, per a l'adopció de mesures especials i extraordinàries d'ordenació del trànsit i de transport col·lectiu sostenible en ocasió d'actes amb gran concurrència.

c) Tributs sobre la congestió i la contaminació derivades de la utilització del vehicle privat, amb les modalitats següents:

1r. Impostos o taxes que gravin la utilització de les vies d'alta capacitat, amb la finalitat de contribuir al finançament del sistema de transport públic.

2n. Impostos o taxes que gravin la contaminació atmosfèrica produïda per vehicles de motor en desplaçaments comercials o privats amb utilització d'aparcaments de rotació en vies públiques i establiments comercials o dels existents en edificis o centres generadors de mobilitat situats en zones de protecció atmosfèrica especial definides d'acord amb la normativa vigent. Els recursos econòmics generats han de contribuir a sufragar el cost de mesures de bonificació del transport públic en els supòsits establerts per l'article 16.

d) Impostos o taxes sobre l'impacte ambiental causat pels vehicles de motor en la modalitat d'utilització potencial de vehicles de motor amb domicili a Catalunya i també pels vehicles de motor en la modalitat de circulació en itinerància i turística.

e) Un recàrrec sobre l'impost sobre béns immobles, en els supòsits i dins els límits estableix la legislació sobre finances locals.

f) Un recàrrec, o un augment del tipus impositiu sobre l'impost corresponent, segons escaigui, sobre la matriculació o la posada en circulació de vehicles de motor, limitat a determinades categories en funció de la incidència mediambiental.

g) Un recàrrec sobre l'impost sobre les estades en establiments turístics.

4. Els recàrrecs específics sobre els tributs que tinguin caràcter exclusivament local i les contribucions especials, són establerts i gestionats pels ajuntaments respectius i destinats a l'aportació de l'Administració local corresponent al finançament del seu sistema de transport públic, en el marc de les obligacions de co-

bertura del sistema i de concertació i col·laboració establert pels articles 3 i 4.

5. Si una administració local inclosa en un àmbit de gestió integrada del transport vol prescindir de l'aplicació en el seu municipi d'un o més dels recàrrecs específics sobre tributs locals que s'apliquin en la resta de municipis del mateix àmbit, ha de preveure les aportacions necessàries per a garantir l'equilibri del sistema en els termes dels apartats 1 a 4.

6. Tots els ingressos provinents de l'aplicació dels tributs de caràcter ambiental tenen caràcter finalista i s'han de destinar al finançament del transport públic, d'acord amb el percentatge que acordin les administracions que en siguin titulars.»

Text presentat

CAPÍTOL VI. PROGRAMES, PRESSUPOSTOS I CONTRACTE PROGRAMA

Esmenes presentades

No hi ha cap esmena presentada.

Text presentat

ARTICLE 18. PROGRAMES I PRESSUPOSTOS

1. La gestió del «fons de finançament del transport públic» haurà de respondre a criteris de transparència, eficàcia i eficiència, pel que es dotarà dels instruments pressupostaris i de programació anual o plurianual, que permetin una informació, control, supervisió, seguiment liquidació i avaluació continuats.

2. El fons de finançament de la mobilitat sostenible es dotarà tant d'un programa i un pressupost únic o integral del conjunt del sistema de transport públic de Catalunya, com de programes i pressupostos segregats, tant pels diversos modes de transport com pels diversos àmbits territorials que disposin de sistemes propis de transport.

3. En especial es formularan pressupostos i programes de caràcter anual o plurianual, específics dels sistemes de transport de les diverses àrees metropolitanes, conurbacions, municipis i demés àmbits que disposin de sistemes de transport públic propis, que s'integraran en el programa i pressupost únic del sistema integrat de transport públic terrestre de Catalunya.

Esmenes presentades

93 ESMENA 93
De modificació
GP de Convergència i Unió (20)

Article 18

«Article 18. Cessió i participació en tributs estatals

1. Podran incorporar-se al finançament del sistema de transport públic la recaptació d'impostos cedits per l'Estat o en els que la Generalitat hi participi, actualment o en el futur, i particularment una part de la recaptació de l'impost sobre hidrocarburs, de conformitat amb els termes que siguin acordats o establerts legalment.

2. Es destinaran també al finançament del sistema de transport públic els recursos que s'obtinguin per la cessió, total o parcial, de la recaptació dels tributs i altres exaccions de titularitat estatal que s'exigeixin per la utilització de vies de gran capacitat a Catalunya o que gravin la contraprestació econòmica, i en el seu cas el benefici derivat de la seva utilització onerosa.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció de l'esmena 93.

Text presentat

ARTICLE 19. FINANÇAMENT DE LES
INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT

1. La construcció o posada en funcionament de noves infraestructures per l'establiment de serveis de mobilitat s'haurà de finançar amb càrrec als pressupostos d'inversió de les administracions públiques competents en la matèria, a les aportacions de fons europeus o d'altres entitats o organismes públics o privats, amb caràcter finalista, en el marc del contracte programa, sense que es pugin imputar al «Fons de finançament del transport públic de Catalunya».

2. Les inversions en construcció, primera implantació, posta en funcionament inicial, grans reparacions o renovacions de les infraestructures de transport públic, es finançaran amb càrrec als pressupostos d'inversions de les administracions públiques competents en matèria d'infraestructures i transports, en el marc del contracte programa.

3. Per la programació de les actuacions de finançament de noves infraestructures es farà una valoració conjunta de totes les actuacions planificades amb criteris homogenis, en el marc del contracte programa.

Esmenes presentades

94 ESMENA 94
D'addició
GP de Convergència i Unió (21)

Article 19 i encapçalament del capítol i secció

«Capítol III. Gestió del sistema

Secció I. Règim competencial

Article 19. Gestió econòmica i financera del sistema

La gestió econòmica i financera del sistema de transport públic correspon a les administracions competents sobre cada servei, o als consorcis, autoritats o d'altres ens creats amb aquesta finalitat en règim de col·laboració interadministrativa.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció de l'esmena 94.

Text presentat

ARTICLE 20. CONTRACTE PROGRAMA

El contracte programa és l'instrument de planificació i finançament dels sistemes de mobilitat terrestre a Catalunya. El Contracte programa ha d'incloure, com a mínim:

1. Els programes de desenvolupament de nous sistemes o d'ampliacions dels existents.
2. Les aportacions de les administracions a l'explotació d'aquests sistemes.
3. Les aportacions de les administracions al finançament de les infraestructures necessaris per al desenvolupament del planejament de mobilitat aprovat.
4. Contempla períodes de quatre anys i una pròrroga fins a l'aprovació del contracte programa del període següent.
5. Correspon la seva aprovació a la comissió de mobilitat amb l'acord de totes les administracions implicades.

El Contracte programa, un cop aprovat, obligarà a cada administració implicada a complimentar en els seus pressupost les obligacions assumides per cada anualitat.

Esmenes presentades

95 ESMENA 95
De modificació
GP de Convergència i Unió (22)

Article 20

«Article 20. Competència per a la determinació de les tarifes aplicables al sistema de transport públic

1. Les tarifes del transport públic de Catalunya són fixades i aprovades per l'administració competent en cada cas, i d'acord amb la seva normativa reguladora.

2. L'establiment o revisió de les tarifes es comunicaran al Consell Català de la Mobilitat.»

APARTATS 1 - 4

96 ESMENA 96
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (37)

A l'article 20, dels apartats 1, 2, 3 i 4

«Article 20. Contracte programa: convenis de finançament i contractes de serveis públics

1. Per tal de garantir la sostenibilitat del sistema del transport públic, s'hauran de subscriure convenis de finançament entre les administracions competents, així com contractes de servei amb els operadors de transport públic en els termes previstos en la normativa comunitària.

2. Els convenis de finançament incorporaran els mandats derivats dels programes de desenvolupament de nous sistemes o d'ampliació dels existents, així com:

a) Les aportacions de les administracions a l'explotació d'aquests sistemes.

b) Les aportacions de les administracions al finançament de les infraestructures necessàries per al desenvolupament de la planificació de mobilitat obligada.

3. Els convenis de finançament i els contractes de servei públic han de tenir una vigència adequada a la seva programació i com a mínim de quatre anys i se'n podrà preveure la pròrroga fins a la subscripció del següent.

4. Contempla períodes de, com a mínim, quatre anys i una pròrroga fins a l'aprovació del contracte programa del període següent.

5. Correspon la seva aprovació a la comissió de mobilitat amb l'acord de totes les administracions implicades.

El Contracte programa, un cop aprovat, obligarà a cada administració implicada a complimentar en els

seus pressupost les obligacions assumides per cada anualitat.»

APARTAT 5

No hi ha cap esmena presentada.

ADDICIÓ DE NOUS APARTATS

97 ESMENA 97
D'addició
GP del Partit Popular de Catalunya (17)

Article 20. Nou apartat

«6. En tot cas, el contracte programa analitzarà la possibilitat d'incorporar altres fonts de finançament.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional amb l'esmena 95, amb el redactat següent:

«Article 20. Competència per a la determinació de les tarifes aplicables al sistema de transport públic

1. Les tarifes del transport públic de Catalunya són fixades i aprovades per l'administració competent en matèria de transports que pertoqui en cada cas i d'acord amb la seva normativa reguladora.

2. L'establiment i la revisió de les tarifes s'han de sotmetre a l'informe previ del Consell Català de la Mobilitat.

3. Les tarifes socials i ambientals i els criteris per a aplicar-les són proposats per les administracions competents en la implantació de les polítiques de cohesió social, millora mediambiental o reequilibrament territorial, que n'assumeixen l'aportació econòmica corresponent, en els termes de l'article 14 i aprovades per l'administració competent en matèria de transports que pertoqui en cada cas.»

Text presentat

CAPÍTOL VII. ESTRUCTURA INSTITUCIONAL

Esmenes presentades

No hi ha cap esmena presentada.

Text presentat

ARTICLE 21. COMPETÈNCIA ADMINISTRATIVA PER LA DETERMINACIÓ DE LES TARIFES APLICABLES AL SISTEMA DE TRANSPORT PÚBLIC

1. La determinació de la tarifa i els demés criteris de gestió del títol bàsic d'usuari habitual (TIBUS) correspondrà al Òrgan competent de la Generalitat de Catalunya, a proposta del Consorci pel finançament del transport públic de Catalunya, previ informes del Consell de la Mobilitat de Catalunya i de la Taula Social del Transport públic.

2. La determinació de les demés tarifes aplicables als diversos sistemes de transport públic terrestre de caràcter interurbà així com els de caràcter urbà, interurbà o metropolità que estiguin integrats en el Consorci de finançament del Transport públic de Catalunya, correspondrà a l'òrgan competent de la Generalitat de Catalunya a proposta del Consorci de finançament del transport públic de Catalunya, previ informes del Consell de la Mobilitat de Catalunya i de la Taula Social del Transport públic del àmbit territorial de que es tracti.

3. En el cas que les tarifes a aprovar corresponguin a sistemes de transport metropolitans o mancomunitats, que no estiguin integrades en el Consorci pel l'aprovació s'haurà de fer a proposta de l'autoritat de transport corresponent al àmbit territorial de que es tracti, previ informe del Consorci de finançament del transport públic de Catalunya, així com del Consell de la Mobilitat de Catalunya i de la Taula Social del Transport públic del àmbit territorial de que es tracti.

4. Totes les autoritats titulars de sistemes de transport públic urbà, interurbà o metropolità, estiguin o no integrades en el Consorci de finançament del transport públic de Catalunya hauran d'admetre la utilització pels seus usuaris del títol bàsic - d'usuari habitual (TIBUS), a quin efecte s'establiran els corresponents acords o convenis de compensació o integració amb el Consorci de finançament del transport públic de Catalunya, a efectes d'aplicar els mecanismes previstos en el Fons de finançament del sistema de transport públic.

Esmenes presentades

98 ESMENA 98
D'addició
GP de Convergència i Unió (23)

Article 21 i encapçalament de la Secció

«Secció II. Aspectes organitzatius i de participació.

Article 21. Coordinació institucional per al finançament del transport públic

1. La Generalitat de Catalunya i les administracions locals, per raó de la seva competència, han de coor-

dinar la seva actuació de forma que resti garantit el finançament del sistema de transport públic en els termes establerts en aquesta Llei i en particular la integració tarifària prevista a l'article 15.

2. La Generalitat de Catalunya i les administracions locals exerciran les accions de coordinació necessàries mitjançant les autoritats territorials de mobilitat.

3. El Consell Català de la Mobilitat serà informat periòdicament de les accions dutes a terme en compliment dels apartats anteriors.

4. Les normes reguladores del funcionament de les autoritats territorials de mobilitat preveuran les condicions de participació de l'Administració General de l'Estat en el cas que aquest faci contribucions econòmiques efectives al finançament del transport públic.»

APARTAT 1

99 ESMENA 99
De supressió
GP d'Esquerra Republicana de Catalunya (12)

De l'apartat 1 de l'article 21

APARTAT 2

No hi ha cap esmena presentada.

APARTAT 3 I 4

100 ESMENA 100
De supressió
GP del Partit Popular de Catalunya (18)

Dels apartats 3 i 4 de l'article 21

101 ESMENA 101
De supressió
GP d'Esquerra Republicana de Catalunya (13)

De l'apartat 4 de l'article 21

102 ESMENA 102
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (38)

A l'article 21, apartat 4

«4. Totes les autoritats titulars de sistemes de transport públic urbà, interurbà o metropolità, estiguin o no integrades en el Consorci de finançament del transport públic de Catalunya hauran d'admetre la utilització pels seus usuaris del títol bàsic de transport, a quin efecte s'establiran els corresponents acords o convenis de compensació o integració amb el Consorci de finançament del transport públic de Catalunya, a efectes

d'aplicar els mecanismes previstos en el Fons de finançament del sistema de transport públic.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre les esmenes 98, 99, 100 i 101 i l'article 21 de la proposició, amb el redactat següent:

«Secció segona. Aspectes organitzatius i de participació

Article 21. Coordinació institucional per al finançament del transport públic

1. L'Administració de la Generalitat i les administracions locals, per raó de les competències respectives, han de coordinar l'actuació de manera que restin garantits el finançament del sistema de transport públic en els termes establerts per aquesta llei i, en particular, els aspectes relatius als sistemes tarifaris integrats i els altres aspectes a què fan referència els articles 14 i 15.

2. L'Administració de la Generalitat i les administracions locals han d'exercir les accions de coordinació necessàries mitjançant les autoritats territorials de mobilitat.

3. Les normes reguladores del funcionament de les autoritats territorials de mobilitat han d'establir les condicions de participació de l'Administració general de l'Estat en el cas que aquest faci contribucions econòmiques efectives al finançament del transport públic.

ARTICLE 21 BIS. EL CONSELL CATALÀ DE LA MOBILITAT

1. El Consell Català de la Mobilitat és l'organisme d'informació i participació de les autoritats territorials de mobilitat i les entitats representatives de les associacions d'ens locals de Catalunya, i també del conjunt dels agents econòmics, sindicals i socials que integrin la Taula Social del Transport Públic de Catalunya.

2. El Consell Català de la Mobilitat ha d'ésser informat periòdicament de les accions dutes a terme per les autoritats competents en matèria de transport públic i del finançament d'aquest, i específicament per les autoritats territorials de mobilitat, en aplicació d'aquesta llei.

3. El Consell Català de la Mobilitat ha d'emetre el seu informe previ, com a mínim, amb relació als criteris generals i les propostes de determinació i revisió de tarifes de cadascun dels títols que integrin el sistema de transport públic de Catalunya, els sistemes d'integració tarifària i el suport tecnològic comú, en els termes dels articles 13, 14 i 15.

4. La composició, els criteris de representació i les normes de funcionament del Consell Català de la Mobilitat s'han de definir per reglament.»

Text presentat

ARTICLE 22. CONSORCI PEL FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC DE CATALUNYA

1. El Fons de finançament del transport públic és gestionat per mitjà del *Consorti pel finançament del transport públic de Catalunya* integrat, com a mínim, per la Generalitat de Catalunya, per mitjà del Departament corresponent en matèria de transport i per les administracions locals que s'integrin i pel representant de l'administració general de l'Estat en el cas que aquest faci contribucions econòmiques efectives a dit fons o d'altres assimilables o aplicables, ja sigui directament o en el marc del contracte programa administracions concertades.

2. En el Consorci de finançament del transport públic de Catalunya s'integraran també els diversos consorcis de transport urbà i interurbà existents o que es puguin crear en les àrees metropolitanes o conurbacions de Catalunya, sense pèrdua de llur personalitat i naturalesa pròpies.

3. Els programes i pressupostos del sistema de transport públic terrestre específics d'àmbits territorials, es formularan, gestionaran, controlaran i liquidaran amb la participació perceptiva de les administracions competents que actuïn de forma coordinada en el àmbit territorial de referència, de forma coordinada i integrada amb el «Fons de finançament del transport públic».

4. En la gestió dels Fons de finançament del transport públic, així com en la formulació, aprovació, control i liquidació dels programes i pressupostos del conjunt dels sistemes de transport públic terrestre de Catalunya serà perceptiva la participació del Consell Català de la Mobilitat, així com de les Autoritats del Transport Metropolità dels àmbits territorials que en disposin.

Esmenes presentades

103 ESMENA 103
De modificació
GP de Convergència i Unió (24)

«Article 22. La Taula Social del Transport Públic de Catalunya

1. Es crea la Taula Social del Transport Públic de Catalunya, integrada en el Consell Català de la Mobilitat, amb la naturalesa de grup tècnic de treball d'aquest que té com a finalitat específica vehicular la participació dels usuaris del sistema de transport públic en el seguiment de les polítiques que li resulten d'aplicació.

2. La Taula Social del Transport Públic de Catalunya està integrada pels membres del Consell Català de la Mobilitat que siguin designats a l'efecte pel seu Ple,

de forma que resti garantida la representació de les entitats socials, sindicals i de consumidors i usuaris.

3. La concreció de les funcions i del règim de funcionament de la Taula Social del Transport Públic de Catalunya es determina reglamentàriament.»

ADDICIÓ DE NOUS APARTATS

104 ESMENA 104

D'addició

GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (39)

A l'article 22, s'addiciona un nou apartat 5

«5. Li correspon al Consorci assignar i redistribuir els recursos gestionats entre els diversos sistemes de transport públic terrestre integrats en el Consorci de finançament del transport públic, així com de forma específica els corresponents al finançament del títol bàsic en tots els àmbits territorials –estiguin o no integrats en consorci de finançament del transport públic–, en funció de les seves necessitats i aplicant els criteris i objectius que resulten d'aquesta llei, així com dels Plans i programes de mobilitat aprovats per les autoritats competents en matèria de transport en el marc del Consell Català de la Mobilitat, i en el seu cas dels convenis i acords específics.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional amb l'esmena 103, amb el redactat següent:

«Article 22. La Taula Social del Transport Públic de Catalunya

1. Es crea la Taula Social del Transport Públic de Catalunya, amb caràcter d'òrgan de participació, informació i seguiment dels usuaris en les polítiques de transport públic i, en especial, del finançament, dels títols i del sistema tarifari d'aquest transport.

2. En la Taula Social del Transport Públic de Catalunya tenen representació les entitats sindicals, socials, mediambientals i de consumidors i usuaris que actuïn en l'àmbit del transport públic, en la forma que es determini per reglament.

3. La Taula Social del Transport Públic de Catalunya ha de designar d'entre els seus membres els representants que també hagin d'integrar el Consell Català de la Mobilitat.

4. La concreció de les funcions i del règim de designació de representants i altres aspectes funcionals de la Taula Social del Transport Públic de Catalunya s'ha de determinar per reglament.»

Text presentat

ARTICLE 23. CONSTITUCIÓ DEL CONSORCI PEL FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC DE CATALUNYA

1. El Consorci pel finançament del sistema de transport públic de Catalunya es constituirà en el termini màxim de sis mesos a comptar de l'entrada en vigor d'aquesta llei.

2. El departament competent en matèria de transport serà l'encarregat de promoure totes les accions i tràmits necessaris per la constitució del Consorci.

3. Les diverses administracions i autoritats locals, mancomunitats o metropolitanes que siguin titulars de sistemes de transport públic terrestre, hauran de manifestar de forma expressa la seva voluntat d'integrar-se o no en el Consorci, en el termini de sis mesos a comptar de l'entrada en vigor d'aquesta llei, directament o a requeriment de l'autoritat competent de la Generalitat de Catalunya.

Esmenes presentades

105 ESMENA 105

D'addició

GP de Convergència i Unió (25)

Article 23 i encapçalament secció

«Secció III. Transparència del sistema. Els instruments de gestió

Article 23. Programes i pressupostos

1. Per a la gestió dels recursos del sistema de finançament, les administracions titulars esmentades a l'article 21.1 es dotaran dels instruments pressupostaris i de programació, anual o plurianual i de seguiment comptable dels operadors, que en permetin de forma continuada el control, la supervisió i el seguiment, per tal de garantir-ne la transparència i l'ús eficient.

2. La informació econòmica i comptable inclourà per a cada servei la informació significativa sobre els actius i l'estat de dotació de les amortitzacions que pertorquin en la forma fixada reglamentàriament.

3. Aquests mecanismes han de permetre conèixer l'origen dels fons de totes les aportacions públiques i tarifàries, així com les despeses del sistema, i ser suficients per garantir que es compleixen les determinacions del apartat anterior.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció de l'esmena 105.

Text presentat

ARTICLE 24. CONSELL DE LA MOBILITAT DE CATALUNYA I TAULA SOCIAL DEL TRANSPORT PÚBLIC

1. El Consell de Mobilitat creat en la llei de mobilitat de Catalunya realitzarà, a més de les funcions previstes en la referida llei, les que es preveuen en la present llei.

2.a. Així mateix es crea la Taula Social del Transport públic de Catalunya, com a organisme de participació dels usuaris del sistema de transport públic, que estarà integrat per representants d'entitats socials, sindicals, veïnals, de consumidors i usuaris i de entitats sectorials, amb finalitats de informació, proposta, seguiment i control de les polítiques de transport públic.

2.b. Es podran crear Taules Socials del Transport públic d'àmbits territorials corresponents a àrees metropolitanes, conurbacions o municipis.

2.c. La composició, elecció, funcions i règim de funcionament de les Taules Socials del Transport públic es determinaran reglamentàriament.

Esmenes presentades

106 ESMENA 106
De modificació
GP de Convergència i Unió (26)

Article 24

«Article 24. Convenis de finançament i contractes de servei públic

1. Per tal de garantir la sostenibilitat del sistema del transport públic, es podran subscriure convenis de finançament entre les administracions competents, així com contractes de servei amb els operadors de transport públic en els termes previstos en la normativa comunitària.

2. Els convenis de finançament incorporaran els mandats derivats dels programes de desenvolupament de nous sistemes o d'ampliació dels existents, així com:

a) Les aportacions de les administracions a l'explotació d'aquests sistemes.

b) Les aportacions de les administracions al finançament de les infraestructures necessàries per al desenvolupament de la planificació de mobilitat aprovada.

3. Els convenis de finançament i els contractes de servei públic han de tenir una vigència adequada a la seva programació i se'n podrà preveure la pròrroga fins a la subscripció del següent.»

APARTAT 1

No hi ha cap esmena presentada.

APARTAT 2

107 ESMENA 107
De supressió
GP del Partit Popular de Catalunya (19)

De l'apartat 2 de l'Article 24

ADDICIÓN DE NOUS ARTICLES

108 ESMENA 108
D'addició
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (40)

S'addiciona un nou article 24 bis

«Article 24 bis). Finançament d'àmbits supramunicipals amb especial protecció del transport públic

1. El fons comú de finançament del transport públic de Catalunya atorgarà un tractament especial a les agrupacions de municipis que, sota un pla de mobilitat comú o plans de mobilitats coordinats, gestionin els seus transports urbans, en l'àmbit de la corresponent conurbació, sota un criteri de xarxa única (informació, tarifes, freqüències i nomenclatura) i apliquin mesures comunes de dissuasió del ús del vehicle privat i de foment del transport públic, incloses les de caràcter fiscal, en els termes previstos en aquesta llei.

2. L'establiment d'agrupacions de municipis amb les finalitats previstes en l'apartat anterior i prèvia petició dels municipis que les integrin, serà causa suficient perquè l'autoritat competent en matèria de transport públic urbà i interurbà procedeixi a modificar o adaptar les concessions existents a la nova xarxa integrada de la conurbació corresponent, quina modificació o adaptació no tindrà la consideració d'alteració substancial de les condicions ni terminis de les condicions concessionals.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre les esmenes 96, 102, 106 i 108, amb el redactat següent:

«Article 24. Convenis de finançament i contractes de servei públic

1. Amb la finalitat de garantir la sostenibilitat del sistema del transport públic, es poden subscriure, en els termes de la normativa comunitària, convenis de finançament entre les administracions competents en aquesta matèria i contractes de servei amb els operadors de transport públic. Aquests convenis i contractes de servei han de determinar, si escau, l'import de les aportacions públiques al manteniment del sistema de transport i les condicions d'ús dels fons assignats.

2. Els convenis de finançament han d'incorporar els mandats derivats dels programes de desenvolupament de nous sistemes o d'ampliació dels actuals, i també:

a) Les aportacions de les administracions a l'explotació d'aquests sistemes.

b) Les aportacions de les administracions al finançament de les infraestructures necessàries per al desenvolupament de la planificació de mobilitat aprovada.

3. Els convenis de finançament i els contractes de servei públic han de tenir una vigència adequada a la programació del servei, i se'n pot preveure la pròrroga fins a la subscripció de conveni següent.»

La ponència no recomana l'esmena 107.

DISPOSICIONS ADDICIONALS

Text presentat

PRIMERA. MODIFICACIÓ DE LA LLEI 9/2003 DE 23 DE JUNY DE MOBILITAT SOSTENIBLE

S'incorporen a la llei 9/2003 de 23 de juny de mobilitat sostenible, dos nous articles amb el següent contingut

«Article 3. *bis*. La mobilitat com a servei d'interès general de caràcter universal

»1. El conjunt d'activitats vinculades al sistema de transport públic urbà i interurbà integrat de Catalunya es declaren com a *servei d'interès general de caràcter universal*, com a mitjà absolutament necessari per fer possible la veritable igualtat d'oportunitats en l'exercici dels drets entre tots els ciutadans i ciutadanes i assolir els objectius de cohesió social i territorial que Catalunya s'ha marcat en el vigent Estatut d'Autonomia de Catalunya.

»2. La mobilitat en transport públic adequat, eficient, accessible en tot el territori i assequible econòmicament, es defineix com a un mitjà bàsic per poder accedir a un lloc de treball digne, a l'habitatge, a l'educació, a la formació continuada, a la cultura, al lleure o –en general– a tota l'activitat econòmica i social del país, el que s'ha de traduir en una tarifació social –de caràcter solidari, especialment protegida– i un sistema integrat i integral de tarifació, que es concreta i desenvolupa en la corresponent llei de finançament del transport públic urbà i interurbà.

»3. La declaració del sistema de transport públic urbà i interurbà a Catalunya, com a servei d'interès general de caràcter universal va més enllà de les infraestructures i dels mitjans afectes al transport públic i es fa extensiu a les funcions, organització i prestació del sistema de transport públic a les persones, amb la

correlativa obligació de les administracions catalanes competents de garantir l'accés a aquest servei a totes les persones, a tot el territori i en condicions d'igualtat i d'equitat.

»Article 3. ter. Acció pública

»Tots els ciutadans i ciutadanes, en exercici de l'acció pública en matèria d'habitatge, poden exigir davant els òrgans administratius competents i, en si escau, davant la Jurisdicció contenciós-administrativa, el compliment de les mesures previstes legalment o reglamentàriament per a garantir la mobilitat en transport públic adequat, eficient, accessible en tot el territori i assequible econòmicament, especialment les relatives a la tarifació de caràcter social, la integració tarifària i la intermodalitat.

Esmenes presentades

109 ESMENA 109 De supressió GP del Partit Popular de Catalunya (20)

Disposició adicional primera

110 ESMENA 110 De modificació i supressió GP de Convergència i Unió (27)

De la disposició adicional primera

«Primera. Modificació de la Llei 9/2003, de 13 de juny, *de la mobilitat sostenible*

S'incorporen a la llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, dos nous articles amb el contingut següent

«Article 3 *bis*. *La mobilitat com a servei d'interès general de caràcter universal.*

El conjunt d'activitats pròpies del sistema de transport públic urbà i interurbà integrat de Catalunya té la consideració de servei d'interès general de caràcter universal, com a mitjà per fer possible la igualtat d'oportunitats en l'exercici dels drets de la ciutadania i assolir els objectius de cohesió social i territorial.

El transport públic de viatgers eficient, accessible en tot el territori i assequible econòmicament, compta amb un sistema integrat de tarifació de caràcter social que es concreta i es desenvolupa en un model estable de finançament.

«Article 3 ter. *Acció pública.*

En l'exercici de l'acció pública en matèria de transport públic, tothom pot exigir davant dels òrgans administratius i de la jurisdicció competent el compliment de la normativa dictada per a garantir la mobilitat en transport públic i, en particular, la relativa a la integració tarifària, la tarifació social i la intermodalitat.»»

111 ESMENA 111**De supressió i addició**

GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (41)

A la disposició addicional primera, es suprimeix un incís al Títol i a l'apartat 2 i s'afegeix un nou apartat 4

«Primera. Modificació de la Llei 9/2003 de 23 de juny de mobilitat sostenible

S'incorporen a la Llei 9/2003 de 23 de juny de mobilitat sostenible, dos nous articles amb el següent contingut

Article 3 bis. La mobilitat com a servei d'interès general de caràcter universal

1. El conjunt d'activitats vinculades al sistema de transport públic urbà i interurbà integrat de Catalunya es declaren com a servei d'interès general de caràcter universal, com a mitjà absolutament necessari per fer possible la veritable igualtat d'oportunitats en l'exercici dels drets entre tots els ciutadans i ciutadanes i assolir els objectius de cohesió social i territorial que Catalunya s'ha marcat en el vigent Estatut d'Autonomia de Catalunya.

2. La mobilitat en transport públic adequat, eficient, accessible en tot el territori i assequible econòmicament, es defineix com a un mitjà bàsic per poder accedir a un lloc de treball digne, a l'habitatge, a l'educació, a la formació continuada, a la cultura, al lleure o –en general– a tota l'activitat econòmica i social del país, ~~el que s'ha de traduir en una tarifació social de caràcter solidari, especialment protegida i un sistema integrat i integral de tarifació, que es concreta i desenvolupa en la corresponent llei de finançament del transport públic urbà i interurbà.~~

3. La declaració del sistema de transport públic urbà i interurbà a Catalunya, com a servei d'interès general de caràcter universal va més enllà de les infraestructures i dels mitjans afectes al transport públic i es fa extensiu a les funcions, organització i prestació del sistema de transport públic a les persones, amb la correlativa obligació de les administracions catalanes competents de garantir l'accés a aquest servei a totes les persones, a tot el territori i en condicions d'igualtat i d'equitat.

4. *El transport públic de viatgers eficient, accessible en tot el territori i assequible econòmicament, compta amb un sistema integrat de tarifació de caràcter social que es concreta i es desenvolupa en un model estable de finançament.*

Article 3 ter. Acció pública

Tots els ciutadans i ciutadanes, en exercici de l'acció pública en matèria de mobilitat, poden exigir davant els òrgans administratius competents i, en si escau, davant la Jurisdicció contenciós-administrativa, el compliment de les mesures previstes legalment o regla-

mentàriament per a garantir la mobilitat en transport públic adequat, eficient, accessible en tot el territori i assequible econòmicament, especialment les relatives a la tarifació de caràcter social, la integració tarifària i la intermodalitat.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre les esmenes 110 i 111 que es trasllada a la Disposició final primera.

«Disposicions finals

Primera. Modificació de la Llei 9/2003, del 13 de juny, de la mobilitat

S'afegeixen dos articles, el 3 bis i el 3 ter, a la Llei 9/2003, del 13 de juny, de la mobilitat, amb el text següent:

«Article 3 bis. La mobilitat com a servei d'interès general de caràcter universal

»1. El conjunt d'activitats pròpies del sistema de transport públic urbà i interurbà integrat de Catalunya té la consideració de servei d'interès general de caràcter universal, com a mitjà per a fer possible la igualtat d'oportunitats en l'exercici dels drets de la ciutadania i assolir els objectius de cohesió social i territorial, amb la correlativa obligació de les administracions públiques competents en aquesta matèria de garantir l'accés de totes les persones a aquest servei, a tot el territori i en condicions d'igualtat i d'equitat.

»2. El transport públic de viatgers eficient, accessible en tot el territori i assequible econòmicament, compta amb un sistema integrat de tarifació de caràcter social que es concreta i es desenvolupa en un model estable de finançament.

»Article 3 ter. Acció pública

»En exercici de l'acció pública en matèria de transport públic, tothom pot exigir als òrgans administratius i a la jurisdicció que pertorqui el compliment de la normativa dictada per a garantir la mobilitat en transport públic i, en particular, la relativa a la integració tarifària, la tarifació social i la intermodalitat.»»

Text presentat

SEGONA

El govern, en el termini de tres mesos a comptar de l'entrada en vigor d'aquesta llei, haurà de presentar al Parlament el projecte de llei d'establiment i regulació dels impostos previstos en la present llei i/o d'altres, destinats específicament a nodrir el «fons de finançament del transport públic».

Esmenes presentades

112 ESMENA 112
De modificació
GP d'Esquerra Republicana de Catalunya (14)

De la disposició addicional 2

«El govern, en el termini de ~~tres mesos~~ *sis mesos* a comptar de l'entrada en vigor d'aquesta llei, haurà de presentar al Parlament el projecte de llei d'establiment i regulació dels impostos previstos en la present llei i/o d'altres, destinats específicament a nodrir el «fons de finançament del transport públic».

113 ESMENA 113
De modificació
GP de Convergència i Unió (28)

De la disposició addicional segona

«Segona. Les obligacions financeres del sistema de transport públic exigibles a l'entrada en vigor d'aquesta llei seran ateses per les administracions competents amb càrrec a les seves dotacions pressupostàries respectives sense que es puguin computar com a cost en la determinació de les tarifes del servei.»

114 ESMENA 114
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (42)

A la disposició addicional segona

«Segona

El govern, dins del primer exercici pressupostària posterior a l'entrada en vigor d'aquesta llei, haurà de:

1. Presentar al Parlament un o varis projectes de llei per la implantació efectiva de les diverses figures impositives previstes en aquesta llei, destinades específicament a nodrir el «fons de finançament del transport públic». Quan la mateixa sigui de la seva plena competència.

2. Presentar al Parlament una o més proposicions de llei a remetre al Congrés dels Diputats de l'Estat, per tal que es creïn o habilitin les mesures legislatives necessàries per permetre la implantació efectiva de les diverses figures impositives previstes en aquesta llei.

3. Iniciar les negociacions amb l'administració central de l'Estat i en el seu cas presentar al Parlament una Proposició d'iniciativa legislativa a presentar davant el Congrés de Diputats, per tal d'obtenir la cessió total o parcial, d'impostos de titularitat estatal que gravin els peatges per la utilització de vies de gran capacitat, tant explícits com a l'ombra.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre les esmenes 113 i 114, amb el redactat següent:

«Segona. Obligacions financeres de les administracions

Les obligacions financeres del sistema de transport públic exigibles en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta llei han d'ésser ateses per les administracions competents en aquesta matèria amb càrrec a les dotacions pressupostàries respectives, sense que es puguin computar com a cost en la determinació de les tarifes del servei.»

Text presentat

TERCERA

El govern, en el termini de tres mesos a comptar de l'entrada en vigor d'aquesta llei, haurà de iniciar les negociacions amb l'administració central de l'Estat i en el seu cas presentar al Parlament una Proposició d'iniciativa legislativa a presentar davant el Congrés de Diputats, per tal d'obtenir la cessió total o parcial, d'impostos de titularitat estatal que gravin els peatges per la utilització de vies de gran capacitat, tant explícits com a l'ombra.

Esmenes presentades

115 ESMENA 115
De modificació
GP d'Esquerra Republicana de Catalunya (15)

De la disposició addicional 3

«El govern, en el termini de *sis mesos* ~~tres mesos~~ a comptar de l'entrada en vigor d'aquesta llei, haurà de iniciar les negociacions amb l'administració central de l'Estat i en el seu cas presentar al Parlament una Proposició d'iniciativa legislativa a presentar davant el Congrés de Diputats, per tal d'obtenir la cessió total o parcial, d'impostos de titularitat estatal que gravin els peatges per la utilització de vies de gran capacitat, tant explícits com a l'ombra.»

116 ESMENA 116
De modificació
GP de Convergència i Unió (29)

De la disposició addicional tercera

«Tercera. El Govern de la Generalitat haurà de negociar amb l'Administració General de l'Estat l'establiment d'un marc regular i estable d'aportacions dels pressupostos de l'Estat al sistema de finançament del transport públic urbà de Catalunya.»

117 ESMENA 117
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Es-
querra Unida i Alternativa (43)

A la disposició addicional tercera

«Tercera

1. La Generalitat i els organismes dependents d'aquesta i la resta de les administracions públiques, realitzaran una política activa de promoció de la mobilitat sostenible en relació als seus als centres de treball que inclourà, entre altre mesures, la promoció de les mesures fiscals d'incentiu vigents i una gestió adequada dels aparcaments.

2. En el termini de tres mesos a comptar de l'entrada en vigor d'aquesta llei, la Generalitat i els organismes dependents d'aquesta i la resta de les administracions públiques hauran de formular, amb la participació dels representants del personal, un Programa específic de mesures per promocionar la mobilitat sostenible, la utilització dels mitjans de transport públic i informar de les avantatges fiscals.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre les esmenes 115, 116 i 118, amb el redactat següent:

«Tercera. Aportació dels pressupostos generals de l'Estat

El Govern de la Generalitat ha de negociar amb l'Administració general de l'Estat l'establiment d'un marc regular i estable d'aportacions dels pressupostos generals de l'Estat al sistema de finançament del transport públic urbà de Catalunya.»

Text presentat

QUARTA

En tant l'Estat no s'aprovi la llei o disposició prevista en la disposició addicional 3^a, el govern de la Generalitat haurà de negociar amb l'administració central de l'Estat l'establiment d'un marc estable d'aportacions dels pressupostos de l'Estat al sistema de finançament del transport públic urbà de Catalunya, que s'integri en el fons creat per aquesta llei.

Esmenes presentades

118 ESMENA 118
De modificació
GP de Convergència i Unió (30)

De la disposició addicional quarta

«Quarta. El Govern haurà d'iniciar les negociacions amb l'Administració de l'Estat i, en el seu cas, presentar al Parlament una iniciativa legislativa a presentar davant el Congrés de Diputats, per tal d'obtenir la cessió total o parcial, de la recaptació dels impostos de titularitat estatal que gravin la contraprestació econòmica i, en el seu cas, el benefici per la utilització de vies de gran capacitat de Catalunya.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre les esmenes 112 i 114, amb el redactat següent:

«Quarta. Noves figures impositives

El Govern, amb la finalitat de complir el que disposa l'article 17, ha de:

a) Presentar al Parlament un o més projectes de llei per a la implantació efectiva de les figures impositives a què fa referència aquesta llei, en les matèries de la seva competència i destinades específicament a nodrir les noves fonts de finançament del transport públic, en el marc del que disposa l'apartat 2 de la disposició addicional cinquena.

b) Presentar al Parlament una o més proposicions de llei perquè siguin tramitades al Congrés dels Diputats, amb la finalitat que es creïn o s'habilitin les mesures legislatives de competència estatal necessàries per a permetre la implantació efectiva de les figures impositives a què fa referència aquesta llei.

c) Començar les negociacions amb l'Administració de l'Estat i, si escau, presentar al Parlament una iniciativa legislativa per a tramitar al Congrés dels Diputats, amb la finalitat d'obtenir la cessió total o parcial de la recaptació dels impostos de titularitat estatal que gravin la contraprestació econòmica i, si escau, el benefici per la utilització de vies de gran capacitat de Catalunya.»

Text presentat

CINQUENA

En el termini de sis mesos a partir de l'entrada en vigor de la llei, les administracions competents en la gestió del servei del taxi hauran d'adaptar la normativa del servei de taxi per a garantir les noves funcions previstes en l'article 9 d'aquesta llei.

Esmenes presentades

119 ESMENA 119
De modificació
GP de Convergència i Unió (31)

De la disposició addicional cinquena

«Cinquena. La T-Mobilitat, gestionada per l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona, té la condició de títol bàsic de transport en els termes previstos a l'article 14, amb la implantació territorial i les condicions de gestió que siguin determinades per les administracions competents.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre les esmenes 121, 125 i 127, amb el redactat següent:

«Cinquena. Comptabilitat ampliada

1. El Govern ha d'elaborar una comptabilitat ampliada de la mobilitat tenint en compte els efectes externs i els impactes socials i ambientals, que ha de servir de base de debat i presa de decisions en matèria de gestió de la mobilitat. Aquesta informació ha de quedar integrada en el seguiment anual del sistema de mobilitat a Catalunya i l'avaluació que se'n faci s'ha de lliurar a l'Observatori de la Mobilitat de Catalunya, que l'ha de fer pública anualment.

2. En la determinació dels efectes externs presents i futurs dels diversos sistemes de transport, mentre no hi hagi una reglamentació posterior s'han d'aplicar les directrius europees més actualitzades.»

La ponència recomana l'adopció de l'esmena 119 que comporta l'addició d'una Disposició Addicional vuitena i desena, amb el redactat següent:

«Vuitena. Gestió del servei

1. La gestió directa del servei dels operadors públics es basa en criteris de rendibilitat, eficiència i productivitat, amb aplicació dels instruments jurídics i econòmics de gestió empresarial necessaris per a fer efectiva l' autonomia de decisió en tots els àmbits de la gestió del servei que tenen encomanat i que s'han de reflectir en els plans d'actuació i, si s'escau, en els contractes programa que siguin aprovats pels òrgans competents, en el marc del que estableix aquesta llei.

2. El pla d'actuació empresarial de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya és aprovat pel Govern, té vigència pluriennal, i ha de contenir, entre altres, les mesures que permetin disposar d'un marc de finançament estable i sostenible per a l'empresa, inclòs el tractament adequat del seu endeutament a llarg termini, i gestionar-ne els recursos humans de manera que assegurï el dimensionament correcte de la plantilla pel que fa al nombre i l'especialització dels seus efectius i

llur retribució i llur jubilació i al relleu generacional i les necessitats organitzatives derivades de l'evolució del servei.

3. L'aplicació de les mesures incloses en el pla d'actuació empresarial de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, que no pot comportar un increment de la despesa pública més enllà dels límits autoritzats, no resta subjecta a les limitacions genèriques que puguin establir les lleis de pressupostos en matèria de personal destinades al conjunt del sector públic de la Generalitat. L'efectivitat de les decisions de gestió empresarial amb contingut econòmic adoptades per l'empresa en matèria de personal resta condicionada únicament, en el marc de la legislació bàsica aplicable i de la legislació pressupostària, a l'assoliment dels objectius econòmics fixats en el pla d'actuació empresarial i, si s'escau, en el contracte programa, per a cada exercici.

4. Les disposicions dels apartats 1, 2 i 3 són aplicables íntegrament a totes les activitats empresarials que Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya exerceix en règim d'autonomia organitzativa i econòmica per encàrrec del Govern.

Desena. Mecanismes de compensació econòmica

Per a fer possible la tarifació homogènia de les zones d'acord amb l'article 15, en els àmbits territorials de prestació del servei integrat en què existeixin diverses zones tarifàries en el moment d'entrada en vigor d'aquesta llei, les administracions competents en aquesta matèria han d'establir els mecanismes adequats de compensació econòmica de la diferència d'ingressos derivada de la dita integració per a garantir l'aportació estable i suficient al sistema, dins l'exercici pressupostari immediatament posterior a l'entrada en vigor de la llei.»

Text presentat

SISENA

Una vegada constituït el Consorci pel finançament del Transport públic de Catalunya, aquest haurà de determinar les característiques i la tarifa del Títol bàsic d'usuari habitual del transport públic (TIBUS) i la seva implantació en el primer exercici pressupostari posterior a la seva constitució.

Esmenes presentades

120 ESMENA 120
De supressió
GP d'Esquerra Republicana de Catalunya
(16)

De la disposició addicional 6

121 ESMENA 121
De modificació
GP de Convergència i Unió (32)

De la disposició addicional sisena

«*Sisena. La Generalitat elaborarà una comptabilitat ampliada de la mobilitat tenint en compte les externalitats i els impactes socials i ambientals, que servirà de base de debat i presa de decisions en matèria de gestió de mobilitat. Aquesta informació s'integrarà en el seguiment anual del sistema de mobilitat a Catalunya i la seva avaluació es recollirà en l'Observatori de la Mobilitat de Catalunya, que en farà la publicació anual.*»

122 ESMENA 122
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (44)

A la disposició addicional sisena

«*Sisena*

1. En el termini màxim de sis mesos a comptar de l'entrada en vigor d'aquesta llei la Generalitat de Catalunya haurà d'adoptar les mesures oportunes per impulsar la constitució del Consorci pel finançament del Transport públic de Catalunya i els demés organismes de participació social previstos en aquesta llei.

2. Una vegada constituït el Consorci pel finançament del Transport públic de Catalunya, aquest haurà de determinar les característiques i les tarifes del títol bàsic de caràcter social i ambiental i la seva implantació en el primer exercici pressupostari posterior a la seva constitució.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre l'esmena 122 i 124 i les Disposicions Addicionals cinquena i sisena del text de la proposició, amb el redactat següent:

«*Sisena. Integració de funcions*

1. L'Administració de la Generalitat i les autoritats territorials de mobilitat han de promoure la integració de les funcions actuals que en matèria de finançament del transport públic exerceixen les diverses administracions públiques mitjançant els convenis i els acords que subscriuen i atorguen, que poden comportar l'ampliació o la modificació de l'àmbit i la responsabilitat de les autoritats territorials de mobilitat.

2. L'Administració de la Generalitat, amb la col·laboració de les altres administracions amb competències en aquesta matèria, mentre no sigui efectiva la integració de funcions a què fa referència l'apartat 1, ha de fer el seguiment complet i integrat de totes les fonts

de finançament del sistema de mobilitat a Catalunya, dels fons que es creïn i es gestionin a partir dels recursos establerts per aquesta llei i de les aportacions de qualsevol naturalesa que efectuïn les administracions públiques amb competències sectorials que incideixin en aquell sistema. A aquest efecte s'ha de dotar dels instruments que aportin la transparència màxima als fluxos econòmics, a llur origen i llur aplicació.»

El ponent del G.P. d'Esquerra Republicana de Catalunya anuncia la retirada en comissió de l'esmena 120.

Text presentat

SETENA. DESPLEGAMENT REGLAMENTARI

En el termini de tres mesos a partir de l'entrada en vigor de la llei el govern haurà d'aprovar el Reglament i demés disposicions pel desplegament de les previsions contingudes en aquesta llei, i en especial del transport públic de Catalunya.

Esmenes presentades

123 ESMENA 123
De modificació i supressió
GP de Convergència i Unió (33)

De la disposició addicional setena

«*Setena. Desplegament reglamentari*

En el termini d'un any a partir de l'entrada en vigor de la Llei, el Govern haurà d'aprovar el Reglament i altres disposicions per al desplegament de les previsions contingudes en aquesta Llei, i en especial del transport públic de Catalunya.»

124 ESMENA 124
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (45)

A la disposició addicional setena

«*Setena*

Les obligacions financeres del sistema de transport públic exigibles a l'entrada en vigor d'aquesta Llei seran ateses per les administracions competents amb càrrec a les seves dotacions pressupostàries respectives sense que es puguin computar com a cost en la determinació de les tarifes del servei.»

ADDICIÓ DE NOVES DISPOSICIONS ADDICIONALS

125 ESMENA 125*D'addició*

GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (46)

D'una nova disposició addicional, vuitena

*«Vuitena**La Generalitat elaborarà una comptabilitat ampliada de la mobilitat tenint en compte les externalitats i els impactes socials i ambientals, que servirà de base de debat i presa de decisions en matèria de gestió de mobilitat. Aquesta informació s'integrarà en el seguiment anual del sistema de mobilitat a Catalunya i la seva avaluació es recollirà en l'Observatori de la Mobilitat de Catalunya, que en farà la publicació anual.»***126** ESMENA 126*D'addició*

GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (47)

D'una nova disposició addicional, novena

*«Novena. Desplegament reglamentari**En el termini de tres mesos a partir de l'entrada en vigor de la llei el govern haurà d'aprovar el Reglament i demés disposicions pel desplegament de les previsions contingudes en aquesta llei, i en especial del transport públic de Catalunya.»*

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional amb l'esmenes 117 i 127, amb el redactat següent:

*«Setena. Promoció de la mobilitat sostenible**1. L'Administració de la Generalitat, els organismes que en depenen i la resta d'administracions públiques han de fer una política activa de promoció de la mobilitat sostenible amb relació als centres de treball respectius, que ha d'incloure, entre altres, la promoció de les mesures fiscals d'incentiu vigents i una gestió adequada dels aparcaments.**2. L'Administració de la Generalitat i els organismes que en depenen, en el termini de tres mesos a comptar de l'entrada en vigor d'aquesta llei, han de formular, amb la participació dels representants del personal, un programa específic de mesures per a promocionar la mobilitat sostenible i la utilització dels mitjans de transport públic i per a informar dels avantatges fiscals que ofereix.*

VUITENA. COORDINACIÓ DE LES POLÍTIQUES TARIFÀRIES

Mentre no es produeixi la plena integració dels sistemes de bicicletes d'ús públic en funcionament en un o més municipis o àmbits territorials, les autoritats competents en matèria de transport públic de la Generalitat i de les administracions locals que tinguin aquest servei han de coordinar les polítiques tarifàries i les aportacions econòmiques que calgui fer-hi als efectes de la progressiva integració en els desplaçaments intermodals. El Consell Català de la Mobilitat ha d'emetre el seu informe en el procediment de determinació de les tarifes aplicables als sistemes de bicicletes d'ús públic.»

DISPOSICIÓ TRANSITÒRIA

Text presentat

PRIMERA

*Les disposicions de contingut econòmic i amb repercussió pressupostària d'aquesta llei no entraran en vigor fins l'exercici pressupostari següent a la data de la seva publicació, sense perjudici de l'aplicació de la resta de disposicions sense incidència pressupostària.***127** ESMENA 127*De modificació*

GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (48)

A la disposició transitòria, de tota la disposició

*«Disposició transitòria**Primera**En la determinació de les externalitats presents i futures dels diferents sistemes de transport, mentre no hi hagi una reglamentació posterior es faran servir les directrius europees més actualitzades.**Segona**En tant no es produeixi la plena integració dels sistemes de bicicletes d'ús públic existents en un o més municipis o àmbits territorials, les Autoritats competents en matèria de transport públic de la Generalitat i de les administracions locals que disposin d'aquest servei, coordinaran les seves polítiques tarifàries i les aportacions econòmiques que calguin a efectes de la progressiva integració i el Consorci pel Finançament del Transport públic i la Mesa social del Transport hauran d'emetre informe en el procediment de determinació de les tarifes aplicables als sistemes de bicicletes d'ús públic.»*

ADDICIÓ DE NOVES DISPOSICIONS FINALS

128 ESMENA 128
D'addició
GP de Convergència i Unió (34)

S'addiciona una disposició final

«Disposició final. Aquesta Llei entrarà en vigor l'endemà de la seva publicació, llevat de les seves disposicions de contingut econòmic i amb repercussió pressupostària que ho faran el primer dia de l'exercici pressupostari següent.»

129 ESMENA 129
D'addició
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (49)

S'addiciona una disposició final

«Disposició final

Aquesta Llei entrarà en vigor l'endemà de la seva publicació, llevat de les seves disposicions de contingut econòmic i amb repercussió pressupostària que ho faran el primer dia de l'exercici pressupostari següent.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional amb l'esmena 127 comportant l'adopció d'una nova Disposició Addicional onzena, amb el redactat següent:

«Onzena. Dotació econòmica per a les mesures de caràcter ambiental

L'adopció de les mesures de caràcter ambiental en els supòsits i amb l'abast i els efectes establerts per l'article 16 resta subjecta a l'aprovació prèvia pel Parlament dels tributs de caràcter ambiental a què fa referència aquesta llei que generin els recursos econòmics addicionals requerits o, alternativament, a l'habilitació especial de les dotacions pressupostàries específiques que siguin necessàries.»

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre les esmenes 123, 126, 127 i 129, amb el redactat següent:

«Disposicions finals

PRIMERA. DESPLEGAMENT

El Govern, en el termini d'un any a partir de l'entrada en vigor d'aquesta llei, ha d'aprovar el reglament i altres disposicions que la despleguin.

SEGONA. ENTRADA EN VIGOR

Aquesta llei entra en vigor l'endemà d'haver estat publicada en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalu-*

nya, llevat de les disposicions de caràcter econòmic i amb repercussió pressupostària, que entren en vigor el primer dia de l'exercici pressupostari immediatament posterior.»

Text presentat

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

La mobilitat de les persones és un dret social que cal garantir i preservar a partir d'un finançament suficient i solidari. Aquesta llei de finançament respon a la disposició addicional vuitena de la llei de mobilitat, 9/2003 de 13 de juny aprovada el juny de 2003, que literalment diu: «En el termini d'un any a partir de l'aprovació d'aquesta llei, el Govern ha de presentar un projecte de llei de finançament de transport públic, de la mobilitat sostenible i de promoció de l'ús dels combustibles alternatius que en reguli el marc organitzatiu.»

En la novena legislatura del 2011-2012, el Parlament de Catalunya, mitjançant la Moció 70/IX, aprovada el 16 de febrer de 2012, es va pronunciar sobre el sistema de tarifació i de finançament del transport públic, insttant el Govern a presentar un projecte de llei del finançament del transport públic de Catalunya, el més aviat possible, amb el màxim consens parlamentari i amb la participació del Consell Català de la Mobilitat.

En aquest sentit, es recollia ja la idea de fer una política de foment del transport públic, per potenciar paral·lelament l'economia, la innovació tecnològica i la sostenibilitat, però entesa també com un servei social fonamental per a la nostra societat. És sota aquest posicionament que neix la present llei.

Aquella llei estableix, entre els seus principis inspiradors, els següents que de forma directa o indirecta fan referència al finançament del transport públic i que es volen desenvolupar amb la present llei: El dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible; la prioritat dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental; el foment i la incentivació del transport públic i col·lectiu; la implicació de la societat en la presa de decisions que afectin la mobilitat de les persones; la distribució adequada dels costos d'implantació i gestió del transport; l'adequació a les polítiques comunitàries sobre aquesta matèria; l'impuls d'una mobilitat sostenible i el foment del desenvolupament urbà sostenible i l'ús racional del territori.

La situació actual, pel que fa als aspectes relatius al paper que correspon al sistema de transport públic a Catalunya, és diferent que quan es va aprovar la llei de mobilitat, l'any 2003, pel que resulta del tot necessari i urgent dotar-nos d'un marc normatiu integrat i

integral del conjunt de sistemes de finançament dels transport públic urbà i interurbà, que respongui a les noves necessitats socials derivades de la situació de crisi econòmica, d'atur endèmic, de baixos salaris, de precarietat social i laboral, de desequilibris territorials, de canvis en l'activitat econòmica, etc. Cal atendre de forma clara i satisfactòria a la justa demanda social d'un transport públic assequible a totes les persones –sigui quina sigui la seva situació econòmica, social o laboral, i visquin on visquin– i a tots els territoris; la mobilitat en transport públic adequat i eficient és una condició bàsica per poder accedir a un lloc de treball digne, a l'habitatge, a l'educació, a la formació continuada, a la cultura, al lleure o –en general– a tota l'activitat econòmica i social del país, el que s'ha de traduir en una tarifació social –de caràcter solidari, especialment protegida– i un sistema integrat i integral de tarifació.

Això exigeix que aquesta llei abordi declarar el sistema de transport públic urbà i interurbà integrats de Catalunya com un servei d'interès general de caràcter universal, el que es fa en les dues primeres disposicions addicionals de modificació de la llei la 9/2003 de 23 de juny de mobilitat sostenible, amb la introducció de dos nous articles números 3 *bis* que conté la declaració de *la mobilitat com a servei d'interès general de caràcter universal* i el 3 ter, que introdueix *l'acció pública* per poder reclamar de les autoritats competents les actuacions imprescindibles per l'efectivitat d'aquest dret a la mobilitat.

Aquesta declaració de *la mobilitat com a servei d'interès general de caràcter universal* com a mitjà absolutament necessari per fer possible la veritable igualtat d'oportunitats i la igualtat en l'exercici dels drets entre tots els ciutadans i ciutadanes i assolir els objectius de cohesió social i territorial que Catalunya s'ha marcat en el vigent Estatut d'Autonomia de Catalunya de 2006 - veure el seu preàmbul– així com els articles 4.3; 45.1; 46.4; 48.1; 149.1,*e* i en especial l'article 169.1,*e* i fi 149.5 conforme als quals correspon a la Generalitat, pel que afecta al títol competencial que empara aquesta llei la competència exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers per carretera, ferrocarril i cable que transcorrin íntegrament dins el territori de Catalunya, amb independència de la titularitat de la infraestructura. Aquesta competència inclou en tot cas, la regulació, la planificació, la gestió, la coordinació i la inspecció dels serveis i les activitats; la regulació de la intervenció administrativa per a l'exercici de les activitats de transport; la regulació del transport urbà i dels operadors de les activitats vinculades a l'organització del transport, i –en fi– la potestat tarifària sobre els transports terrestres.

Aquesta declaració del sistema de transport públic urbà i interurbà a Catalunya, com a servei d'interès general de caràcter universal va més enllà de les infraestructures i dels mitjans afectes al transport pú-

blic –ja contemplat en els Tractats de la Unió europea– per fer-se extensiu a les funcions, organització i prestació del sistema de transport públic a les persones, amb la correlativa obligació de les administracions catalanes competents de garantir l'accés a aquest servei a totes les persones, a tot el territori i en condicions d'igualtat i d'equitat. Per fer-ho possible, aquesta llei per mitjà d'una disposició addicional introdueix les modificacions necessàries en la llei de mobilitat de Catalunya.

La precària situació del finançament del transport públic posa de manifest que cal ara anar una mica més enllà i establir un marc de finançament de la mobilitat de manera global que permeti transferir recursos entre la mobilitat privada i la pública i realitzar polítiques de mobilitat més ambicioses que les actuals.

La mobilitat té un consum energètic elevat i en bona part depèn dels combustibles fòssils. Aquesta dependència i elevat consum energètic dificultaran en un futur el finançament d'un sistema semblant a l'actual. És necessari que els instruments de finançament ajudin a assolir un sistema de mobilitat sostenible.

La mobilitat ha estat aquest últim any el tercer grup de despesa a Catalunya, superat únicament per l'habitatge i l'alimentació. Suposa una despesa mitjana de més del 10 per cent dels ingressos familiars, si bé cal dir que aquest és un valor mitjà, qui va en transport públic té uns costos anuals que son la quarta part, o fins i tot menys, dels que es desplacen en vehicle privat. Amb una despesa mitjana semblant és possible finançar una mobilitat suficient i solidària. El finançament de la explotació del transport públic actual és deu vegades més petit que la despesa en mobilitat.

La mobilitat genera un conjunt d'externalitats negatives que cal internalitzar en la tarifa dels serveis, s'ha de complir amb el principi de qui contamina/congestiona paga, i a més cal que les tarifes incorporin el cost de les externalitats negatives de cada servei de mobilitat amb l'anticipació necessària per fer sostenible el sistema.

El sistema de finançament ha de permetre que la mobilitat es financi a partir de les contribucions de la societat i de tots els que es mouen independentment del mode amb el que ho fan, però de forma diferenciada atenent a les «externalitats negatives» generades és a dir el major o menor impacte ambiental i social del mode de transport utilitzat. Per altre banda, també cal tenir un sistema de finançament que sigui clar, entenedor i unificat, que separi clarament les inversions de les despeses de funcionament.

L'avaluació de tots els elements que intervenen en la prestació dels serveis de mobilitat ha de ser especialment curosa amb les anàlisis de cicle de vida que han de reflectir totes les externalitats negatives que es generin incloent les emissions de CO² i altres.

Cal que les tarifes que es puguin establir siguin unificades, no per mode de transport sinó globalment, per tal de fer possibles polítiques actives de canvi modal quan aquestes siguin necessàries.

Aquesta llei es divideix en set capítols, 24 articles, set disposicions addicionals i una disposició transitòria.

El primer capítol constitueix el *Sistema integrat de finançament del transport públic terrestre de Catalunya*, entès com la regulació del finançament públic i els sistemes de tarificació dels diversos sistemes de transport públic urbà i interurbà terrestre dins el marc competencial de la Generalitat de Catalunya i les administracions locals, l'objectiu del qual es centra en garantir el dret a la mobilitat de tota la població amb independència dels seus condicionants socials i/o econòmics i la prioritat dels mitjans de transport públics i col·lectius amb menor impacte ambiental.

El capítol II crea el títol bàsic d'usuari habitual del transport públic (TIBUS) afecte a les polítiques públiques de cohesió social i sostenibilitat ambiental, destinat a *fidelitzar* la utilització del transport públic. El TIBUS, de vigència mensual, incorporarà un mínim de quaranta viatges, tindrà caràcter inter-modal, multi viatge i el seu cost no podrà incrementar-se per damunt de l'actualització de l'indicador de renda de suficiència de Catalunya (IRSC). També es recull en aquest capítol les aportacions de les polítiques socials al sistema de tarificació del transport públic destinats a ajudar de forma específica i complementària a persones amb condicions socials, laborals o per atendre a majors càrregues i costos de determinats sistemes territorials de transport.

El Capítol III estableix la integració tarifària i la intermodalitat arreu del país, fixa la seva gestió pública, els criteris per a la determinació de les tarifes del transport a proposta del Consorci, previ informes del Consell de la Mobilitat de Catalunya i de la Taula Social del Transport públic. També preveu que determinats serveis de taxi puguin ser objecte de finançament públic per raó de insuficiència de transport públic regular.

El Capítol IV crea el Fons de finançament del transport públic de Catalunya, el qual comptabilitzarà, gestionarà i compensarà els ingressos procedents de les aportacions genèriques de l'administració central al sistema de transport públic de Catalunya –o de les àrees o zones determinades; les aportacions genèriques de la Generalitat al sistema de transport públic; els ingressos tributaris específics per finançar el transport públic; els ingressos d'aportacions específiques per a polítiques socials i sectorials i territorials; els ingressos tarifaris del TIBUS; els ingressos tarifaris dels àmbits de transport públic integrats en el Consorci.

Les aportacions de les diverses administracions públiques a l'esmentat Fons de Finançament del transport públic hauran de ser estables, suficients i es concretar-

an per mitjà de contractes-programa de caràcter plurianual.

Es fixa un límit del 50% a l'aportació màxima dels usuaris als costos del sistema respectiu de transport públic repercutibles en tarifa, així com també es determina que l'aportació genèrica de la Generalitat de Catalunya a la cobertura de les despeses de funcionament dels sistemes integrats de transport públic urbà, metropolitana i de conurbacions serà proporcional en tots els àmbits i, com a màxim, serà del 50% de les aportacions no tarifàries, una vegada descomptats els ingressos procedents de les transferències de l'administració central de l'Estat, dels impostos cedits i dels tributs destinats específicament al finançament del transport públic.

El Capítol V preveu la creació de noves figures impositives o recàrrecs en impostos municipals destinades al finançament del transport públic, com un recàrrec sobre l'IAE que gravi l'activitat d'establiments comercials amb facturació anual superior a un milió d'euros, en nuclis urbans o conurbacions que estiguin dotats de sistemes interns de transport públic urbà d'alta freqüència. També es preveu una contribució especial per al transport sostenible en grans concentracions vinculades a celebració d'actes puntuals.

Els recursos que es puguin obtenir per la cessió total o parcial, d'impostos de titularitat estatal que gravin els peatges per utilització de vies de gran capacitat, tant explícits com a l'ombra també nodriran l'esmentat fons.

El Capítol VI «Programes, pressupostos i contracte programa» estableix que «el fons de finançament del transport públic» es dotarà tant d'un programa i un pressupost únic o integral del conjunt del sistema integrat de transport públic terrestre de Catalunya, com de programes i pressupostos segregats, tant pels diversos modes de transport com pels diversos àmbits territorials que disposin de sistemes propis de transport.

El finançament de noves infraestructures de transport, reparacions i renovacions aniran a càrrec als pressupostos d'inversió de les administracions públiques competents en la matèria, o les aportacions de fons europeus o d'altres entitats o organismes públics o privats, amb caràcter finalista, en el marc del contracte programa, sense que es pugin imputar al «Fons de finançament del transport públic».

Per a la programació de les actuacions de finançament de noves infraestructures es farà una valoració conjunta de totes les actuacions planificades amb criteris homogenis, en el marc del contracte programa. El contracte programa, amb vigència per 4 anys, esdevé l'instrument de planificació i finançament dels sistemes de mobilitat terrestre a Catalunya.

El Capítol VII dibuixa l'estructura institucional de gestió del «Fons de finançament del transport públic».

blic», creant a tal efecte el Consorci de finançament del transport públic de Catalunya, integrat per representants de les administracions públiques i altres consorcis existents i que comptarà amb la participació del Consell de la Mobilitat de Catalunya i de la Taula Social del Transport Públic com a organisme de participació dels usuaris del sistema de transport públic i de control de les polítiques.

El Consorci de finançament del Transport públic de Catalunya, assignarà les despeses de funcionament entre els diversos sistemes de transport públic integrats al Consorci de finançament, i de forma específica els corresponents al TIBUS així com dels plans i programes de mobilitat sostenible que s'aprovin per les autoritats competents.

La llei és especialment respectuosa amb l'autonomia local, combinant els principis d'integració tarifària i la creació del «títol bàsic d'usuari habitual del transport públic» així com la creació del fons de finançament del transport públic i del Consorci pel finançament del transport públic amb el respecte al manteniment de les competències locals en matèria de transport públic, tant a nivell municipal, com metropolità o de mancomunitats i consorcis, de forma que el sistema de transport públic de Catalunya i el mateix Consorci pel finançament del Transport públic no s'imposen com una limitació o una càrrega sinó que es configuren com elements de foment, de facilitació, d'integració i com no d'estalvi i d'eficiència del conjunt dels sistemes de transport públic urbans i interurbans.

Per aquests motius, el Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa presenta la següent:

Esmenes presentades

130 ESMENA 130
De modificació
GP de Convergència i Unió (35)

Del preàmbul

«La mobilitat de les persones és un dret social que cal garantir i preservar a partir d'un finançament suficient i solidari. Aquesta Llei de finançament respon a la disposició addicional vuitena de la Llei de mobilitat, 9/2003 de 13 de juny aprovada el juny de 2003, que literalment diu: «En el termini d'un any a partir de l'aprovació d'aquesta Llei, el Govern ha de presentar un projecte de Llei de finançament de transport públic, de la mobilitat sostenible i de promoció de l'ús dels combustibles alternatius que en reguli el marc organitzatiu».

En la novena legislatura del 2011-2012, el Parlament de Catalunya, mitjançant la Moció 70/IX, aprovada el 16 de febrer de 2012, es va pronunciar sobre el sistema de tarifació i de finançament del transport públic, ins-

tant el Govern a presentar un projecte de llei del finançament del transport públic de Catalunya, el més aviat possible, amb el màxim consens parlamentari i amb la participació del Consell Català de la Mobilitat.

En aquest sentit, es recollia ja la idea de fer una política de foment del transport públic, per potenciar paral·lelament l'economia, la innovació tecnològica i la sostenibilitat, però entesa també com un servei social fonamental per a la nostra societat. És sota aquest posicionament que neix la present Llei.

Aquella Llei estableix, entre els seus principis inspiradors, els següents que de forma directa o indirecta fan referència al finançament del transport públic i que es volen desenvolupar amb la present Llei: El dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible; la prioritat dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental; el foment i la incentivació del transport públic i col·lectiu; la implicació de la societat en la presa de decisions que afectin la mobilitat de les persones; la distribució adequada dels costos d'implantació i gestió del transport; l'adequació a les polítiques comunitàries sobre aquesta matèria; l'impuls d'una mobilitat sostenible i el foment del desenvolupament urbà sostenible i l'ús racional del territori.

La situació actual, pel que fa als aspectes relatius al paper que correspon al sistema de transport públic a Catalunya, és diferent que quan es va aprovar la Llei de mobilitat, l'any 2003, pel que resulta del tot necessari i urgent dotar-nos d'un marc normatiu integrat i integral del conjunt de sistemes de finançament dels transport públic urbà i interurbà, que respongui a les noves necessitats socials derivades de la situació de crisi econòmica, d'atur endèmic, de baixos salaris, de precarietat social i laboral, de desequilibris territorials, de canvis en l'activitat econòmica, etc. Cal atendre de forma clara i satisfactòria a la justa demanda social d'un transport públic assequible a totes les persones –sigui quina sigui la seva situació econòmica, social o laboral, i visquin on visquin– i a tots els territoris; la mobilitat en transport públic adequat i eficient és una condició bàsica per poder accedir a un lloc de treball digne, a l'habitatge, a l'educació, a la formació continuada, a la cultura, al lleure o –en general– a tota l'activitat econòmica i social del país, el que s'ha de traduir en una tarifació social –de caràcter solidari, especialment protegida– i un sistema integrat i integral de tarifació.

Això exigeix que aquesta Llei reforci les notes d'accessibilitat en tot el territori i d'assequibilitat econòmica del servei com a pròpies del sistema de transport públic urbà i interurbà de Catalunya, el que es recull en la primera disposició addicional, que modifica la Llei 9/2003 de la mobilitat en aquest sentit i hi introdueix l'acció pública per poder reclamar de les autoritats

competents les actuacions imprescindibles per l'efectivitat d'aquest dret a la mobilitat.

Les actuacions públiques i privades de responsabilitat de les administracions competents es configuren en la Llei com un servei d'interès general de caràcter universal com a mitjà absolutament necessari per fer possible la veritable igualtat d'oportunitats i la igualtat en l'exercici dels drets entre tots els ciutadans i ciutadanes i assolir els objectius de cohesió social i territorial que Catalunya s'ha marcat en el vigent Estatut d'Autonomia de Catalunya de 2006 –veure el seu preàmbul– així com els articles 4.3; 45.1; 46.4; 48.1; 149.1,e i en especial l'article 169.1,e i f i 149.5 conforme als quals correspon a la Generalitat, pel que afecta al títol competencial que empara aquesta Llei, la competència exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers per carretera, ferrocarril i cable que transcorrin íntegrament dins el territori de Catalunya, amb independència de la titularitat de la infraestructura. Aquesta competència inclou en tot cas, la regulació, la planificació, la gestió, la coordinació i la inspecció dels serveis i les activitats; la regulació de la intervenció administrativa per a l'exercici de les activitats de transport; la regulació del transport urbà i dels operadors de les activitats vinculades a l'organització del transport, i –en fi– la potestat tarifària sobre els transports terrestres.

El sistema de transport públic urbà i interurbà a Catalunya, com a servei d'interès general de caràcter universal, va més enllà de les infraestructures i dels mitjans afectes al transport públic –ja contemplat en els Tractats de la Unió Europea– per fer-se extensiu a les funcions, organització i prestació del sistema de transport públic a les persones, amb la correlativa obligació de les administracions catalanes competents de garantir l'accés a aquest servei a totes les persones, a tot el territori i en condicions d'igualtat i d'equitat. Per fer-ho possible, aquesta Llei, per mitjà d'una disposició addicional, introdueix les modificacions necessàries en la Llei de mobilitat de Catalunya.

La situació actual del finançament del transport públic posa de manifest que cal ara anar una mica més enllà i establir un marc de finançament de la mobilitat de manera global que permeti transferir recursos entre la mobilitat privada i la pública i realitzar polítiques de mobilitat més ambicioses que les actuals.

La mobilitat té un consum energètic elevat i en bona part depèn dels combustibles fòssils. Aquesta dependència i elevat consum energètic dificultaran en un futur el finançament d'un sistema semblant a l'actual. És necessari que els instruments de finançament ajudin a assolir un sistema de mobilitat sostenible.

La mobilitat ha estat aquest últim anys el tercer grup de despesa a Catalunya, superat únicament per l'habitatge i l'alimentació. Suposa una despesa mitjana de més del 10 per cent dels ingressos familiars, si bé cal

dir que aquest és un valor mitjà, qui va en transport públic té uns costos anuals que són la quarta part, o fins i tot menys, dels que es desplacen en vehicle privat. Amb una despesa mitjana semblant és possible finançar una mobilitat suficient i solidària. El finançament de l'explotació del transport públic actual és deu vegades més petit que la despesa en mobilitat.

La mobilitat en el seu conjunt genera externalitats negatives que cal internalitzar com a part de la seva estructura de costos i traslladar en la seva repercussió econòmica als usuaris, de manera que es compleixi efectivament amb el principi de qui contamina/congestiona paga, i que les tarifes incorporin el cost de les externalitats negatives de cada servei de mobilitat amb l'anticipació necessària per fer sostenible el sistema.

El sistema de finançament ha de permetre que la mobilitat es financi a partir de les contribucions de la societat i de tots els que es mouen independentment del mode amb el que ho fan, però de forma diferenciada atenent a les «externalitats negatives» generades, és a dir, el major o menor impacte ambiental i social del mode de transport utilitzat. D'altra banda, també cal tenir un sistema de finançament que sigui clar, entenedor i unificat, que separi clarament les inversions de les despeses de funcionament, sens perjudici de la informació comptable que permeti identificar unes i altres i donar un tractament adequat a l'amortització de l'immobilitzat.

L'avaluació de tots els elements que intervenen en la prestació dels serveis de mobilitat ha de ser especialment curosa amb les anàlisis de cicle de vida que han de reflectir totes les externalitats negatives que es generin incloent les emissions de CO² i altres.

Aquesta Llei es divideix en tres capítols, vint-i-quatre articles, sis disposicions addicionals i una final.

El primer capítol conté les normes generals sobre el sistema integrat de finançament del transport públic terrestre de Catalunya, entès com la regulació del finançament públic i els sistemes de tarificació dels diversos sistemes de transport públic urbà i interurbà terrestre dins el marc competencial de la Generalitat de Catalunya i les administracions locals, l'objectiu del qual se centra en garantir el dret a la mobilitat de tota la població amb independència dels seus condicionants socials i/o econòmics i la prioritat dels mitjans de transport públics i col·lectius amb menor impacte ambiental.

El capítol segon es dedica a les fonts de finançament del transport públic, amb una secció primera que propugna la cobertura del sistema i que identifica al seu servei les obligacions de les administracions competents, les despeses d'explotació, els ingressos del sistema i el caràcter específic de les aportacions econòmiques a les polítiques sectorials, destinades a ajudar de forma específica i complementària a persones amb

condicions socials, laborals o per atendre a majors càrregues i costos de determinats sistemes territorials de transport. En aquesta secció apareix també la prescripció de tractament diferenciat de les inversions i el tractament econòmic de la intermodalitat amb formes de mobilitat privada que la Llei vol potenciar, com són la bicicleta i els sistemes de flota compartida i vehicle compartit. Finalment també preveu que determinats serveis a la demanda puguin ser objecte de finançament públic per raó d'insuficiència de transport públic regular.

Pel que fa les tarifes que es puguin establir, cal que siguin unificades, no per mode de transport sinó globalment, per tal de fer possibles polítiques actives de canvi modal quan aquestes siguin necessàries. En aquest sentit, la secció segona inclou els principis d'aplicació als sistemes de tarifació de transport i els criteris bàsics per a la determinació de les tarifes dels sistemes de transport públic. Estableix de forma progressiva la integració tarifària i la intermodalitat arreu del país, i fixa la titularitat pública del sistema tarifari integrat. Es crea, així mateix, un títol bàsic de transport de referència destinat a fer efectiu l'accés assequible al servei i fidelitzar-ne la utilització i, per tant, afecta a les polítiques públiques de cohesió social i sostenibilitat ambiental. El títol tindrà caràcter intermodal, multiviatge i permetrà incorporar els serveis de mobilitat i aplicar-ne les tarifes corresponents. Addicionalment, s'hi preveu la suspensió o reducció de tarifes del transport públic en situacions excepcionals.

La secció tercera preveu la creació de noves figures impositives o recàrrecs en impostos municipals destinades al finançament del transport públic, com un recàrrec sobre l'IAE que gravi les activitats empresarials i professionals. També es preveu una contribució especial per al transport sostenible en grans concentracions vinculades a celebració d'actes puntuals i, en general, la creació d'altres tributs amb la finalitat de dotar el finançament del transport públic prenent en consideració, entre d'altres criteris a) l'obtenció de beneficis econòmics o patrimonials individualitzables derivats del transport públic, b) la manifestació de capacitat econòmica que resulta de la mobilitat en vehicle privat, c) la contaminació i la congestió derivades de la mobilitat privada, d) l'orientació a conductes de mobilitat més sostenible i el canvi de mode al transport públic, e) l'existència de transport públic alternatiu en termes d'equivalència econòmica, f) el senyal econòmic de les externalitats negatives.

Els recursos que es puguin obtenir per la cessió total o parcial, d'impostos de titularitat estatal sobre consums específics o que gravin la contraprestació econòmica i, en el seu cas, el benefici per la utilització de vies de gran capacitat es destinaran també al finançament del sistema de transport públic.

El capítol tercer dedica la seva regulació a la gestió del sistema, comprnent el règim competencial en matèria de gestió econòmica i financera del sistema, els aspectes organitzatius i de participació i els instruments de gestió.

La secció primera contempla que puguin fer-se càrrec de la gestió econòmica i financera tant les administracions competents sobre cada servei com els consorcis, autoritats o altres ens creats amb aquesta finalitat en règim de col·laboració interadministrativa, amb un esment exprés de les autoritats territorials de mobilitat per a l'exercici de les accions de coordinació necessàries. Les tarifes són aprovades per l'Administració competent en cada cas.

El Consell Català de la Mobilitat i la Taula Social del Transport Públic de Catalunya, segons les previsions de la secció segona constitueixen òrgans d'informació i participació social en els termes de la seva normativa reguladora.

Les aportacions de les diverses administracions públiques hauran de ser estables i suficients. D'acord amb la regulació de la secció tercera es concretaran per mitjà dels programes i pressupostos i dels convenis de finançament que s'hi preveuen com a instruments de gestió econòmica i financera per a la sostenibilitat del servei. Els instruments pressupostaris i de programació, essencialment propis de cada administració competent, han de contenir l'assignació dels recursos al sistema, de forma anual o plurianual, tot permetent-ne el control, la supervisió i el seguiment com a factors de transparència. Els convenis de finançament, amb caràcter interadministratiu, vincularan de forma plurianual les diverses administracions titulars als objectius de sostenibilitat financera del sistema de transport públic, en els termes i dins del marc que configura la Llei.

El finançament de noves infraestructures dels serveis de transport públic, reparacions i renovacions aniran a càrrec als pressupostos d'inversió de les administracions públiques competents en la matèria, o les aportacions de fons europeus o d'altres entitats o organismes públics o privats, amb caràcter finalista. Per a la programació de les actuacions de finançament de noves infraestructures es farà una valoració conjunta de totes les actuacions planificades amb criteris homogenis.

La Llei és especialment respectuosa amb l'autonomia local, combinant els principis d'integració tarifària i la previsió de creació del «títol bàsic de transport de referència» que es recull singularment en la seva modalitat aprovada en la disposició addicional cinquena, i amb la previsió de formes de coordinació interadministrativa de forma que resti garantit el finançament del sistema.»

131 ESMENA 131
De modificació
 GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Es-
 querra Unida i Alternativa (50)

A l'exposició de motius

«Exposició de motius

La mobilitat de les persones és un dret social que cal garantir i preservar a partir d'un finançament suficient i solidari. Aquesta llei de finançament respon a la disposició addicional vuitena de la llei de mobilitat, 9/2003 de 13 de juny aprovada el juny de 2003, que literalment diu: «En el termini d'un any a partir de l'aprovació d'aquesta llei, el Govern ha de presentar un projecte de llei de finançament de transport públic, de la mobilitat sostenible i de promoció de l'ús dels combustibles alternatius que en reguli el marc organitzatiu».

En la novena legislatura del 2011-2012, el Parlament de Catalunya, mitjançant la Moció 70/IX, aprovada el 16 de febrer de 2012, es va pronunciar sobre el sistema de tarifació i de finançament del transport públic, insttant el Govern a presentar un projecte de llei del finançament del transport públic de Catalunya, el més aviat possible, amb el màxim consens parlamentari i amb la participació del Consell Català de la Mobilitat.

En aquest sentit, es recollia ja la idea de fer una política de foment del transport públic, per potenciar paral·lelament l'economia, la innovació tecnològica i la sostenibilitat, però entesa també com un servei social fonamental per a la nostra societat. És sota aquest posicionament que neix la present llei.

Aquella llei estableix, entre els seus principis inspiradors, els següents que de forma directa o indirecta fan referència al finançament del transport públic i que es volen desenvolupar amb la present llei: El dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible; la prioritat dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental; el foment i la incentivació del transport públic i col·lectiu; la implicació de la societat en la presa de decisions que afectin la mobilitat de les persones; la distribució adequada dels costos d'implantació i gestió del transport; l'adequació a les polítiques comunitàries sobre aquesta matèria; l'impuls d'una mobilitat sostenible i el foment del desenvolupament urbà sostenible i l'ús racional del territori.

La situació actual, pel que fa als aspectes relatius al paper que correspon al sistema de transport públic a Catalunya, és diferent que quan es va aprovar la llei de mobilitat, l'any 2003, pel que resulta del tot necessari i urgent dotar-nos d'un marc normatiu integrat i integral del conjunt de sistemes de finançament dels transport públic urbà i interurbà, que respongui a les noves necessitats socials derivades de la situació de

crisis econòmica, d'atur endèmic, de baixos salaris, de precarietat social i laboral, de desequilibris territorials, de canvis en l'activitat econòmica, etc. Cal atendre de forma clara i satisfactòria a la justa demanda social d'un transport públic assequible a totes les persones –sigui quina sigui la seva situació econòmica, social o laboral, i visquin on visquin– i a tots els territoris; la mobilitat en transport públic adequat i eficient és una condició bàsica per poder accedir a un lloc de treball digne, a l'habitatge, a l'educació, a la formació continuada, a la cultura, al lleure o –en general– a tota l'activitat econòmica i social del país, el que s'ha de traduir en una tarifació social –de caràcter solidari, especialment protegida– i un sistema integrat i integral de tarifació.

Això exigeix que aquesta llei reforci les notes d'accessibilitat en tot el territori i d'assequibilitat econòmica del servei com a pròpies del sistema de transport públic urbà i interurbà de Catalunya, el que es recull en la primera disposició addicional, que modifica la llei 9/2003 de la mobilitat en aquest sentit s'introdueix la declaració de la mobilitat com a servei d'interès general de caràcter universal i hi introdueix l'acció pública per poder reclamar de les autoritats competents les actuacions imprescindibles per l'efectivitat d'aquest dret a la mobilitat.

Les actuacions públiques i privades de responsabilitat de les administracions competents es configuren en la llei com un servei d'interès general de caràcter universal com a mitjà absolutament necessari per fer possible la veritable igualtat d'oportunitats i la igualtat en l'exercici dels drets entre tots els ciutadans i ciutadanes i assolir els objectius de cohesió social i territorial que Catalunya s'ha marcat en el vigent Estatut d'Autonomia de Catalunya de 2006 –veure el seu preàmbul– així com els articles 4.3; 45.1; 46.4; 48.1; 149.1,e i en especial l'article 169.1,e i f i 149.5 conforme als quals correspon a la Generalitat, pel que afecta al títol competencial que empara aquesta llei, la competència exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers per carretera, ferrocarril i cable que transcorrin íntegrament dins el territori de Catalunya, amb independència de la titularitat de la infraestructura. Aquesta competència inclou en tot cas, la regulació, la planificació, la gestió, la coordinació i la inspecció dels serveis i les activitats; la regulació de la intervenció administrativa per a l'exercici de les activitats de transport; la regulació del transport urbà i dels operadors de les activitats vinculades a l'organització del transport, i –en fi– la potestat tarifària sobre els transports terrestres.

El sistema de transport públic urbà i interurbà a Catalunya, com a servei d'interès general de caràcter universal va més enllà de les infraestructures i dels mitjans afectes al transport públic –ja contemplat en els tractats de la Unió Europea– per fer-se extensiu a les funcions, organització i prestació del sistema de transport públic a les persones, amb la correlativa obligació

de les administracions catalanes competents de garantir l'accés a aquest servei a totes les persones, a tot el territori i en condicions d'igualtat i d'equitat. Per fer-ho possible, aquesta Llei, per mitjà d'una disposició addicional, introdueix les modificacions necessàries en la llei de mobilitat de Catalunya.

La precària situació actual del finançament del transport públic posa de manifest que cal ara anar una mica més enllà i establir un marc de finançament de la mobilitat de manera global que permeti transferir recursos entre la mobilitat privada i la pública i realitzar polítiques de mobilitat més ambicioses que les actuals.

La mobilitat té un consum energètic elevat i en bona part depèn dels combustibles fòssils. Aquesta dependència i elevat consum energètic dificultaran en un futur el finançament d'un sistema semblant a l'actual. És necessari que els instruments de finançament ajudin a assolir un sistema de mobilitat sostenible.

La mobilitat ha estat aquest últim any el tercer grup de despesa a Catalunya, superat únicament per l'habitatge i l'alimentació. Suposa una despesa mitjana de més del 10 per cent dels ingressos familiars, si bé cal dir que aquest és un valor mitjà, qui va en transport públic té uns costos anuals que son la quarta part, o fins i tot menys, dels que es desplacen en vehicle privat. Amb una despesa mitjana semblant és possible finançar una mobilitat suficient i solidària. El finançament de la explotació del transport públic actual és deu vegades més petit que la despesa en mobilitat.

La mobilitat en el seu conjunt genera externalitats negatives que cal internalitzar com a part de la seva estructura de costos i traslladar en la seva repercussió econòmica als usuaris, de manera que es compleixi efectivament amb el principi de qui contamina/congestiona paga, i que les tarifes incorporin el cost de les externalitats negatives de cada servei de mobilitat amb l'anticipació necessària per fer sostenible el sistema.

El sistema de finançament ha de permetre que la mobilitat es financi a partir de les contribucions de la societat i de tots els que es mouen independentment del mode amb què ho fan, però de forma diferenciada atenent a les «externalitats negatives» generades, és a dir, el major o menor impacte ambiental i social del mode de transport utilitzat. D'altra banda, també cal tenir un sistema de finançament que sigui clar, entenedor i unificat, que separi clarament les inversions de les despeses de funcionament, *sens perjudici de la informació comptable que permeti identificar unes i altres i donar un tractament adequat a l'amortització de l'immobilitzat.*

L'avaluació de tots els elements que intervenen en la prestació dels serveis de mobilitat ha de ser especialment curosa amb les anàlisis de cicle de vida que han de reflectir totes les externalitats negatives que es generin incloent les emissions de CO² i altres.

Cal que les tarifes que es puguin establir siguin unificades, no per mode de transport sinó globalment, per tal de fer possibles polítiques actives de canvi modal quan aquestes siguin necessàries.

Aquesta llei es divideix en Set capítols, 28 articles, nou Disposicions addicionals, Dos disposicions transitòries i una Disposició final.

El primer capítol constitueix el Sistema integrat de finançament del transport públic, entès com la regulació del finançament públic i els sistemes de tarificació dels diversos sistemes de transport públic urbà i interurbà dins el marc competencial de la Generalitat de Catalunya i les administracions locals, l'objectiu del qual es centra en garantir el dret a la mobilitat de tota la població amb independència dels seus condicionants socials i/o econòmics i la prioritat dels mitjans de transport públics i col·lectius amb menor impacte ambiental.

El capítol II classifica els títols de transport públic entre aquells que tenen com a missió realitzar les polítiques públiques de cohesió social i sostenibilitat ambiental i fidelitzar la utilització del transport públic i la resta. Les tarifes del títol de caràcter social i ambiental no podran incrementar-se, sempre que legalment sigui possible, per damunt de l'actualització de l'Indicador de Renda de Suficiència de Catalunya (IRSC). També es recull en aquest capítol les aportacions de les polítiques socials al sistema de tarificació del transport públic destinats a ajudar de forma específica i complementària a persones amb condicions socials, laborals o per atendre a majors càrregues i costos de determinats sistemes territorials de transport.

El Capítol III estableix la integració tarifària i la intermodalitat arreu del país, fixa la seva gestió pública, els criteris per a la determinació de les tarifes del transport a proposta del Consorci, previ informes del Consell de la Mobilitat de Catalunya i de la Taula Social del Transport públic. També preveu que determinats serveis de taxi puguin ser objecte de finançament públic per raó de insuficiència de transport públic regular.

El Capítol IV crea el Fons de finançament del transport públic de Catalunya, el qual comptabilitzarà, gestionarà i compensarà els ingressos procedents de les aportacions genèriques de l'administració central al sistema de transport públic de Catalunya –o de les àrees o zones determinades; les aportacions genèriques de la Generalitat al sistema de transport públic; els ingressos tributaris específics per finançar el transport públic; els ingressos d'aportacions específiques per a polítiques socials i sectorials i territorials; els ingressos tarifaris *del títols propis* i els ingressos tarifaris dels àmbits de transport públic integrats en el Consorci.

Les aportacions de les diverses administracions públiques a l'esmentat Fons de Finançament del transport

públic hauran de ser estables, suficients i es concretaran per mitjà de contractes-programa de caràcter plurianual.

L'aportació dels usuaris de transport públic als costos del sistema de transport públic repercutibles en tarifa, estarà limitada exclusivament a les despeses d'exploració, no incorporarà despeses de finançament ni de inversió.

El Capítol V preveu la creació de noves figures impositives o recàrrecs en impostos municipals destinades de manera finalista al finançament del transport públic.

Els recursos que es puguin obtenir per la cessió total o parcial, d'impostos de titularitat estatal que gravin els peatges per utilització de vies de gran capacitat, tant explícits com a l'ombra també nodriran l'esmentat fons.

El Capítol VI «Programes, pressupostos i contracte programa» estableix que «el fons de finançament del transport públic» es dotarà tant d'un programa i un pressupost únic o integral del conjunt del sistema integrat de transport públic terrestre de Catalunya, com de programes i pressupostos segregats, tant pels diversos modes de transport com pels diversos àmbits territorials que disposin de sistemes propis de transport.

El finançament de noves infraestructures de transport, reparacions i renovacions aniran a càrrec als pressupostos d'inversió de les administracions públiques competents en la matèria, o les aportacions de fons europeus o d'altres entitats o organismes públics o privats, amb caràcter finalista, en el marc del contracte programa, sense que es pugin imputar al «Fons de finançament del transport públic».

Per a la programació de les actuacions de finançament de noves infraestructures es farà una valoració conjunta de totes les actuacions planificades amb criteris homogenis, en el marc del contracte programa. El contracte programa, amb vigència per 4 anys, esdevé l'instrument de planificació i finançament dels sistemes de transport públic a Catalunya.

El Capítol VII dibuixa l'estructura institucional de gestió del «Fons de finançament del transport públic», creant a tal efecte el Consorci de finançament del transport públic de Catalunya, integrat per representants de les administracions públiques i altres consorcis existents i que comptarà amb la participació del Consell de la Mobilitat de Catalunya i de la Taula Social del Transport Públic com a organisme de participació dels usuaris del sistema de transport públic i de control de les polítiques.

El Consorci de finançament del Transport públic de Catalunya, assignarà les despeses de funcionament entre els diversos sistemes de transport públic integrats al Consorci de finançament, i de forma específica els corresponents al *Títol Bàsic de transport social i am-*

biental així com dels plans i programes de mobilitat sostenible que s'aprovin per les autoritats competents.

La llei és especialment respectuosa amb l'autonomia local, combinant els principis d'integració tarifària i la creació del *títol bàsic de caràcter social i ambiental* així com la creació del fons de finançament del transport públic i del Consorci pel finançament del transport públic amb el respecte al manteniment de les competències locals en matèria de transport públic, tant a nivell municipal, com metropolità o de mancomunitats i consorcis, de forma que el sistema de transport públic de Catalunya i el mateix Consorci pel finançament del Transport públic no s'imposen com una limitació o una càrrega sinó que es configuren com elements de foment, de facilitació, d'integració i com no d'estalvi i d'eficiència del conjunt dels sistemes de transport públic urbans i interurbans.»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció d'un text transaccional entre les esmenes 130 i 131, amb el redactat següent:

«EXPOSICIÓ DE MOTIUS

La mobilitat de les persones és un dret social que cal garantir i preservar a partir d'un finançament suficient i solidari. Aquesta llei de finançament del sistema integrat de transport públic respon a la disposició addicional vuitena de la Llei 9/2003, del 13 de juny, de la mobilitat, que diu: «En el termini d'un any a partir de l'aprovació d'aquesta llei, el Govern ha de presentar un projecte de llei de finançament del transport públic, de la mobilitat sostenible i de promoció de l'ús dels combustibles alternatius que en reguli el marc organitzatiu».

En la novena legislatura –anys 2011 i 2012–, el Parlament de Catalunya, mitjançant la Moció 70/IX, aprovada el 16 de febrer de 2012, es va pronunciar sobre el sistema de tarifació i de finançament del transport públic i va instar el Govern a presentar-li, tan aviat com fos possible, un projecte de llei de finançament del transport públic de Catalunya, amb el màxim consens parlamentari i amb la participació del Consell Català de la Mobilitat.

En aquest sentit, ja es recollia la idea de fer una política de foment del transport públic per a potenciar paral·lelament l'economia, la innovació tecnològica i la sostenibilitat, però entesa també com a servei social fonamental per a la societat. És a partir d'aquest posicionament que neix la llei present.

Entre els principis inspiradors de la Llei 9/2003 cal destacar els que, d'una manera directa o indirecta, fan referència al finançament del transport públic i que la llei present vol desplegar: el dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades

i segures i amb el mínim impacte ambiental possible; la prioritat dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental; el foment i la incentivació del transport públic i col·lectiu; la implicació de la societat en la presa de decisions que afectin la mobilitat de les persones; la distribució adequada dels costos d'implantació i de gestió del transport; l'adequació a les polítiques comunitàries sobre aquesta matèria; l'impuls d'una mobilitat sostenible, i el foment del desenvolupament urbà sostenible i l'ús racional del territori, ja que l'ús més generalitzat del transport públic augmenta la seguretat viària i fa més econòmic el sistema global de la mobilitat.

La situació actual, pel que fa als aspectes relatius al paper que correspon al sistema de transport públic a Catalunya, és diferent del moment en què es va aprovar la Llei de la mobilitat, l'any 2003, per la qual cosa és indispensable i urgent dotar-nos d'un marc normatiu integrat i integral del conjunt de sistemes de finançament del transport públic urbà i interurbà que respongui a les noves necessitats socials derivades de la situació de crisi econòmica, d'atur endèmic, de salaris baixos, de precarietat social i laboral, de desequilibris territorials, de canvis en l'activitat econòmica i a la necessitat de reduir els nivells de contaminació en els territoris on s'incompleixen les directives de qualitat de l'aire, entre altres. Cal atendre d'una manera clara i satisfactòria la justa demanda social d'un transport públic assequible a tothom –sigui quina sigui la situació econòmica, social o laboral de cada persona, i visqui on visqui– i a tots els territoris; la mobilitat en transport públic adequat i eficient és una condició bàsica per a poder accedir a un lloc de treball digne, a l'habitatge, a l'educació, a la formació continuada, a la cultura, al lleure o, en general, a tota l'activitat econòmica i social del país, la qual cosa s'ha de traduir en una tarifació social –de caràcter solidari, especialment protegida– i en un sistema integrat i integral de tarifació.

Els requisits esmentats exigeixen que aquesta llei reforci les notes d'accessibilitat en tot el territori i d'assequibilitat econòmica del servei com a pròpies del sistema de transport públic urbà i interurbà de Catalunya, que es recull en la primera disposició addicional, la qual modifica la Llei 9/2003 en aquest sentit i hi introdueix l'acció pública per a poder reclamar a les autoritats competents les actuacions imprescindibles perquè aquest dret a la mobilitat pugui ésser efectiu.

Les actuacions públiques i privades de responsabilitat de les administracions competents en aquesta matèria es configuren en la Llei com un servei d'interès general de caràcter universal, com a mitjà absolutament necessari per a fer possible la veritable igualtat d'oportunitats i la igualtat en l'exercici dels drets de tots els ciutadans i assolir els objectius de cohesió social i territorial que Catalunya s'ha fixat en l'Estatut d'autonomia de Catalunya, que –tant en el preàmbul com en els

articles 4.3; 45.1; 46.4; 48.1; 149.1.e, i especialment el 169.1.e i f i el 149.5, estableix que correspon a la Generalitat, pel que afecta al títol competencial que empara aquesta llei, la competència exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers per carretera, ferrocarril i cable que transcorrin íntegrament dins el territori de Catalunya, independentment de la titularitat de la infraestructura. Aquesta competència inclou, en tot cas, la regulació, la planificació, la gestió, la coordinació i la inspecció dels serveis i les activitats; la regulació de la intervenció administrativa per a l'exercici de les activitats de transport; la regulació del transport urbà i dels operadors de les activitats vinculades a l'organització del transport, i, en fi, la potestat tarifària sobre els transports terrestres.

El sistema de transport públic urbà i interurbà a Catalunya, com a servei d'interès general de caràcter universal, va més enllà de les infraestructures i dels mitjans afectes al transport públic –com ja estableixen els tractats de la Unió Europea– per a fer-se extensiu a les funcions, l'organització i la prestació del sistema de transport públic a les persones, amb la correlativa obligació de les administracions de Catalunya competents en aquesta matèria de garantir l'accés a aquest servei a totes les persones, en tot el territori i en condicions d'igualtat i d'equitat. Per a fer-ho possible, aquesta llei, per mitjà d'una disposició addicional, introdueix les modificacions necessàries en la Llei de la mobilitat de Catalunya.

La situació actual del finançament del transport públic posa de manifest que ara cal anar una mica més enllà i establir un marc global de finançament de la mobilitat que permeti transferir recursos entre la mobilitat privada i la pública i fer polítiques de mobilitat més ambicioses que les actuals.

La mobilitat té un consum energètic elevat i en bona part depèn dels combustibles fòssils. Aquesta dependència i l'elevat consum energètic dificultaran en el futur el finançament d'un sistema semblant a l'actual. Cal que els instruments de finançament ajudin a assolir un sistema de mobilitat sostenible.

Aquests darrers anys la mobilitat ha estat el tercer grup de despesa a Catalunya, superat únicament per l'habitatge i l'alimentació. Representa una despesa mitjana de més del 10% dels ingressos familiars, si bé cal remarcar que es tracta d'un valor mitjà: els ciutadans que es desplacen en transport públic tenen uns costos anuals que són la quarta part, o fins i tot menys, dels que es desplacen en vehicle privat. Amb una despesa mitjana semblant és possible finançar una mobilitat suficient i solidària. El finançament de l'explotació del transport públic actual és deu vegades inferior a la despesa en mobilitat.

La mobilitat, en conjunt, genera efectes externs negatius que cal internalitzar com a part de la seva estructura de costos i traslladar-ne la repercussió econòmica

als usuaris, de manera que es compleixi efectivament el principi de qui contamina o congestiona, paga, i que les tarifes incorporin el cost dels efectes externs negatius de cada servei de mobilitat amb l'anticipació necessària per a fer sostenible el sistema.

El sistema de finançament ha de permetre que la mobilitat es financi a partir de les contribucions de la societat i de tothom qui es mou, independentment del mode amb què ho fa, però d'una manera diferenciada atenent els «efectes externs negatius» generats, és a dir, el major o menor impacte ambiental i social del mode de transport utilitzat, i optimitzant la seguretat viària. D'altra banda, també cal tenir un sistema de finançament que sigui clar, entenedor i unificat, que separi clarament les inversions de les despeses de funcionament, sens perjudici de la informació comptable que permeti identificar les unes i les altres i donar un tractament adequat a l'amortització de l'immobilitzat.

L'avaluació de tots els elements que intervenen en la prestació dels serveis de mobilitat ha d'ésser especialment curosa amb les anàlisis de cicle de vida que han de reflectir tots els efectes externs negatius que es generin, incloses les emissions de diòxid de carboni i la contaminació atmosfèrica local, entre altres.

Aquesta llei es divideix en tres capítols, vint-i-sis articles, onze disposicions addicionals i tres disposicions finals.

El capítol I conté les normes generals sobre el sistema integrat de finançament del transport públic terrestre de Catalunya, entès com la regulació del finançament públic i els sistemes de tarifació dels diversos sistemes de transport públic urbà i interurbà terrestre dins el marc competencial de l'Administració de la Generalitat de Catalunya i les administracions locals, l'objectiu del qual se centra a garantir el dret a la mobilitat de tota la població, independentment dels seus condicionants socials i econòmics, i la prioritat dels mitjans de transport públics i col·lectius amb menys impacte ambiental.

El capítol II es dedica a les fonts de finançament del transport públic, amb una secció primera que propugna la cobertura del sistema i que identifica al seu servei les obligacions de les administracions competents en aquesta matèria, les despeses d'exploració, els ingressos del sistema i el caràcter específic de les aportacions econòmiques a les polítiques sectorials, destinades a ajudar d'una manera específica i complementària les persones amb condicions socials i laborals desfavorables o a atendre més càrregues i costos de determinats sistemes territorials de transport. En aquesta secció apareix també la prescripció de tractament diferenciat de les inversions i el tractament econòmic de la intermodalitat amb formes de mobilitat privada que la Llei vol potenciar, com són la bicicleta, els desplaçaments a peu i els sistemes de cotxe multiu-

suari i de cotxe compartit, amb predomini de vehicles de baixes emissions. Finalment, també estableix que determinats serveis a demanda puguin ésser objecte de finançament públic per raó d'insuficiència de transport públic regular.

Pel que fa a les tarifes, cal que siguin unificades, no per mode de transport, sinó globalment, per tal de fer possibles polítiques actives de canvi modal quan aquestes siguin necessàries. En aquest sentit, la secció segona inclou els principis d'aplicació als sistemes de tarifació de transport i els criteris bàsics per a la determinació de les tarifes dels sistemes de transport públic. Estableix la integració tarifària i la intermodalitat progressives arreu del país, i fixa la titularitat pública del sistema tarifari integrat. Així mateix, crea un títol bàsic de transport de referència destinat a fer efectiu l'accés assequible al servei i a fidelitzar-ne la utilització, i, per tant, afecta les polítiques públiques de cohesió social i sostenibilitat ambiental. El títol té caràcter intermodal i multiviatge i ha de permetre incorporar els serveis de mobilitat i aplicar-hi les tarifes corresponents. Addicionalment, s'hi preveu la suspensió o la reducció de tarifes del transport públic en situacions excepcionals. Amb les disposicions d'aquesta llei en matèria de integració tarifària, zonificació i intermodalitat, tot el territori de Catalunya es constitueix en una àrea integrada en les tarifes dels serveis de transport públic.

La secció tercera disposa la creació de noves figures impositives o recàrrecs en impostos municipals, destinats al finançament del transport públic, com ara un recàrrec en l'impost sobre activitats econòmiques (IAE) que gravi les activitats empresarials i professionals. També s'estableix una contribució especial per al transport sostenible en grans concentracions vinculades a la celebració d'actes determinats i, en general, la creació d'altres tributs amb la finalitat de dotar el finançament del transport públic prenent en consideració, entre altres, els criteris de l'obtenció de beneficis econòmics o patrimonials particularitzables derivats del transport públic; la manifestació de capacitat econòmica que resulta de la mobilitat en vehicle privat; la contaminació i la congestió derivades de la mobilitat privada; l'orientació a conductes de mobilitat més sostenible i el canvi de mode al transport públic; l'existència de transport públic alternatiu en termes d'equivalència econòmica, i el senyal econòmic dels efectes externs negatius.

Els recursos que es puguin obtenir per la cessió, total o parcial, d'impostos de titularitat estatal sobre consums específics o que gravin la contraprestació econòmica i, si escau, els beneficis per la utilització de vies de gran capacitat es destinen també al finançament del sistema de transport públic.

El capítol III regula la gestió del sistema: el règim competencial en matèria de gestió econòmica i finan-

cera del sistema, els aspectes organitzatius i de participació i els instruments de gestió.

La secció primera disposa que puguin fer-se càrrec de la gestió econòmica i financera tant les administracions competents en cada servei com els consorcis, autoritats o altres ens creats amb aquesta finalitat en règim de col·laboració interadministrativa, amb un esment exprés de les autoritats territorials de mobilitat per a l'exercici de les accions de coordinació necessàries. Les tarifes són aprovades per l'administració competent en cada cas.

El Consell Català de la Mobilitat i la Taula Social del Transport Públic de Catalunya, d'acord amb la secció segona, constitueixen òrgans d'informació i participació social en els termes de la normativa reguladora respectiva.

Les aportacions de les diverses administracions públiques han d'ésser estables i suficients. D'acord amb la regulació de la secció tercera, s'han de concretar per mitjà dels programes i pressupostos i dels convenis de finançament que s'hi estableixen com a instruments de gestió econòmica i financera per a la sostenibilitat del servei. Els instruments pressupostaris i de programació, essencialment propis de cada administració competent en aquesta matèria, han de contenir l'assignació, anual o pluriennal, dels recursos al sistema, i n'han de permetre el control, la supervisió i el seguiment com a factors de transparència. Els convenis de finançament, amb caràcter interadministratiu, vinculen d'una manera pluriennal les diverses administracions titulars als objectius de sostenibilitat financera del sistema de transport públic, en els termes i dins el marc que configura la Llei.

El finançament de noves infraestructures dels serveis de transport públic i de reparacions i renovacions és a càrrec dels pressupostos d'inversió de les administracions públiques competents en la matèria, o de les aportacions de fons europeus o d'altres entitats o organismes públics o privats, amb caràcter finalista. S'hi inclouen també els espais intermodals per als vianants a les parades, en un radi que s'ha de definir per reglament. Per a la programació de les actuacions de finançament de noves infraestructures s'ha de fer una valoració conjunta de totes les actuacions planificades amb criteris homogenis.

La Llei és especialment respectuosa amb l'autonomia local i amb la legislació bàsica en matèria de finances locals pel que fa als mecanismes tributaris de finançament del servei que s'hi estableixen, tot respectant els supòsits i els límits establerts legalment per a l'aplicació de les diverses figures, i combina les fórmules d'integració tarifària amb la previsió de formes de concertació i col·laboració interadministrativa com a via fonamental per a garantir la sostenibilitat econòmica del sistema.»

Text presentat

PROPOSICIÓ DE LLEI DE FINANÇAMENT DEL SISTEMA INTEGRAT DEL TRANSPORT PÚBLIC DE CATALUNYA

Esmenes presentades

132 ESMENA 132
De supressió
GP de Convergència i Unió (1)

Del títol

«Proposició de Llei de finançament del sistema integrat de transport públic de Catalunya»

Recomanacions de la Ponència

La ponència recomana l'adopció de l'esmena 132.

II. DICTAMEN QUE RESULTARIA SI LA COMISSIÓ ADOPTÉS TOTES LES RECOMANACIONS DE LA PONÈNCIA

PROPOSICIÓ DE LLEI DE FINANÇAMENT DEL SISTEMA DE TRANSPORT PÚBLIC DE CATALUNYA

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

La mobilitat de les persones és un dret social que cal garantir i preservar a partir d'un finançament suficient i solidari. Aquesta llei de finançament del sistema de transport públic respon a la disposició addicional vuitena de la Llei 9/2003, del 13 de juny, de la mobilitat, que diu: «En el termini d'un any a partir de l'aprovació d'aquesta llei, el Govern ha de presentar un projecte de llei de finançament del transport públic, de la mobilitat sostenible i de promoció de l'ús dels combustibles alternatius que en reguli el marc organitzatiu».

En la novena legislatura –anys 2011 i 2012–, el Parlament de Catalunya, mitjançant la Moció 70/IX, aprovada el 16 de febrer de 2012, es va pronunciar sobre el sistema de tarifació i de finançament del transport públic i va instar el Govern a presentar-li, tan aviat com fos possible, un projecte de llei de finançament del transport públic de Catalunya, amb el màxim consens parlamentari i amb la participació del Consell Català de la Mobilitat.

En aquest sentit, ja es recollia la idea de fer una política de foment del transport públic per a potenciar paral·lelament l'economia, la innovació tecnològica i la sostenibilitat, però entesa també com a servei social fonamental per a la societat. És a partir d'aquest posicionament que neix la llei present.

Entre els principis inspiradors de la Llei 9/2003 cal destacar els que, d'una manera directa o indirecta, fan

referència al finançament del transport públic i que la llei present vol desplegar: el dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible; la prioritat dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental; el foment i la incentivació del transport públic i col·lectiu; la implicació de la societat en la presa de decisions que afectin la mobilitat de les persones; la distribució adequada dels costos d'implantació i de gestió del transport; l'adequació a les polítiques comunitàries sobre aquesta matèria; l'impuls d'una mobilitat sostenible, i el foment del desenvolupament urbà sostenible i l'ús racional del territori, ja que l'ús més generalitzat del transport públic augmenta la seguretat viària i fa més econòmic el sistema global de la mobilitat.

La situació actual, pel que fa als aspectes relatius al paper que correspon al sistema de transport públic a Catalunya, és diferent del moment en què es va aprovar la Llei de la mobilitat, l'any 2003, per la qual cosa és indispensable i urgent dotar-nos d'un marc normatiu integrat i integral del conjunt de sistemes de finançament del transport públic urbà i interurbà que respongui a les noves necessitats socials derivades de la situació de crisi econòmica, d'atur endèmic, de salaris baixos, de precarietat social i laboral, de desequilibris territorials, de canvis en l'activitat econòmica i a la necessitat de reduir els nivells de contaminació en els territoris on s'incomplixen les directives de qualitat de l'aire, entre altres. Cal atendre d'una manera clara i satisfactòria la justa demanda social d'un transport públic assequible a tothom –sigui quina sigui la situació econòmica, social o laboral de cada persona, i visqui on visqui– i a tots els territoris; la mobilitat en transport públic adequat i eficient és una condició bàsica per a poder accedir a un lloc de treball digne, a l'habitatge, a l'educació, a la formació continuada, a la cultura, al lleure o, en general, a tota l'activitat econòmica i social del país, la qual cosa s'ha de traduir en una tarifació social –de caràcter solidari, especialment protegida– i en un sistema integrat i integral de tarifació.

Els requisits esmentats exigeixen que aquesta llei reforci les notes d'accessibilitat en tot el territori i d'assequibilitat econòmica del servei com a pròpies del sistema de transport públic urbà i interurbà de Catalunya, que es recull en la primera disposició addicional, la qual modifica la Llei 9/2003 en aquest sentit i hi introdueix l'acció pública per a poder reclamar a les autoritats competents les actuacions imprescindibles perquè aquest dret a la mobilitat pugui ésser efectiu.

Les actuacions públiques i privades de responsabilitat de les administracions competents en aquesta matèria es configuren en la Llei com un servei d'interès general de caràcter universal, com a mitjà absolutament necessari per a fer possible la veritable igualtat d'oportunitats i la igualtat en l'exercici dels drets de tots els

ciutadans i assolir els objectius de cohesió social i territorial que Catalunya s'ha fixat en l'Estatut d'autonomia de Catalunya, que –tant en el preàmbul com en els articles 4.3; 45.1; 46.4; 48.1; 149.1.e, i especialment el 169.1.e i f i el 149.5, estableix que correspon a la Generalitat, pel que afecta al títol competencial que empara aquesta llei, la competència exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers per carretera, ferrocarril i cable que transcorrin íntegrament dins el territori de Catalunya, independentment de la titularitat de la infraestructura. Aquesta competència inclou, en tot cas, la regulació, la planificació, la gestió, la coordinació i la inspecció dels serveis i les activitats; la regulació de la intervenció administrativa per a l'exercici de les activitats de transport; la regulació del transport urbà i dels operadors de les activitats vinculades a l'organització del transport, i, en fi, la potestat tarifària sobre els transports terrestres.

El sistema de transport públic urbà i interurbà a Catalunya, com a servei d'interès general de caràcter universal, va més enllà de les infraestructures i dels mitjans afectes al transport públic –com ja estableixen els tractats de la Unió Europea– per a fer-se extensiu a les funcions, l'organització i la prestació del sistema de transport públic a les persones, amb la correlativa obligació de les administracions de Catalunya competents en aquesta matèria de garantir l'accés a aquest servei a totes les persones, en tot el territori i en condicions d'igualtat i d'equitat. Per a fer-ho possible, aquesta llei, per mitjà d'una disposició final, introdueix les modificacions necessàries en la Llei de la mobilitat de Catalunya.

La situació actual del finançament del transport públic posa de manifest que ara cal anar una mica més enllà i establir un marc global de finançament de la mobilitat que permeti transferir recursos entre la mobilitat privada i la pública i fer polítiques de mobilitat més ambicioses que les actuals.

La mobilitat té un consum energètic elevat i en bona part depèn dels combustibles fòssils. Aquesta dependència i l'elevat consum energètic dificultaran en el futur el finançament d'un sistema semblant a l'actual. Cal que els instruments de finançament ajudin a assolir un sistema de mobilitat sostenible.

Aquests darrers anys la mobilitat ha estat el tercer grup de despesa a Catalunya, superat únicament per l'habitatge i l'alimentació. Representa una despesa mitjana de més del 10% dels ingressos familiars, si bé cal remarcar que es tracta d'un valor mitjà: els ciutadans que es desplacen en transport públic tenen uns costos anuals que són la quarta part, o fins i tot menys, dels que es desplacen en vehicle privat. Amb una despesa mitjana semblant és possible finançar una mobilitat suficient i solidària. El finançament de l'explotació del transport públic actual és deu vegades inferior a la despesa en mobilitat.

La mobilitat, en conjunt, genera efectes externs negatius que cal internalitzar com a part de la seva estructura de costos i traslladar-ne la repercussió econòmica als usuaris, de manera que es compleixi efectivament el principi de qui contamina o congestiona, paga, i que les tarifes incorporin el cost dels efectes externs negatius de cada servei de mobilitat amb l'anticipació necessària per a fer sostenible el sistema.

El sistema de finançament ha de permetre que la mobilitat es financi a partir de les contribucions de la societat i de tothom qui es mou, independentment del mode amb què ho fa, però d'una manera diferenciada atenent els «efectes externs negatius» generats, és a dir, el major o menor impacte ambiental i social del mode de transport utilitzat, i optimitzant la seguretat viària. D'altra banda, també cal tenir un sistema de finançament que sigui clar, entenedor i unificat, que separi clarament les inversions de les despeses de funcionament, sens perjudici de la informació comptable que permeti identificar les unes i les altres i donar un tractament adequat a l'amortització de l'immobilitzat.

L'avaluació de tots els elements que intervenen en la prestació dels serveis de mobilitat ha d'ésser especialment curosa amb les anàlisis de cicle de vida que han de reflectir tots els efectes externs negatius que es generin, incloses les emissions de diòxid de carboni i la contaminació atmosfèrica local, entre altres.

Aquesta llei es divideix en tres capítols, vint-i-sis articles, onze disposicions addicionals i tres disposicions finals.

El capítol I conté les normes generals sobre el sistema integrat de finançament del transport públic terrestre de Catalunya, entès com la regulació del finançament públic i els sistemes de tarifació dels diversos sistemes de transport públic urbà i interurbà terrestre dins el marc competencial de l'Administració de la Generalitat de Catalunya i les administracions locals, l'objectiu del qual se centra a garantir el dret a la mobilitat de tota la població, independentment dels seus condicionants socials i econòmics, i la prioritat dels mitjans de transport públics i col·lectius amb menys impacte ambiental.

El capítol II es dedica a les fonts de finançament del transport públic, amb una secció primera que propugna la cobertura del sistema i que identifica al seu servei les obligacions de les administracions competents en aquesta matèria, les despeses d'explotació, els ingressos del sistema i el caràcter específic de les aportacions econòmiques a les polítiques sectorials, destinades a ajudar d'una manera específica i complementària les persones amb condicions socials i laborals desfavorables o a atendre més càrregues i costos de determinats sistemes territorials de transport. En aquesta secció apareix també la prescripció de tractament diferenciat de les inversions i el tractament econòmic de la intermodalitat amb formes de mobilitat

privada que la Llei vol potenciar, com són la bicicleta, els desplaçaments a peu i els sistemes de cotxe multiusuari i de cotxe compartit, amb predomini de vehicles de baixes emissions. Finalment, també estableix que determinats serveis a demanda puguin ésser objecte de finançament públic per raó d'insuficiència de transport públic regular.

Pel que fa a les tarifes, cal que siguin unificades, no per mode de transport, sinó globalment, per tal de fer possibles polítiques actives de canvi modal quan aquestes siguin necessàries. En aquest sentit, la secció segona inclou els principis d'aplicació als sistemes de tarifació de transport i els criteris bàsics per a la determinació de les tarifes dels sistemes de transport públic. Estableix la integració tarifària i la intermodalitat progressives arreu del país, i fixa la titularitat pública del sistema tarifari integrat. Així mateix, crea un títol bàsic de transport de referència destinat a fer efectiu l'accés assequible al servei i a fidelitzar-ne la utilització, i, per tant, afecta les polítiques públiques de cohesió social i sostenibilitat ambiental. El títol té caràcter intermodal i multiviatge i ha de permetre incorporar els serveis de mobilitat i aplicar-hi les tarifes corresponents. Addicionalment, s'hi preveu la suspensió o la reducció de tarifes del transport públic en situacions excepcionals. Amb les disposicions d'aquesta llei en matèria de integració tarifària, zonificació i intermodalitat, tot el territori de Catalunya es constitueix en una àrea integrada en les tarifes dels serveis de transport públic.

La secció tercera disposa la creació de noves figures impositives o recàrrecs en impostos municipals, destinats al finançament del transport públic, com ara un recàrrec en l'impost sobre activitats econòmiques (IAE) que gravi les activitats empresarials i professionals. També s'estableix una contribució especial per al transport sostenible en grans concentracions vinculades a la celebració d'actes determinats i, en general, la creació d'altres tributs amb la finalitat de dotar el finançament del transport públic prenent en consideració, entre altres, els criteris de l'obtenció de beneficis econòmics o patrimonials particularitzables derivats del transport públic; la manifestació de capacitat econòmica que resulta de la mobilitat en vehicle privat; la contaminació i la congestió derivades de la mobilitat privada; l'orientació a conductes de mobilitat més sostenible i el canvi de mode al transport públic; l'existència de transport públic alternatiu en termes d'equivalència econòmica, i el senyal econòmic dels efectes externs negatius.

Els recursos que es puguin obtenir per la cessió, total o parcial, d'impostos de titularitat estatal sobre consums específics o que gravin la contraprestació econòmica i, si escau, els beneficis per la utilització de vies de gran capacitat es destinen també al finançament del sistema de transport públic.

El capítol III regula la gestió del sistema: el règim competencial en matèria de gestió econòmica i finan-

cera del sistema, els aspectes organitzatius i de participació i els instruments de gestió.

La secció primera disposa que puguin fer-se càrrec de la gestió econòmica i financera tant les administracions competents en cada servei com els consorcis, autoritats o altres ens creats amb aquesta finalitat en règim de col·laboració interadministrativa, amb un esment exprés de les autoritats territorials de mobilitat per a l'exercici de les accions de coordinació necessàries. Les tarifes són aprovades per l'administració competent en cada cas.

El Consell Català de la Mobilitat i la Taula Social del Transport Públic de Catalunya, d'acord amb la secció segona, constitueixen òrgans d'informació i participació social en els termes de la normativa reguladora respectiva.

Les aportacions de les diverses administracions públiques han d'ésser estables i suficients. D'acord amb la regulació de la secció tercera, s'han de concretar per mitjà dels programes i pressupostos i dels convenis de finançament que s'hi estableixen com a instruments de gestió econòmica i financera per a la sostenibilitat del servei. Els instruments pressupostaris i de programació, essencialment propis de cada administració competent en aquesta matèria, han de contenir l'assignació, anual o pluriennal, dels recursos al sistema, i n'han de permetre el control, la supervisió i el seguiment com a factors de transparència. Els convenis de finançament, amb caràcter interadministratiu, vinculen d'una manera pluriennal les diverses administracions titulars als objectius de sostenibilitat financera del sistema de transport públic, en els termes i dins el marc que configura la Llei.

El finançament de noves infraestructures dels serveis de transport públic i de reparacions i renovacions és a càrrec dels pressupostos d'inversió de les administracions públiques competents en la matèria, o de les aportacions de fons europeus o d'altres entitats o organismes públics o privats, amb caràcter finalista. S'hi inclouen també els espais intermodals per als vianants a les parades, en un radi que s'ha de definir per reglament. Per a la programació de les actuacions de finançament de noves infraestructures s'ha de fer una valoració conjunta de totes les actuacions planificades amb criteris homogenis.

La Llei és especialment respectuosa amb l'autonomia local i amb la legislació bàsica en matèria de finances locals pel que fa als mecanismes tributaris de finançament del servei que s'hi estableixen, tot respectant els supòsits i els límits establerts legalment per a l'aplicació de les diverses figures, i combina les fórmules d'integració tarifària amb la previsió de formes de concertació i col·laboració interadministrativa com a via fonamental per a garantir la sostenibilitat econòmica del sistema.

CAPÍTOL I. NORMES GENERALS

ARTICLE 1. OBJECTE I ÀMBIT D'APLICACIÓ

1. L'objecte d'aquesta llei és regular el finançament del sistema de transport públic de Catalunya.

2. Aquesta llei s'aplica al sistema de transport públic de Catalunya, configurat pel conjunt de serveis de transport terrestre de viatgers, per carretera i ferroviari, urbans i interurbans, de competència de l'Administració de la Generalitat i de les administracions locals de Catalunya.

3. Resten exclosos de l'àmbit d'aquesta llei els serveis de transport discrecional, el transport sanitari, el transport privat complementari i, amb l'excepció de l'article 8, el transport en vehicles de fins a nou places, inclòs el conductor.

ARTICLE 2. OBJECTIU

1. L'objectiu d'aquesta llei és determinar el règim de finançament del sistema de transport públic de Catalunya de manera que s'asseguri la mobilitat de tots els usuaris.

2. Per a assolir aquest objectiu, la Llei:

a) Determina les obligacions de les diverses administracions amb competències en matèria de transport públic amb relació al finançament del sistema de transport públic.

b) Estableix mandats de relació amb l'Administració general de l'Estat en matèria de concertació, coordinació i contribució al finançament del sistema de transport públic.

c) Identifica els costos del sistema per a cobrir-los econòmicament amb els recursos i les aportacions que estableix la mateixa llei.

d) Facilita la coordinació, l'accessibilitat i la intermodalitat entre els serveis de transport públic, la utilització de la bicicleta i les operacions o activitats consistents bé a compartir una flota de vehicles de baixes emissions que són utilitzats de manera individual o bé a compartir, sense ànim de lucre, un viatge, en la mesura que comportin aportació d'usuaris al transport públic.

3. L'objectiu de la Llei s'ha d'assolir amb l'aplicació, al conjunt del sistema de transport públic de Catalunya, dels principis i els criteris d'ordenació i de gestió següents:

a) Ús òptim del conjunt dels recursos de mobilitat.

b) Prioritat dels mitjans de transport públics col·lectius.

c) Garantia d'accessibilitat, flexibilitat, eficiència i equitat social.

d) Reequilibrament territorial.

- e) Integració dels diversos sistemes de transport i garantia d'interoperabilitat i intermodalitat.
- f) Priorització de la propulsió elèctrica, les fonts d'energies renovables i els combustibles fòssils de baixes emissions contaminants en compliment de la normativa de la Unió Europea relativa als combustibles més nets per al transport.
- g) Optimització dels impactes socioeconòmics, amb la maximització del benefici comú, tenint en compte la capacitat econòmica dels usuaris.
- h) Avaluació de les alternatives de mobilitat existents entre un origen i una destinació determinats i prioritització de les que siguin més eficients en termes ambientals i econòmics.
- i) Consideració dels efectes externs dels diversos modes de transport públic col·lectiu.

ARTICLE 2 BIS. DEFINICIONS

Als efectes del que disposa aquesta llei, s'entén per:

- a) *Impacte ambiental*: la incidència de cada mitjà de transport en la modificació de les condicions ambientals, especialment l'alteració de la composició habitual de l'aire per l'emissió de gasos, compostos, partícules i substàncies nocives o tòxiques per a la qualitat de l'aire, o perquè provoca efecte hivernacle, soroll i perjudici per a la salut pública, tant en impactes actuals com en previsió d'efectes futurs, considerats individualment o acumulativament.
- b) *Intermodalitat*: el moviment de persones o mercaderies que comporta l'ús successiu de dos o més modes de transport per a completar el desplaçament.
- c) *Modes de transport públic*: el sistema o mitjà per a traslladar persones o productes d'un lloc a l'altre, que pot ésser terrestre –per carretera, ferrocarril i cable–, marítim, fluvial o aeri.
- d) *Operadors*: les empreses, públiques, privades o mixtes, prestadores de serveis de transport públic de persones.
- e) *Serveis a demanda*: els serveis de transport públic que es presten havent concertat prèviament el desplaçament per via telefònica, telemàtica o per altres mitjans anàlegs.
- f) *Sistema de cotxe multiusuari*: la modalitat de lloguer de vehicles en què l'usuari el lloga per un període curt de temps, mitjançant una organització específica en què concorren altres usuaris, també coneguda com a *car sharing*.
- g) *Sistema de cotxe compartit*: l'activitat que consisteix a compartir un cotxe amb altres usuaris, tant per a trajectes periòdics com per a viatges ocasionals, també coneguda com a *car pooling*.
- h) *Sistema de transport públic*: el conjunt o la xarxa de mitjans i serveis de titularitat o responsabilitat pública destinats al desplaçament de persones.
- i) *Sistema tarifari integrat*: el conjunt de mitjans o activitats de transport públic que en un àmbit territorial determinat es desenvolupen de conformitat amb tarifes uniformes.
- j) *Transport discrecional*: el transport públic de persones que es fa sense subjecció a itineraris, calendaris ni horaris prefixats.
- k) *Validació i cancel·lació de títols*: l'acció d'acord amb la qual es comprova que l'usuari té un títol que li permet fer el trajecte establert i aquest es comptabilitza als efectes de tenir-lo en compte per a futurs viatges amb aquest títol.
- l) *Zona*: l'àmbit d'aplicació integrada d'un sistema tarifari amb un preu uniforme sense consideració de la distància recorreguda ni dels canvis modals en un temps prefixat.

CAPÍTOL II. FONTS DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC

SECCIÓ PRIMERA. ASPECTES GENERALS

ARTICLE 3. COBERTURA DEL SISTEMA

1. Les administracions públiques asseguruen el finançament adequat del conjunt del sistema de transport públic de viatgers mitjançant els recursos econòmics que s'hi destinen d'acord amb aquesta llei i que s'han d'aplicar atenent la naturalesa del transport i la tipologia de la despesa que cal cobrir.
2. Les necessitats de finançament del sistema de transport públic s'han d'avaluar d'acord amb llur valor econòmic, tenint en compte també els efectes externs, positius i negatius, de caràcter social i ambiental presents i futurs.
3. Els costos derivats de la implantació de serveis de transport públic nous que excedeixin la xifra d'integració tarifària prevista en el projecte d'implantació aprovat són a càrrec dels pressupostos de les administracions titulars per a tot el període que sigui establert o fins al moment en què llur dèficit d'explotació s'equipari al del sistema en què aquells serveis estiguin integrats.
4. L'Administració de la Generalitat, amb la col·laboració de la resta de les administracions amb competències en aquesta matèria, ha de fer un seguiment anual del sistema de mobilitat a Catalunya, que inclou els balanços de les fonts de finançament del transport públic, les despeses de tots els sistemes i el càlcul de tots els efectes externs positius, negatius i de caràcter social i ambiental, presents i futurs.

ARTICLE 4. OBLIGACIONS DE LES ADMINISTRACIONS

1. Les administracions amb competència en els diversos mitjans de transport públic han de garantir l'equilibri financer del conjunt del sistema, d'acord amb els termes establerts per aquesta llei i, si escau, mitjançant convenis de finançament, consorcis o altres fórmules de col·laboració interadministrativa.

2. Cada administració, pel que fa al seu àmbit de competències, ha de consignar en el pressupost de cada exercici els imports destinats al finançament dels mitjans de transport públic, de conformitat amb les obligacions respectives i amb els convenis o els acords de finançament subscrits.

3. Les aportacions de les administracions públiques han d'ésser estables, amb un grau de cobertura adequat als criteris fixats per aquesta llei i han de contenir previsions pluriennals suficients per a garantir el manteniment del conjunt del sistema de transport públic.

4. Les aportacions de les administracions han d'ésser proporcionals a les necessitats de mobilitat en cada àmbit territorial i s'han de ponderar en funció del nombre d'habitants, la densitat de població, l'extensió territorial i la xarxa de comunicacions en servei amb la finalitat d'afavorir el reequilibrament territorial i un desenvolupament adequat dels sistemes de transport públic al conjunt del territori de Catalunya.

5. Les aportacions de cada administració s'han de concretar i dur a terme per mitjà dels corresponents instruments de finançament de caràcter pluriennal.

6. El percentatge de l'aportació genèrica pública a les despeses de funcionament dels sistemes integrats de transport públic urbà, interurbà i metropolitana ha de permetre assolir la cobertura del sistema, juntament amb els ingressos directes tarifaris i de la resta d'ingressos que s'hi destinen d'acord amb aquesta llei.

ARTICLE 5. DESPESES D'EXPLOTACIÓ

1. Les despeses d'exploració que cal considerar costos d'operació del sistema són, com a mínim, les següents:

- a) Despeses de funcionament ordinari, que inclouen el personal, els subministraments, la seguretat i similars.
- b) Despeses de manteniment i reparacions ordinàries del material mòbil.
- c) L'amortització del material mòbil.
- d) Despeses de manteniment i reparacions ordinàries de les infraestructures de transport, de subministrament, de senyalització i de seguretat.
- e) Altres despeses derivades del funcionament correcte del sistema de transport públic que no incloguin la inversió per a noves instal·lacions i l'amortització de les infraestructures.

2. Es poden establir per reglament indicadors o estàndards de costos directes i indirectes per àmbits i tipologies de servei amb efectes d'avaluació i de transparència.

ARTICLE 6. INGRESSOS DEL SISTEMA

Són ingressos del sistema de transport públic:

- a) Els procedents de les tarifes dels serveis, en les diferents modalitats.
- b) Les aportacions generals de les administracions públiques consignades en els pressupostos respectius.
- c) Els impostos, les taxes, les participacions i els recàrrecs tributaris que s'estableixin específicament per a contribuir al finançament del sistema de transport públic.
- d) Les aportacions específiques, procedents dels pressupostos dels organismes o les entitats públiques o privades responsables de l'aplicació de polítiques sectorials o territorials mitjançant els pertinents convenis amb les administracions competents en aquesta matèria.
- e) Els ingressos per al finançament del sistema de transport públic procedents dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, i també tota altra figura urbanística que tingui la mateixa finalitat.
- f) Els ingressos comercials i altres ingressos atípics generats per la gestió del sistema del transport públic.
- g) Els ingressos procedents de la imposició de sancions administratives en matèria de transport de persones.
- h) Qualsevol altre ingrés que es pugui vincular al finançament del sistema de transport públic.

ARTICLE 7. APORTACIONS DE LES POLÍTIQUES SOCIALS AL SISTEMA DE TARIFACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC

1. Les reduccions, les bonificacions i les subvencions a les tarifes del transport públic destinades a subvenir a les despeses de transport de determinats col·lectius o persones són assumides a càrrec dels programes específics destinats a aquestes finalitats en els pressupostos dels organismes o entitats públiques o privades responsables de l'execució de les polítiques corresponents i s'han d'aportar al finançament del sistema mitjançant els convenis que pertoqui.

2. Les reduccions, bonificacions o subvencions específiques de les tarifes del transport públic són aplicables als títols de transport regulats per l'article 14, d'una manera acumulativa o complementària, segons escaigui.

ARTICLE 8. INTEGRACIÓ DELS SERVEIS A DEMANDA

Els serveis a demanda en funcionament en territoris o trajectes en què no es pugui disposar permanentment i amb freqüències adequades de sistemes de transport

públic regular en vehicles d'ús col·lectiu, a causa de la baixa densitat de població, del nombre reduït d'habitants dels municipis o de la dispersió urbana, són part del sistema de transport públic als efectes de garantir-ne el finançament i la inclusió en el sistema tarifari integrat.

ARTICLE 9. INTERMODALITAT ENTRE EL TRANSPORT PÚBLIC I LA BICICLETA

1. Els serveis de transport públic han d'incorporar, sempre que tècnicament sigui possible, el transport gratuït de les bicicletes dels usuaris.

2. Les administracions públiques han de promoure la intermodalitat i la integració tarifària entre els sistemes de bicicletes d'ús públic i el sistema de transport públic.

ARTICLE 10. INTERMODALITAT ENTRE EL TRANSPORT PÚBLIC I ELS SISTEMES DE COTXE MULTIUSUARI I DE COTXE COMPARTIT

Les administracions públiques han de promoure la intermodalitat entre els sistemes de cotxe multiusuari i de cotxe compartit i el transport públic, de manera que tots dos sistemes quedin afavorits per l'aportació de passatgers a les estacions i els intercanviadors des de les zones perifèriques i no prou cobertes amb servei de transport col·lectiu.

ARTICLE 11. FINANÇAMENT DE LES INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT

1. La construcció o la posada en funcionament de noves infraestructures dels serveis de transport públic s'ha de finançar amb càrrec a dotacions per inversió dels pressupostos de les administracions públiques competents en aquesta matèria, amb utilització, quan pertoqui, de les fórmules de col·laboració amb la iniciativa privada establertes legalment i comptant, si és procedent, amb les aportacions de fons públics europeus o d'un altre origen.

2. Per a la programació de les actuacions de finançament de noves infraestructures cal fer una valoració de totes les actuacions planificades amb criteris homogenis, que n'incloguin l'avaluació econòmica, social i ambiental des de la construcció fins al final de la vida útil.

SECCIÓ SEGONA. LES TARIFES DEL TRANSPORT

ARTICLE 12. PRINCIPIS D'APLICACIÓ ALS SISTEMES DE TARIFACIÓ DEL TRANSPORT

1. Les tarifes i els títols de transport del sistema de transport públic de Catalunya s'han de determinar atenent els criteris següents:

a) La proporcionalitat respecte a la utilització i els costos de producció dels serveis, sens perjudici dels me-

canismes compensatoris que resultin de l'aplicació de la resta de criteris d'aquest article.

b) La integració progressiva i proporcionada dels efectes externs ambientals i socials, tant positius com negatius, que resulten dels diversos sistemes de transport privat i públic.

c) La senzillesa, la claredat i la transparència del sistema per tal que sigui entenedor per als usuaris.

d) El foment de polítiques actives de canvi modal i de fidelització dels usuaris del transport públic, per raons d'eficiència, d'accessibilitat i de minimització de costos econòmics i d'impactes socioambientals.

e) La previsió d'una tarifació social que permeti la mobilitat en transport públic de tots els usuaris, amb independència de llurs recursos econòmics, estat físic o situació sociolaboral.

f) La previsió de mesures específiques de reducció o exempció tarifària, aplicables en temps o situacions especials o en zones determinades, per a desenvolupar polítiques de millorament ambiental, de mitigació d'impactes ambientals o naturals o de salut pública.

g) La previsió de mesures de reequilibrament i compensació interterritorial, per a garantir l'accessibilitat amb sistemes de transport públic assequibles i efectius en tot el territori, amb una atenció especial a la densitat de població, al poblament dispers, a la dificultat orogràfica o a la situació perifèrica o allunyada amb relació als principals serveis i infraestructures de transport o als polígons de concentració d'activitat econòmica o de serveis públics.

h) La integració de propostes formulades per les diverses administracions públiques i entitats socioeconòmiques en el finançament del servei del transport públic amb l'objecte d'afavorir l'accés al transport públic a persones que meritin una protecció especial o una atenció per raó d'edat, de situació sociolaboral o de limitacions personals, i també l'accessibilitat de treballadors i usuaris a àmbits de concentració d'activitats econòmiques i similars, assumides a càrrec dels programes específics per a aquestes finalitats en els pressupostos dels organismes o entitats públiques o privades responsables de la iniciativa.

2. Els títols de transport han de tenir un suport tecnològic comú que s'estengui progressivament a tot el territori de Catalunya i que, com a mínim, ha de permetre:

a) Identificar els diferents sistemes tarifaris aplicables a l'usuari, d'acord amb l'article 14.

b) Identificar els diferents mitjans de validació i cancel·lació dels títols de transport.

c) Aplicar la tarifa total que correspongui segons els canvis modals o de zona i la distància recorreguda amb les validacions d'entrada i sortida que siguin necessàries.

- d) Incorporar-hi els diferents mitjans de pagament.
- e) Incorporar-hi les dades necessàries per a aplicar els criteris de l'apartat 1.

3. Les dades incorporades al suport tecnològic comú del sistema tarifari integrat no poden ésser cedides a entitats privades ni explotades amb finalitats comercials alienes al servei públic de transport.

ARTICLE 13. DETERMINACIÓ DE LES TARIFES DELS SISTEMES DE TRANSPORT PÚBLIC

1. Les tarifes del sistema tarifari integrat es fixen atenent l'equilibri dels costos d'operació i el conjunt d'ingressos del sistema, incloses les aportacions que hi han de fer les administracions competents en aquesta matèria. Juntament amb els costos directes o indirectes d'explotació, cal tenir en compte els efectes externs negatius dels serveis de mobilitat i els efectes sobre la planificació de finançament per part de les administracions públiques competents en aquesta matèria. De la mateixa manera, els costos directes o indirectes d'explotació i els efectes externs negatius dels serveis de transport s'han de tenir en compte en el primer establiment o en la revisió de les diverses tarifes del sistema de transport públic.

2. Les tarifes s'han de fixar en el marc dels plans o les previsions pluriennals de finançament del sistema de transport públic i amb les corresponents previsions dels pressupostos de les administracions públiques competents en aquesta matèria.

ARTICLE 14. SISTEMA TARIFARI INTEGRAT

1. El sistema tarifari integrat inclou:

- a) Un títol general de transport destinat a fer efectiu l'accés a un transport públic assequible i fidelitzar-ne la utilització.
- b) Un o diversos títols socials i ambientals que incorporin les polítiques públiques de cohesió social i sostenibilitat ambiental.
- c) Altres títols de transport per als usuaris no habituals.

2. Els títols han de tenir en consideració el diferents perfils i necessitats dels usuaris i adaptar el preu del transport a llur mobilitat real, amb descomptes, quan escaigui, que afavoreixin l'ús del sistema i amb una tarifació social flexible, personalitzada i equitativa.

3. Els títols, d'acord amb llurs característiques i llur finalitat, tenen caràcter intermodal, multiviatge, recarregable i flexible. Quant a la utilització:

- a) Afavoreixen la mobilitat amb qualsevol mitjà de transport públic integrat a tot Catalunya, amb un pagament i un import únics per viatge que permeten el transbordament en les condicions que es determinin, amb les tarifes uniformes que siguin aplicables i amb la validació preceptiva en cada canvi de mode de transport.

b) Permeten la mobilitat interurbana amb validació d'entrada i de sortida en els mitjans de transport interurbans per a determinar el nombre de zones o la distància del recorregut del desplaçament.

c) Permeten incorporar els serveis de mobilitat i repercutir les tarifes aplicables en cada cas.

4. Mitjançant els títols socials i ambientals a què fa referència l'apartat 1.b, les administracions competents en aquesta matèria han d'implantar i desenvolupar polítiques públiques de cohesió social i sostenibilitat ambiental en benefici de determinats tipus d'usuaris per a fer efectiu el dret al transport públic en els termes establerts per aquesta llei. Les tarifes aprovades en el marc d'aquestes polítiques tenen un tractament diferenciat en el sistema tarifari i tecnològic comú i l'import inicial i les revisions posteriors han de prendre en consideració els valors mínims de salari i renda de referència, sense superar les quanties o línies d'evolució que, d'una manera predeterminada i amb abast pluriennal, estableixin les administracions competents.

ARTICLE 15. INTEGRACIÓ TARIFÀRIA, ZONIFICACIÓ I INTERMODALITAT

1. Les administracions competents en matèria de transport han de garantir l'accés al servei amb un únic pagament integrat que inclogui el transbordament i afavoreixi la intermodalitat. Amb aquesta finalitat s'han de constituir àrees de gestió tarifària integrada del transport públic, d'àmbit municipal, supramunicipal o metropolità, per als desplaçaments que s'hi efectuïn dins d'un espai de temps i independentment dels canvis intermodals i de la distància recorreguda, en els termes que estableix la disposició addicional novena.

2. La titularitat del sistema tarifari integrat és pública i se'n fa una gestió única en el conjunt del territori de Catalunya, sens perjudici de les competències que puguin correspondre a les diverses administracions en matèria de transports i mobilitat, les quals han de formalitzar els acords pertinents per a garantir la sostenibilitat i l'eficiència del sistema, en els termes d'aquesta llei.

3. Les normes de funcionament i gestió del sistema tarifari integrat han d'establir els mecanismes per a la distribució adequada dels ingressos percebuts i les aportacions que hagin de fer-hi les administracions per a la compensació a les empreses operadores de l'obligació de servei públic que pugui comportar l'aplicació del sistema tarifari integrat en els serveis que gestionen.

4. Es poden establir o mantenir els sistemes tarifaris propis en qualsevol àmbit, inclosos els de les autoritats territorials de mobilitat, que, en tot cas, s'han de coordinar amb el sistema tarifari del conjunt del territori de Catalunya.

5. Els títols socials o ambientals establerts per l'article 14.1.b poden tenir aplicació general o limitada a àmbits o territoris determinats, quan calgui atendre situacions singulars, específiques o de caràcter temporal.

ARTICLE 16. SUSPENSIÓ O REDUCCIÓ DE TARIFES DEL TRANSPORT PÚBLIC EN SITUACIONS EXCEPCIONALS

1. Les autoritats competents en aquesta matèria poden acordar la reducció de les tarifes del transport públic, amb caràcter excepcional i d'abast temporal i territorial limitat, per raons ambientals, en el marc dels plans de qualitat de l'aire en zones de protecció especial i de prevenció de la contaminació atmosfèrica, o per motius de seguretat pública o en el cas de catàstrofes naturals o altres situacions extraordinàries.

2. Els imports no percebuts en els casos a què fa referència l'apartat 1 per al finançament del transport públic han d'ésser assumits a càrrec dels programes o fons de contingència específics amb aquestes finalitats en els pressupostos dels organismes públics responsables de l'aplicació de les dites mesures.

SECCIÓ TERCERA. LA FISCALITAT ESPECÍFICA PER AL FINANÇAMENT DEL SISTEMA

ARTICLE 17. TRIBUTS PROPIS PER AL FINANÇAMENT DEL SISTEMA DE TRANSPORT PÚBLIC

1. Amb la finalitat de dotar de més recursos el finançament del transport públic, el Govern, en l'àmbit de les seves competències, ha de presentar al Parlament els projectes legislatius pertinents per a l'establiment progressiu de nous tributs, tenint en consideració els beneficis i els efectes externs derivats del transport públic.

2. L'Administració de la Generalitat i els ens locals poden establir recàrrecs, o augmentar els tipus impositius o les quotes, sobre els tributs ja existents la recaptació dels quals s'ha de destinar al finançament del transport públic, en el marc de la legislació general tributària i la legislació sobre finances públiques.

3. Entre les figures tributàries específiques a què es refereixen els apartats 1 i 2, es poden establir progressivament:

a) Un recàrrec sobre l'impost d'activitats econòmiques que gravi l'activitat de les superfícies comercials mitjanes i grans, les galeries comercials i altres concentracions o àrees comercials urbanes i de servei amb facturació anual superior a un milió d'euros per a cada establiment o acumulatiu de cada àrea o conjunt, en nuclis urbans o conurbacions que estiguin dotats de sistemes interns de transport públic urbà d'alta freqüència i atenent la normativa sobre centres comercials i sobre efectes dels estudis de la mobilitat gene-

rada, ens els termes que determini la legislació sobre finances locals.

b) Una contribució especial o una taxa, segons escaigui, per a l'adopció de mesures especials i extraordinàries d'ordenació del trànsit i de transport col·lectiu sostenible en ocasió d'actes amb gran concurrència.

c) Tributs sobre la congestió i la contaminació derivades de la utilització del vehicle privat, amb les modalitats següents:

1r. Impostos o taxes que gravin la utilització de les vies d'alta capacitat, amb la finalitat de contribuir al finançament del sistema de transport públic.

2n. Impostos o taxes que gravin la contaminació atmosfèrica produïda per vehicles de motor en desplaçaments comercials o privats amb utilització d'aparcaments de rotació en vies públiques i establiments comercials o dels existents en edificis o centres generadors de mobilitat situats en zones de protecció atmosfèrica especial definides d'acord amb la normativa vigent. Els recursos econòmics generats han de contribuir a sufragar el cost de mesures de bonificació del transport públic en els supòsits establerts per l'article 16.

d) Impostos o taxes sobre l'impacte ambiental causat pels vehicles de motor en la modalitat d'utilització potencial de vehicles de motor amb domicili a Catalunya i també pels vehicles de motor en la modalitat de circulació en itinerància i turística.

e) Un recàrrec sobre l'impost sobre béns immobles, en els supòsits i dins els límits estableix la legislació sobre finances locals.

f) Un recàrrec, o un augment del tipus impositiu sobre l'impost corresponent, segons escaigui, sobre la matriculació o la posada en circulació de vehicles de motor, limitat a determinades categories en funció de la incidència mediambiental.

g) Un recàrrec sobre l'impost sobre les estades en establiments turístics.

4. Els recàrrecs específics sobre els tributs que tinguin caràcter exclusivament local i les contribucions especials, són establerts i gestionats pels ajuntaments respectius i destinats a l'aportació de l'Administració local corresponent al finançament del seu sistema de transport públic, en el marc de les obligacions de cobertura del sistema i de concertació i col·laboració establert pels articles 3 i 4.

5. Si una administració local inclosa en un àmbit de gestió integrada del transport vol prescindir de l'aplicació en el seu municipi d'un o més dels recàrrecs específics sobre tributs locals que s'apliquin en la resta de municipis del mateix àmbit, ha de preveure les aportacions necessàries per a garantir l'equilibri del sistema en els termes dels apartats 1 a 4.

6. Tots els ingressos provinents de l'aplicació dels tributs de caràcter ambiental tenen caràcter finalista i s'han de destinar al finançament del transport públic, d'acord amb el percentatge que acordin les administracions que en siguin titulars.

ARTICLE 18. CESSIÓ I PARTICIPACIÓ EN TRIBUTS ESTATALS

1. Es pot incorporar al finançament del sistema de transport públic la recaptació d'impostos cedits per l'Estat o la dels impostos en què participi la Generalitat, actualment o en el futur, i particularment una part de la recaptació de l'impost sobre hidrocarburs, de conformitat amb el termes que siguin acordats o establerts legalment.

2. Es destinen també al finançament del sistema de transport públic els recursos que s'obtinguin per la cessió, total o parcial, de la recaptació dels tributs i altres exaccions de titularitat estatal que s'exigeixin per la utilització de vies de gran capacitat a Catalunya o que gravin la contraprestació econòmica, i, si és procedent, el benefici derivat de la utilització onerosa d'aquestes.

CAPÍTOL III. GESTIÓ DEL SISTEMA

SECCIÓ PRIMERA. RÈGIM COMPETENCIAL

ARTICLE 19. GESTIÓ ECONÒMICA I FINANCERA DEL SISTEMA DE TRANSPORT PÚBLIC

La gestió econòmica i financera del sistema de transport públic correspon a les administracions competents en la prestació de cada servei, o als consorcis, les autoritats o altres ens creats amb aquesta finalitat en règim de col·laboració interadministrativa.

ARTICLE 20. COMPETÈNCIA PER A LA DETERMINACIÓ DE LES TARIFES APLICABLES AL SISTEMA DE TRANSPORT PÚBLIC

1. Les tarifes del transport públic de Catalunya són fixades i aprovades per l'administració competent en matèria de transports que pertoqui en cada cas i d'acord amb la seva normativa reguladora.

2. L'establiment i la revisió de les tarifes s'han de sotmetre a l'informe previ del Consell Català de la Mobilitat.

3. Les tarifes socials i ambientals i els criteris per a aplicar-les són proposats per les administracions competents en la implantació de les polítiques de cohesió social, millora mediambiental o reequilibrament territorial, que n'assumeixen l'aportació econòmica corresponent, en els termes de l'article 14 i aprovades per l'administració competent en matèria de transports que pertoqui en cada cas.

SECCIÓ SEGONA. ASPECTES ORGANITZATIUS I DE PARTICIPACIÓ

ARTICLE 21. COORDINACIÓ INSTITUCIONAL PER AL FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC

1. L'Administració de la Generalitat i les administracions locals, per raó de les competències respectives, han de coordinar l'actuació de manera que restin garantits el finançament del sistema de transport públic en els termes establerts per aquesta llei i, en particular, els aspectes relatius als sistemes tarifaris integrats i els altres aspectes a què fan referència els articles 14 i 15.

2. L'Administració de la Generalitat i les administracions locals han d'exercir les accions de coordinació necessàries mitjançant les autoritats territorials de mobilitat.

3. Les normes reguladores del funcionament de les autoritats territorials de mobilitat han d'establir les condicions de participació de l'Administració general de l'Estat en el cas que aquest faci contribucions econòmiques efectives al finançament del transport públic.

ARTICLE 22. EL CONSELL CATALÀ DE LA MOBILITAT

1. El Consell Català de la Mobilitat és l'organisme d'informació i participació de les autoritats territorials de mobilitat i les entitats representatives de les associacions d'ens locals de Catalunya, i també del conjunt dels agents econòmics, sindicals i socials que integrin la Taula Social del Transport Públic de Catalunya.

2. El Consell Català de la Mobilitat ha d'ésser informat periòdicament de les accions dutes a terme per les autoritats competents en matèria de transport públic i del finançament d'aquest, i específicament per les autoritats territorials de mobilitat, en aplicació d'aquesta llei.

3. El Consell Català de la Mobilitat ha d'emetre el seu informe previ, com a mínim, amb relació als criteris generals i les propostes de determinació i revisió de tarifes de cadascun dels títols que integrin el sistema de transport públic de Catalunya, els sistemes d'integració tarifària i el suport tecnològic comú, en els termes dels articles 13, 14 i 15.

4. La composició, els criteris de representació i les normes de funcionament del Consell Català de la Mobilitat s'han de definir per reglament.

ARTICLE 23. LA TAULA SOCIAL DEL TRANSPORT PÚBLIC DE CATALUNYA

1. Es crea la Taula Social del Transport Públic de Catalunya, amb caràcter d'òrgan de participació, informació i seguiment dels usuaris en les polítiques de transport públic i, en especial, del finançament, dels títols i del sistema tarifari d'aquest transport.

2. En la Taula Social del Transport Públic de Catalunya tenen representació les entitats sindicals, socials, mediambientals i de consumidors i usuaris que actuen en l'àmbit del transport públic, en la forma que es determini per reglament.

3. La Taula Social del Transport Públic de Catalunya ha de designar d'entre els seus membres els representants que també hagin d'integrar el Consell Català de la Mobilitat.

4. La concreció de les funcions i del règim de designació de representants i altres aspectes funcionals de la Taula Social del Transport Públic de Catalunya s'ha de determinar per reglament.

SECCIÓ TERCERA. ELS INSTRUMENTS DE GESTIÓ

ARTICLE 24. PROGRAMES I PRESSUPOSTOS

1. Per a la gestió dels recursos del sistema de finançament, les administracions titulars d'acord amb l'article 21.1 s'han de dotar dels instruments pressupostaris i de programació, anual o pluriennal, i de seguiment comptable dels operadors, que en permetin el control, la supervisió i el seguiment d'una manera continuada, amb la finalitat de garantir-ne la transparència i l'ús eficient.

2. La informació econòmica i comptable ha d'incloure per a cada servei la informació significativa sobre els actius i l'estat de dotació de les amortitzacions que pertocuin en la forma fixada per reglament.

3. Els mecanismes d'informació econòmica i comptable han de permetre conèixer l'origen dels fons de totes les aportacions públiques i tarifàries i les despeses del sistema, i han d'ésser suficients per a garantir que es compleixin les determinacions dels apartats 1 i 2.

ARTICLE 25. CONVENIS DE FINANÇAMENT I CONTRACTES DE SERVEI PÚBLIC

1. Amb la finalitat de garantir la sostenibilitat del sistema del transport públic, es poden subscriure, en els termes de la normativa comunitària, convenis de finançament entre les administracions competents en aquesta matèria i contractes de servei amb els operadors de transport públic. Aquests convenis i contractes de servei han de determinar, si escau, l'import de les aportacions públiques al manteniment del sistema de transport i les condicions d'ús dels fons assignats.

2. Els convenis de finançament han d'incorporar els mandats derivats dels programes de desenvolupament de nous sistemes o d'ampliació dels actuals, i també:

a) Les aportacions de les administracions a l'explotació d'aquests sistemes.

b) Les aportacions de les administracions al finançament de les infraestructures necessàries per al desenvolupament de la planificació de mobilitat aprovada.

3. Els convenis de finançament i els contractes de servei públic han de tenir una vigència adequada a la programació del servei, i se'n pot preveure la pròrroga fins a la subscripció de conveni següent.

DISPOSICIONS ADDICIONALS

PRIMERA. OBLIGACIONS FINANCERES DE LES ADMINISTRACIONS

Les obligacions financeres del sistema de transport públic exigibles en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta llei han d'ésser ateses per les administracions competents en aquesta matèria amb càrrec a les dotacions pressupostàries respectives, sense que es puguin computar com a cost en la determinació de les tarifes del servei.

SEGONA. APORTACIÓ DELS PRESSUPOSTOS GENERALS DE L'ESTAT

El Govern de la Generalitat ha de negociar amb l'Administració general de l'Estat l'establiment d'un marc regular i estable d'aportacions dels pressupostos generals de l'Estat al sistema de finançament del transport públic urbà de Catalunya.

TERCERA. NOVES FIGURES IMPOSITIVES

El Govern, amb la finalitat de complir el que disposa l'article 17, ha de:

a) Presentar al Parlament un o més projectes de llei per a la implantació efectiva de les figures impositives a què fa referència aquesta llei, en les matèries de la seva competència i destinades específicament a nodrir les noves fonts de finançament del transport públic, en el marc del que disposa l'apartat 2 de la disposició addicional cinquena.

b) Presentar al Parlament una o més proposicions de llei perquè siguin tramitades al Congrés dels Diputats, amb la finalitat que es creïn o s'habilitin les mesures legislatives de competència estatal necessàries per a permetre la implantació efectiva de les figures impositives a què fa referència aquesta llei.

c) Començar les negociacions amb l'Administració de l'Estat i, si escau, presentar al Parlament una iniciativa legislativa per a tramitar al Congrés dels Diputats, amb la finalitat d'obtenir la cessió total o parcial de la recaptació dels impostos de titularitat estatal que gravin la contraprestació econòmica i, si escau, el benefici per la utilització de vies de gran capacitat de Catalunya.

QUARTA. COMPTABILITAT AMPLIADA

1. El Govern ha d'elaborar una comptabilitat ampliada de la mobilitat tenint en compte els efectes externs i els impactes socials i ambientals, que ha de servir de base de debat i presa de decisions en matèria de gestió

de la mobilitat. Aquesta informació ha de quedar integrada en el seguiment anual del sistema de mobilitat a Catalunya i l'avaluació que se'n faci s'ha de lliurar a l'Observatori de la Mobilitat de Catalunya, que l'ha de fer pública anualment.

2. En la determinació dels efectes externs presents i futurs dels diversos sistemes de transport, mentre no hi hagi una reglamentació posterior s'han d'aplicar les directrius europees més actualitzades.

CINQUENA. INTEGRACIÓ DE FUNCIONS

1. L'Administració de la Generalitat i les autoritats territorials de mobilitat han de promoure la integració de les funcions actuals que en matèria de finançament del transport públic exerceixen les diverses administracions públiques mitjançant els convenis i els acords que subscriuen i atorguen, que poden comportar l'ampliació o la modificació de l'àmbit i la responsabilitat de les autoritats territorials de mobilitat.

2. L'Administració de la Generalitat, amb la col·laboració de les altres administracions amb competències en aquesta matèria, mentre no sigui efectiva la integració de funcions a què fa referència l'apartat 1, ha de fer el seguiment complet i integrat de totes les fonts de finançament del sistema de mobilitat a Catalunya, dels fons que es creïn i es gestionin a partir dels recursos establerts per aquesta llei i de les aportacions de qualsevol naturalesa que efectuïn les administracions públiques amb competències sectorials que incideixin en aquell sistema. A aquest efecte s'ha de dotar dels instruments que aportin la transparència màxima als fluxos econòmics, a llur origen i llur aplicació.

SISENA. PROMOCIÓ DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE

1. L'Administració de la Generalitat, els organismes que en depenen i la resta d'administracions públiques han de fer una política activa de promoció de la mobilitat sostenible amb relació als centres de treball respectius, que ha d'incloure, entre altres, la promoció de les mesures fiscals d'incentiu vigents i una gestió adequada dels aparcaments.

2. L'Administració de la Generalitat i els organismes que en depenen, en el termini de tres mesos a comptar de l'entrada en vigor d'aquesta llei, han de formular, amb la participació dels representants del personal, un programa específic de mesures per a promocionar la mobilitat sostenible i la utilització dels mitjans de transport públic i per a informar dels avantatges fiscals que ofereix.

SETENA. COORDINACIÓ DE LES POLÍTIQUES TARIFÀRIES

Mentre no es produeixi la plena integració dels sistemes de bicicletes d'ús públic en funcionament en un o més municipis o àmbits territorials, les autoritats competents en matèria de transport públic de la Generalitat i de les administracions locals que tinguin aquest servei

han de coordinar les polítiques tarifàries i les aportacions econòmiques que calgui fer-hi als efectes de la progressiva integració en els desplaçaments intermodals. El Consell Català de la Mobilitat ha d'emetre el seu informe en el procediment de determinació de les tarifes aplicables als sistemes de bicicletes d'ús públic.

VUITENA. GESTIÓ DEL SERVEI

1. La gestió directa del servei dels operadors públics es basa en criteris de rendibilitat, eficiència i productivitat, amb aplicació dels instruments jurídics i econòmics de gestió empresarial necessaris per a fer efectiva llur autonomia de decisió en tots els àmbits de la gestió del servei que tenen encomanat i que s'han de reflectir en els plans d'actuació i, si s'escau, en els contractes programa que siguin aprovats pels òrgans competents, en el marc del que estableix aquesta llei.

2. El pla d'actuació empresarial de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya és aprovat pel Govern, té vigència pluriennal, i ha de contenir, entre altres, les mesures que permetin disposar d'un marc de finançament estable i sostenible per a l'empresa, inclòs el tractament adequat del seu endeutament a llarg termini, i gestionar-ne els recursos humans de manera que asseguri el dimensionament correcte de la plantilla pel que fa al nombre i l'especialització dels seus efectius i llur retribució i llur jubilació i al relleu generacional i les necessitats organitzatives derivades de l'evolució del servei.

3. L'aplicació de les mesures incloses en el pla d'actuació empresarial de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, que no pot comportar un increment de la despesa pública més enllà dels límits autoritzats, no resta subjecta a les limitacions genèriques que puguin establir les lleis de pressupostos en matèria de personal destinades al conjunt del sector públic de la Generalitat. L'efectivitat de les decisions de gestió empresarial amb contingut econòmic adoptades per l'empresa en matèria de personal resta condicionada únicament, en el marc de la legislació bàsica aplicable i de la legislació pressupostària, a l'assoliment dels objectius econòmics fixats en el pla d'actuació empresarial i, si s'escau, en el contracte programa, per a cada exercici.

4. Les disposicions dels apartats 1, 2 i 3 són aplicables íntegrament a totes les activitats empresarials que Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya exerceix en règim d'autonomia organitzativa i econòmica per encàrrec del Govern.

NOVENA. ÀREES DE GESTIÓ UNITÀRIA DEL TRANSPORT PÚBLIC

1. Les administracions competents en aquesta matèria han de definir, en el termini d'un any a comptar de l'entrada en vigor d'aquesta llei, les àrees de gestió tarifària integrada a què fa referència l'article 15.2.

2. La definició ha d'incloure, en tots els casos, els mecanismes adequats de compensació econòmica de les diferències d'ingressos que es derivessin de la integració tarifària de les diverses zones existents a l'entrada en vigor d'aquesta llei i que hauran de garantir l'aportació estable i suficient de recursos al sistema.

3. Dins dels mecanismes de compensació econòmica, les administracions locals poden recórrer a les figures tributàries establertes per l'article 18, en el marc de la legislació bàsica de règim local, o, alternativament, disposar les dotacions econòmiques pressupostàries pertinents amb el mateix abast i el mateix efecte econòmic.

DESENA. MECANISMES DE COMPENSACIÓ ECONÒMICA

Per a fer possible la tarifació homogènia de les zones d'acord amb l'article 15, en els àmbits territorials de prestació del servei integrat en què existeixin diverses zones tarifàries en el moment d'entrada en vigor d'aquesta llei, les administracions competents en aquesta matèria han d'establir els mecanismes adequats de compensació econòmica de la diferència d'ingressos derivada de la dita integració per a garantir l'aportació estable i suficient al sistema, dins l'exercici pressupostari immediatament posterior a l'entrada en vigor de la llei.

ONZENA. DOTACIÓ ECONÒMICA PER A LES MESURES DE CARÀCTER AMBIENTAL

L'adopció de les mesures de caràcter ambiental en els supòsits i amb l'abast i els efectes establerts per l'article 16 resta subjecta a l'aprovació prèvia pel Parlament dels tributs de caràcter ambiental a què fa referència aquesta llei que generin els recursos econòmics addicionals requerits o, alternativament, a l'habilitació especial de les dotacions pressupostàries específiques que siguin necessàries.

DISPOSICIONS FINALS

PRIMERA. MODIFICACIÓ DE LA LLEI 9/2003, DEL 13 DE JUNY, DE LA MOBILITAT

S'afegeixen dos articles, el 3 *bis* i el 3 *ter*, a la Llei 9/2003, del 13 de juny, de la mobilitat, amb el text següent:

«Article 3 *bis*. La mobilitat com a servei d'interès general de caràcter universal

»1. El conjunt d'activitats pròpies del sistema de transport públic urbà i interurbà integrat de Catalunya té la consideració de servei d'interès general de caràcter universal, com a mitjà per a fer possible la igualtat d'oportunitats en l'exercici dels drets de la ciutadania i assolir els objectius de cohesió social i territorial, amb la correlativa obligació de les administracions públiques competents en aquesta matèria de garantir l'accés de totes les persones a aquest servei, a tot el territori i en condicions d'igualtat i d'equitat.

»2. El transport públic de viatgers eficient, accessible en tot el territori i assequible econòmicament, compta amb un sistema integrat de tarifació de caràcter social que es concreta i es desenvolupa en un model estable de finançament.

»Article 3 *ter*. Acció pública

»En exercici de l'acció pública en matèria de transport públic, tothom pot exigir als òrgans administratius i a la jurisdicció que pertorqui el compliment de la normativa dictada per a garantir la mobilitat en transport públic i, en particular, la relativa a la integració tarifària, la tarifació social i la intermodalitat.»

SEGONA. DESPLEGAMENT

El Govern, en el termini d'un any a partir de l'entrada en vigor d'aquesta llei, ha d'aprovar el reglament i altres disposicions que la despleguin.

TERCERA. ENTRADA EN VIGOR

Aquesta llei entra en vigor l'endemà d'haver estat publicada en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*, llevat de les disposicions de caràcter econòmic i amb repercussió pressupostària, que entren en vigor el primer dia de l'exercici pressupostari immediatament posterior.

Palau del Parlament, 7 de juliol de 2015

Josep Rull i Andreu, Marc Sanglas i Alcantarilla, Jordi Terrades i Santacreu, Manuel Reyes López, Salvador Milà i Solsona, Matías Alonso Ruiz, Quim Arrufat Ibáñez