

# BUTLLETÍ OFICIAL DEL PARLAMENT DE CATALUNYA



X legislatura  
Sisè període

Número 644  
16 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

Dictamen de la Comissió de Territori i Sostenibilitat	p. 3
Esmenes reservades per a defensar en el Ple	p. 15

#### 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 · Imprès al Parlament  
[www.parlament.cat](http://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

Dictamen de la Comissió de Territori i Sostenibilitat

A LA PRESIDENTA DEL PARLAMENT

La Comissió de Territori i Sostenibilitat, en la sessió tinguda el 9 de juliol de 2015, ha estudiat el text de la Proposició de llei de finançament del sistema integrat del transport públic de Catalunya (tram. 202-00060/10), l'Informe de la Ponència i les esmenes presentades pels grups parlamentaris.

Finalment, d'acord amb el que disposa l'article 109.5 i 6 del Reglament del Parlament, i recollint les modificacions aprovades per la Comissió, ha acordat d'establir el dictamen següent:

PROPOSICIÓ DE LLEI DE FINANÇAMENT DEL SISTEMA DE TRANSPORT PÚBLIC DE CATALUNYA

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 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'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 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 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 financera 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'integra-

ció 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 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.

#### 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.

#### 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 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 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 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.

ció 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. SUSPENSÍO 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 ca-

da 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 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 res-

ta 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 integren 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 integren 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 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.

#### 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 pertoquin 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 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 assegurui 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 pertoqui 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, 9 de juliol de 2015

El secretari de la Comissió, Joan Recasens i Guinot;  
el president de la Comissió, Salvador Milà i Solsona

Esmenes reservades per a defensar en el Ple

*Grup Parlamentari Socialista*

48

*Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya*

22, 23, 34, 46, 70, 72, 81, 86, 97 i 107