

BUTLLETÍ OFICIAL

DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

X legislatura

Sisè període



Número 546

23 d'abril 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

Esmenes a l'articulat

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 · Imprés al Parlament

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

Esmenes a l'articulat

Reg. 112055; 113451, 113640 i 114103; 113731; 113743; 113746 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió de Territori i Sostenibilitat, 21.04.2015

Esmenes presentades pel GP ERC (reg. 112055)

A LA MESA DEL PARLAMENT

Marta Rovira i Vergés, portaveu, Marc Sanglas i Alcantarilla, diputat del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, d'acord amb el que estableix l'article 107 del Reglament del Parlament, presenten les següents esmenes a l'articulat de la Proposició de llei de finançament del sistema integrat del transport públic de Catalunya (tram. 202-00060/10).

1 ESMENA NÚM. 1**De supressió**

GP d'Esquerra Republicana de Catalunya

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

2 ESMENA NÚM. 2**De supressió**

GP d'Esquerra Republicana de Catalunya

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.

3 ESMENA NÚM. 3**De supressió**

GP d'Esquerra Republicana de Catalunya

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 [...]

4 ESMENA NÚM. 4**De supressió**

GP d'Esquerra Republicana de Catalunya

De l'article 4.

5 ESMENA NÚM. 5**De supressió**

GP d'Esquerra Republicana de Catalunya

De l'apartat 2 de l'article 5

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

6 ESMENA NÚM. 6**De supressió**

GP d'Esquerra Republicana de Catalunya

De l'article 6.

7 ESMENA NÚM. 7**De supressió**

GP d'Esquerra Republicana de Catalunya

De l'apartat 1 de l'article 8

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

8 ESMENA NÚM. 8**De supressió**

GP d'Esquerra Republicana de Catalunya

De l'article 12.

9 ESMENA NÚM. 9**De supressió**

GP d'Esquerra Republicana de Catalunya

De l'apartat 1.1 de l'article 13

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.

10 ESMENA NÚM. 10**De supressió**

GP d'Esquerra Republicana de Catalunya

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 [...]

11 ESMENA NÚM. 11**D'addició**

GP d'Esquerra Republicana de Catalunya

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

12 ESMENA NÚM. 12**De supressió**

GP d'Esquerra Republicana de Catalunya

De l'apartat 1 de l'article 21

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.

13 ESMENA NÚM. 13**De supressió**

GP d'Esquerra Republicana de Catalunya

De l'apartat 4 de l'article 21

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

14 ESMENA NÚM. 14**De modificació**

GP d'Esquerra Republicana de Catalunya

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».

15 ESMENA NÚM. 15**De modificació**

GP d'Esquerra Republicana de Catalunya

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 Congreso de Diputados, 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.

16 ESMENA NÚM. 16**De supressió**

GP d'Esquerra Republicana de Catalunya

De la disposició addicional 6

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.

Palau del Parlament, 31 de març de 2015

Marta Rovira i Vergés Marc Sanglas i Alcantarilla
Portaveu GP ERC Diputat GP ERC

Esmenes presentades pel GP CIU (reg. 113451, 113640 i 114103)

A LA MESA DEL PARLAMENT

Jordi Turull i Negre, portaveu del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, d'acord amb el que estableix l'article 107 del Reglament del Parlament, presenta les següents esmenes a l'articulat de la Proposició de llei de finançament del sistema integrat del transport públic de Catalunya (tram. 202-00060/10).

1 ESMENA NÚM. 1**De supressió**

GP de Convergència i Unió

Del títol

«Proposició de Llei de finançament del sistema integrat de transport públic de Catalunya»

2 ESMENA NÚM. 2
De modificació
 GP de Convergència i Unió

Del títol del capítol I

«Capítol I. Normes generals»

3 ESMENA NÚM. 3
De modificació
 GP de Convergència i Unió

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 ferrocarril, urbans i interurbans, de competència de la Generalitat i de les administracions locals de Catalunya.

En resten exclosos els serveis de transport recreatiu, 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.»

4 ESMENA NÚM. 4
De modificació
 GP de Convergència i Unió

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 consistents 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 priorització d'aquelles més eficients en termes ambientals i econòmics.

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

5 ESMENA NÚM. 5
De modificació
 GP de Convergència i Unió

De l'article 3 i el seu encapçalament del títol i la secció

«Capítol II. *Fons de finançament del transport públic*

Secció I. Aspectes generals

Article 3. Cobertura del sistema

1. Les administracions públiques asseguren 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'explotació 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.»

6 ESMENA NÚM. 6
De modificació
GP de Convergència i Unió

Article 4

«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.»

7 ESMENA NÚM. 7
De modificació
GP de Convergència i Unió

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.»

8 ESMENA NÚM. 8
De modificació
GP de Convergència i Unió

Article 6

«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»

9 ESMENA NÚM. 9
De modificació
GP de Convergència i Unió

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.»

10 ESMENA NÚM. 10
De modificació
GP de Convergència i Unió

Article 8

«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.»

11 ESMENA NÚM. 11
De modificació
GP de Convergència i Unió

Article 9

«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.»

12 ESMENA NÚM. 12
De modificació
GP de Convergència i Unió

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.»

13 ESMENA NÚM. 13
De modificació
GP de Convergència i Unió

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 pertochi, 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.»

14 ESMENA NÚM. 14
De modificació
 GP de Convergència i Unió

Article 12 i l'encapçalament de la secció

«Secció II. Les tarifes del transport

Article 12. Principis d'aplicació als sistemes de tarificació 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 tarificació 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.»

15 ESMENA NÚM. 15
De modificació
 GP de Convergència i Unió

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.»

16 ESMENA NÚM. 16
De modificació
 GP de Convergència i Unió

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 tarificació 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.»

17 ESMENA NÚM. 17
De modificació
GP de Convergència i Unió

«Article 15

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.»

18 ESMENA NÚM. 18
De modificació
GP de Convergència i Unió

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 minorració de les tarifes del transport públic, amb caràcter excepcional i de forma limitada temporalment i territorial, 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 altres situacions extraordinàries.

2. Els imports no percebuts en aquests casos 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.»

19 ESMENA NÚM. 19
De modificació
GP de Convergència i Unió

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.»*

20 ESMENA NÚM. 20

De modificació

GP de Convergència i Unió

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.»*

21 ESMENA NÚM. 21

D'addició

GP de Convergència i Unió

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.»

22 ESMENA NÚM. 22

De modificació

GP de Convergència i Unió

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.»*

23 ESMENA NÚM. 23

D'addició

GP de Convergència i Unió

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 coordinar 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.»*

24 ESMENA NÚM. 24
De modificació
GP de Convergència i Unió

Article 22

«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.»

25 ESMENA NÚM. 25
D'addició
GP de Convergència i Unió

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.»

26 ESMENA NÚM. 26
De modificació
GP de Convergència i Unió

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.»

27 ESMENA NÚM. 27
De modificació i supressió
GP de Convergència i Unió

De la disposició addicional 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 trans-

port públic i, en particular, la relativa a la integració tarifària, la tarifació social i la intermodalitat.”»

28 ESMENA NÚM. 28
De modificació
GP de Convergència i Unió

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.»

29 ESMENA NÚM. 29
De modificació
GP de Convergència i Unió

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.»

30 ESMENA NÚM. 30
De modificació
GP de Convergència i Unió

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.»

31 ESMENA NÚM. 31
De modificació
GP de Convergència i Unió

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.»

32 ESMENA NÚM. 32
De modificació
GP de Convergència i Unió

De la disposició addicional sisena

«Sisena. La Generalitat elaborarà una comptabilitat ampliada de la mobilitat tenint en compte les externa-

litats 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.»

33 ESMENA NÚM. 33
De modificació i supressió
GP de Convergència i Unió

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.»

34 ESMENA NÚM. 34
De modificació
GP de Convergència i Unió

De la disposició transitòria primera

«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.»

35 ESMENA NÚM. 35
De modificació
GP de Convergència i Unió

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, 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 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 tarificació 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.»

36 ESMENA NÚM. 36 D'addició GP de Convergència i Unió

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.»

Palau del Parlament, 21 d'abril de 2015

Jordi Turull i Negre
Portaveu del GP de CiU

Esmenes presentades pel GP ICV-EUiA (reg. 113731)

A LA MESA DEL PARLAMENT

Dolors Camats i Luis, portaveu, Salvador Milà i Solsona, diputat del Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa, d'acord amb el que estableix l'article 107 del Reglament del Parlament, presenten les següents esmenes a l'article de la Proposició de Llei de finançament del sistema integrat del transport públic de Catalunya (tram. 202-00060/10).

- 1** ESMENA NÚM. 1
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

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

«Article 1. Objecte i àmbit d'aplicació»

- 2** ESMENA NÚM. 2
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

A l'article 1, es modifica un incís al final del paràgraf de l'apartat 3, que queda redactat de la manera següent:

«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.»

- 3** ESMENA NÚM. 3
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

A l'article 1, apartat 5, que queda redactat de la manera següent:

«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.»

- 4** ESMENA NÚM. 4
D'addició
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

A l'article 1, apartat 6 s'addiciona un incís al final del paràgraf, que queda redactat de la manera següent:

«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.»

- 5** ESMENA NÚM. 5
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

A l'article 1, apartat 9, que queda redactat de la manera següent:

«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.»

- 6** ESMENA NÚM. 6
De modificació
GP d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

A l'article 1, apartat 10, que queda redactat de la manera següent:

«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.»

7 ESMENA NÚM. 7*De modificació*

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

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.»

8 ESMENA NÚM. 8*D'addició*

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

A l'article 2, apartat 2, d'una nova lletra j, que queda redactat de la manera següent:

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

9 ESMENA NÚM. 9*D'addició*

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

S'addiciona un nou article 2 bis, que queda redactat de la manera següent:

«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 electrònic 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.»

10 ESMENA NÚM. 10

De modificació

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

De tot l'article 3, que queda redactat de la manera següent:

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 socio-laboral.

3.6. Preveure mesures de re-equilibri i compensació inter-territorial, 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.»

11 ESMENA NÚM. 11

D'addició

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

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 garantiran 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.»*

12 ESMENA NÚM. 12

De modificació

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

Es modifica el títol del Capítol II, que queda redactat de la manera següent:

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

13 ESMENA NÚM. 13

De modificació

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

De tot l'article 4, que queda redactat de la manera següent:

«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.»*

14 ESMENA NÚM. 14

D'addició

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

S'addiciona un nou article 4 bis, que queda redactat de la manera següent:

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

1. *El conjunt dels 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.»*

15 ESMENA NÚM. 15

De modificació

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

A l'article 5, apartat 2, que queda redactat de la manera següent:

«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.»

16 ESMENA NÚM. 16*De modificació*GP d'Iniciativa per Catalunya Verds -
Esquerra Unida i Alternativa

A l'article 6, apartat 1, d'un incís al principi del paràgraf, que queda redactat de la manera següent:

«6.1. 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.»

17 ESMENA NÚM. 17*De modificació*GP d'Iniciativa per Catalunya Verds -
Esquerra Unida i Alternativa

A l'article 6, apartat 2, d'un incís al principi del paràgraf, que queda redactat de la manera següent:

«6.2. 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.»

18 ESMENA NÚM. 18*De modificació*GP d'Iniciativa per Catalunya Verds -
Esquerra Unida i Alternativa

A l'article 6, apartat 3, d'uns incisos, que queda redactat de la manera següent:

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

19 ESMENA NÚM. 19*De supressió*GP d'Iniciativa per Catalunya Verds -
Esquerra Unida i Alternativa

A l'article 6, apartat 4, d'un incís, que queda redactat de la manera següent:

«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'usu-

~~rari 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.»

20 ESMENA NÚM. 20*De modificació*GP d'Iniciativa per Catalunya Verds -
Esquerra Unida i Alternativa

De tot l'article 7, que queda redactat de la manera següent:

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, metropolità 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 implantació o modificació o fins el moment que el seu dèficit d'explotació 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 reequili-

bri del sistema s'haurà de fer amb aportacions de les administracions.»

21 ESMENA NÚM. 21

De modificació

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

A l'article 8, apartat 1, d'un incís a final del paràgraf, que queda redactat de la manera següent:

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

22 ESMENA NÚM. 22

De modificació

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

De tot l'article 9, que queda redactat de la manera següent manera:

«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.»

23 ESMENA NÚM. 23

De modificació

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

De tot l'article 11, que queda redactat de la manera següent:

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 tarifaria entre els sistemes de bicicletes d'ús públic i el sistema de transport públic.»

24 ESMENA NÚM. 24

De modificació

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

A l'article 13, apartat 1.1, d'un incís al principi del paràgraf, que queda redactat de la manera següent:

«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.»

25 ESMENA NÚM. 25

De modificació

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

A l'article 13, de tot l'apartat 1.3., que queda redactat de la manera següent:

«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.»

26 ESMENA NÚM. 26

De modificació

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

A l'article 13, de tot l'apartat 1.4., que queda redactat de la manera següent:

«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.»

27 ESMENA NÚM. 27

De modificació

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

A l'article 13, de tot l'apartat 1.5., que queda redactat de la manera següent:

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

28 ESMENA NÚM. 28

De modificació

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

A l'article 13, de tot l'apartat 1.6., que queda redactat de la manera següent:

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

29 ESMENA NÚM. 29*De modificació*

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

A l'article 13, de tot l'apartat 1.7., que queda redactat de la manera següent:

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

30 ESMENA NÚM. 30*De modificació*

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

A l'article 13, es modifica tot l'apartat 2, que queda redactat de la manera següent:

«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.»

31 ESMENA NÚM. 31*D'addició*

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

A l'article 13, s'addicionen dos nous apartats 3 i 4, que queden redactats de la manera següent:

«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.»

32 ESMENA NÚM. 32*De modificació i supressió*

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

A l'article 14, es modifica l'apartat 3 i es suprimeix l'apartat 4, que queda redactat de la manera següent:

«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.»

33 ESMENA NÚM. 33*De modificació*

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

De tot l'article 15, que queda redactat de la manera següent:

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 prevists 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 recaptació 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'explotació 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.»*

34 ESMENA NÚM. 34

De modificació

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

A l'article 16, que queda redactat de la manera següent:

«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.»

35 ESMENA NÚM. 35

De modificació

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

De tot el títol de l'article 17, que queda redactat de la manera següent:

«Article 17. Seguiment del sistema de transport públic»

36 ESMENA NÚM. 36

De modificació

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

De tot l'article 17, que queda redactat de la manera següent:

«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.»

37 ESMENA NÚM. 37

De modificació

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

A l'article 20, dels apartats 1, 2, 3 i 4, que queda redactat de la manera següent:

«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.»

38 ESMENA NÚM. 38

De modificació

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

A l'article 21, apartat 4, d'un incís, que queda redactat de la manera següent:

«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.»

39 ESMENA NÚM. 39

D'addició

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

A l'article 22, s'addiciona un nou apartat 5, que queda redactat de la manera següent:

«5. *Li correspon al Consorci assignar i redistribuir els recursos gestionats entre els diversos sistemes de trans-*

port 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.»

40 ESMENA NÚM. 40

D'addició

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

S'addiciona un nou article 24 bis, que queda redactat de la manera següent:

«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.»

41 ESMENA NÚM. 41

De supressió i addició

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

A la disposició addicional primera, es suprimeix un incís al Títol, a l'apartat 2 i s'afegeix un nou apartat 4, que queda redactat de la manera següent:

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 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.

42 ESMENA NÚM. 42

De modificació

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

A la disposició addicional segona, de tota la disposició, que queda redactat de la manera següent:

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 Congreso de Diputados, 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.*

43 ESMENA NÚM. 43

De modificació

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

A la disposició addicional tercera, de tota la disposició, que queda redactat de la manera següent:

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 promoció de la mobilitat sostenible, la utilització dels mitjans de transport públic i informar de les avantatges fiscals.*

44 ESMENA NÚM. 44*De modificació*

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

A la disposició addicional sisena, de tota la disposició, que queda redactat de la manera següent:

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.

45 ESMENA NÚM. 45*De modificació*

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

A la disposició addicional setena, de tota la disposició, que queda redactat de la manera següent:

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.

46 ESMENA NÚM. 46*D'addició*

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

D'una nova disposició addicional, vuitena, que queda redactat de la manera següent:

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.

47 ESMENA NÚM. 47*D'addició*

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

D'una nova disposició addicional, novena, que queda redactat de la manera següent:

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.

48 ESMENA NÚM. 48*De modificació*

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

A la disposició transitòria, de tota la disposició, que queda redactat de la manera següent:

*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.

49 ESMENA NÚM. 49*D'addició*

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

S'addiciona una disposició final, que queda redactat de la manera següent:

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.

50 ESMENA NÚM. 50*De modificació*

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

A l'exposició de motius, que queda redactat de la manera 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 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, instant 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 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 trans-

port 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 últims 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 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 Sufficiència 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 concretarà

ran 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'explo-tació, 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.

Palau del Parlament, 13 d'abril de 2015

Dolors Camats i Luis Salvador Milà i Solsona
Portaveu GP ICV-EUiA Diputat GP ICV-EUiA

Esmenes presentades pel GP SOC (reg. 113743)

A LA MESA DEL PARLAMENT

Maurici Lucena i Betriu, portaveu, Jordi Terrades i Santacreu, diputat del Grup Parlamentari Socialista, d'acord amb el que estableix l'article 107 del Reglament del Parlament, presenten les següents esmenes a l'articulat de la Proposició de llei de finançament del sistema integrat del transport públic de Catalunya (tram. 202-00060/10).

1 ESMENA NÚM. 1 D'addició GP Socialista

Article 3, apartat 8

D'un apartat 8, a l'article 3

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

2 ESMENA NÚM. 2 De modificació GP Socialista

Títol del capítol II

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

3 ESMENA NÚM. 3
De modificació
GP Socialista

Títol de l'article 4

«Article 4. Estructura tarifària bàsica.»

4 ESMENA NÚM. 4
De supressió
GP Socialista

Article 4, apartat 2

De l'apartat 2, de l'article 4.

5 ESMENA NÚM. 5
De supressió
GP Socialista

Article 4, apartat 3, lletra c

De la lletra c, de l'apartat 3, de l'article 4.

6 ESMENA NÚM. 6
De modificació
GP Socialista

Article 4, apartat 4

Nova redacció:

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

7 ESMENA NÚM. 7
De modificació
GP Socialista

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 limitar a aspectes concrets de comercialització de suports tecnològics i no de recaptació en atenció a la protecció de dades dels usuaris.»

8 ESMENA NÚM. 8
De supressió
GP Socialista

Article 7, apartat 5

De l'apartat 5, de l'article 7.

9 ESMENA NÚM. 9
D'addició
GP Socialista

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.»

10 ESMENA NÚM. 10
De modificació
GP Socialista

A tot el text de la proposició

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

Ha de dir: Estructura tarifària bàsica

Palau del Parlament, 16 d'abril de 2015

Maurici Lucena i Betriu Jordi Terrades i Santacreu
Portaveu GP SOC Diputat GP SOC

Esmenes presentades pel GP PPC (reg. 113746)

A LA MESA DEL PARLAMENT

Josep Enric Millo i Rocher, portaveu del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, d'acord amb el que estableix l'article 107 del Reglament del Parlament, presenta les següents esmenes a l'articulat de la Proposició de Llei de finançament del sistema integrat del transport públic de Catalunya (tram. 202-00060/10).

1 ESMENA NÚM. 1
De supressió
GP del Partit Popular de Catalunya

Article 1, apartat 8

«[...] 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 inter-administratives, en el àmbit de les competències de la Generalitat de Catalunya. [...]»

2 ESMENA NÚM. 2
De supressió
GP del Partit Popular de Catalunya

Article 2, apartat 2, lletra h

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

3 ESMENA NÚM. 3**De supressió**

GP del Partit Popular de Catalunya

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. [...]»

4 ESMENA NÚM. 4**De supressió**

GP del Partit Popular de Catalunya

Article 3, apartat 5

«[...] 5. Preveure una tarificació 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. [...]»

5 ESMENA NÚM. 5**De supressió**

GP del Partit Popular de Catalunya

Article 4, apartat 2

«[...] 2. El títol bàsic d'usuari habitual (TIBUS) incorpora un mínim de quaranta viatges i tindrà una vigència mínima mensual. Reglamentàriament es podran crear subclases 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. [...]»

6 ESMENA NÚM. 6**De modificació i supressió**

GP del Partit Popular de Catalunya

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. [...]»

7 ESMENA NÚM. 7**De modificació**

GP del Partit Popular de Catalunya

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 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 de una hora i mitja. [...]»

8 ESMENA NÚM. 8**De supressió**

GP del Partit Popular de Catalunya

Article 5, apartat 2

«[...] 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). [...]»

9 ESMENA NÚM. 9**De supressió**

GP del Partit Popular de Catalunya

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. [...]»

10 ESMENA NÚM. 10**De modificació i supressió**

GP del Partit Popular de Catalunya

Article 10, apartat 1

«[...] 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.»

11 ESMENA NÚM. 11**De supressió**

GP del Partit Popular de Catalunya

«Article 12. Relacions entre els sistemes de tarificació 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.»

12 ESMENA NÚM. 12

De supressió

GP del Partit Popular de Catalunya

Article 13, apartat 1

«[...] 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. [...]»

13 ESMENA NÚM. 13

De supressió

GP del Partit Popular de Catalunya

Article 13, apartat 1

«[...] 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. [...]»

14 ESMENA NÚM. 14

De supressió

GP del Partit Popular de Catalunya

«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.»

15 ESMENA NÚM. 15

De supressió

GP del Partit Popular de Catalunya

«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.»

16 ESMENA NÚM. 16

De supressió

GP del Partit Popular de Catalunya

«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.»

17 ESMENA NÚM. 17*D'addició*

GP del Partit Popular de Catalunya

Article 20

Nou apartat

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

18 ESMENA NÚM. 18*De supressió*

GP del Partit Popular de Catalunya

Article 21

«[...] 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.»

19 ESMENA NÚM. 19*De supressió*

GP del Partit Popular de Catalunya

Article 24

«[...] 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.»

20 ESMENA NÚM. 20*De supressió*

GP del Partit Popular de Catalunya

Disposició adicional primera

«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 tarificació social—de caràcter solidari, especialment protegida— i un sistema integrat i integral de tarificació, 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 tarificació de caràcter social, la integració tarifària i la intermodalitat.»

Palau del Parlament, 16 d'abril de 2015

Josep Enric Millo i Rocher
Portaveu GP PPC

Manuel Reyes López
Diputat GP PPC