

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

Tram. 202-00060/10

**Presentació**

Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya  
Verds - Esquerra Unida i Alternativa  
Reg. 72566 / Admissió a tràmit: Mesa  
del Parlament, 08.07.2014

**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 100.b del Reglament del Parlament, presenten la proposició de llei de Finançament del Sistema Integrat del Transport Públic de Catalunya acompanyada de la documentació següent:

- La memòria justificativa que expressa els antecedents necessaris per a poder– se pronunciar
- L'exposició de motius
- El text articulat

**MEMÒRIA JUSTIFICATIVA**

*Objecte de la proposició de llei*

L'objecte d'aquesta proposició de llei és establir un sistema integrat de finançament per garantir el dret a la mobilitat de tota la població amb caràcter universal i prioritant el transport amb menor impacte ambiental.

*Necessitat i incidència social*

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.

*Normativa afectada*

Llei 9/2003 de 23 de juny de mobilitat sostenible.

**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 for-

ma 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 tarificació social –de caràcter solidari, especialment protegida– i un sistema integrat i integral de tarificació.

Això exigeix que aquesta llei abordi declarar el sistema de transport públic urbà i interurbà integrats de Catalunya com un servei d'interès general de caràcter universal, el que es fa en les dues primeres disposicions addicionals de modificació de la llei la 9/2003 de 23 de juny de mobilitat sostenible, amb la introducció de dos nous articles números 3 *bis* que conté la declaració de *la mobilitat com a servei d'interès general de caràcter universal* i el 3 ter, que introdueix *l'acció pública* per poder reclamar de les autoritats competents les actuacions imprescindibles per l'efectivitat d'aquest dret a la mobilitat.

Aquesta declaració de *la mobilitat com a servei d'interès general de caràcter universal* com a mitjà absolutament necessari per fer possible la veritable igualtat d'oportunitats i la igualtat en l'exercici dels drets entre tots els ciutadans i ciutadanes i assolir els objectius de cohesió social i territorial que Catalunya s'ha marcat en el vigent Estatut d'Autonomia de Catalunya de 2006 - veure el seu preàmbul– així com els articles 4.3; 45.1; 46.4; 48.1; 149.1,e) i en especial l'article 169.1,e) i 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.

Aquesta declaració del sistema de transport públic urbà i interurbà a Catalunya, com a servei d'interès general de caràcter universal va més enllà de les infraestructures i dels mitjans afectes al transport públic –ja contemplat en els Tractats de la Unió europea– per fer-se extensiu a les funcions, organització i prestació del sistema de transport públic a les persones, amb la correlativa obligació de les administracions catalanes competents de garantir l'accés a aquest servei a totes les persones, a tot el territori i en condicions d'igualtat i d'equitat. Per fer-ho possible, aquesta llei per mitjà

d'una disposició addicional introdueix les modificacions necessàries en la llei de mobilitat de Catalunya.

La precària situació del finançament del transport públic posa de manifest que cal ara anar una mica més enllà i establir un marc de finançament de la mobilitat de manera global que permeti transferir recursos entre la mobilitat privada i la pública i realitzar polítiques de mobilitat més ambicioses que les actuals.

La mobilitat té un consum energètic elevat i en bona part depèn dels combustibles fòssils. Aquesta dependència i elevat consum energètic dificultaran en un futur el finançament d'un sistema semblant a l'actual. És necessari que els instruments de finançament ajudin a assolir un sistema de mobilitat sostenible.

La mobilitat ha estat aquest últim any el tercer grup de despesa a Catalunya, superat únicament per l'habitatge i l'alimentació. Suposa una despesa mitjana de més del 10 per cent dels ingressos familiars, si bé cal dir que aquest és un valor mitjà, qui va en transport públic té uns costos anuals que son la quarta part, o fins i tot menys, dels que es desplacen en vehicle privat. Amb una despesa mitjana semblant és possible finançar una mobilitat suficient i solidària. El finançament de la explotació del transport públic actual és deu vegades més petit que la despesa en mobilitat.

La mobilitat genera un conjunt d'externalitats negatives que cal internalitzar en la tarifa dels serveis, s'ha de complir amb el principi de qui contamina/congestiona paga, i a més cal que les tarifes incorporin el cost de les externalitats negatives de cada servei de mobilitat amb l'anticipació necessària per fer sostenible el sistema.

El sistema de finançament ha de permetre que la mobilitat es financi a partir de les contribucions de la societat i de tots els que es mouen independentment del mode amb el que ho fan, però de forma diferenciada atenent a les «externalitats negatives» generades és a dir el major o menor impacte ambiental i social del mode de transport utilitzat. Per altre banda, també cal tenir un sistema de finançament que sigui clar, entenedor i unificat, que separi clarament les inversions de les despeses de funcionament.

L'avaluació de tots els elements que intervenen en la prestació dels serveis de mobilitat ha de ser especialment curosa amb les anàlisis de cicle de vida que han de reflectir totes les externalitats negatives que es generin incloent les emissions de CO<sub>2</sub> i altres.

Cal que les tarifes que es puguin establir siguin unificades, no per mode de transport sinó globalment, per tal de fer possibles polítiques actives de canvi modal quan aquestes siguin necessàries.

Aquesta llei es divideix en set capítols, 24 articles, set disposicions addicionals i una disposició transitòria.

El primer capítol constitueix el *Sistema integrat de finançament del transport públic terrestre de Catalunya*, entès com la regulació del finançament públic i els sistemes de tarificació dels diversos sistemes de transport públic urbà i interurbà terrestre dins el marc competencial de la Generalitat de Catalunya i les administracions locals, l'objectiu del qual es centra en garantir el dret a la mobilitat de tota la població amb independència dels seus condicionants socials i/o econòmics i la prioritat dels mitjans de transport públics i col·lectius amb menor impacte ambiental.

El capítol II crea el títol bàsic d'usuari habitual del transport públic (TIBUS) afecte a les polítiques públiques de cohesió social i sostenibilitat ambiental, destinat a *fidelitzar* la utilització del transport públic. El TIBUS, de vigència mensual, incorporarà un mínim de quaranta viatges, tindrà caràcter inter-modal, multi viatge i el seu cost no podrà incrementar-se per damunt de l'actualització de l'indicador de renda de suficiència de Catalunya (IRSC). També es recull en aquest capítol les aportacions de les polítiques socials al sistema de tarificació del transport públic destinats a ajudar de forma específica i complementària a persones amb condicions socials, laborals o per atendre a majors càrregues i costos de determinats sistemes territorials de transport.

El Capítol III estableix la integració tarifària i la intermodalitat arreu del país, fixa la seva gestió pública, els criteris per a la determinació de les tarifes del transport a proposta del Consorci, previ informes del Consell de la Mobilitat de Catalunya i de la Taula Social del Transport públic. També preveu que determinats serveis de taxi puguin ser objecte de finançament públic per raó de insuficiència de transport públic regular.

El Capítol IV crea el Fons de finançament del transport públic de Catalunya, el qual comptabilitzarà, gestionarà i compensarà els ingressos procedents de les aportacions genèriques de l'administració central al sistema de transport públic de Catalunya –o de les àrees o zones determinades; les aportacions genèriques de la Generalitat al sistema de transport públic; els ingressos tributaris específics per finançar el transport públic; els ingressos d'aportacions específiques per a polítiques socials i sectorials i territorials; els ingressos tarifaris del TIBUS; els ingressos tarifaris dels àmbits de transport públic integrats en el Consorci.

Les aportacions de les diverses administracions públiques a l'esmentat Fons de Finançament del transport públic hauran de ser estables, suficients i es concretaran per mitjà de contractes-programa de caràcter plurianual.

Es fixa un límit del 50% a l'aportació màxima dels usuaris als costos del sistema respectiu de transport públic repercutibles en tarifa, així com també es determina que l'aportació genèrica de la Generalitat de Ca-

talunya a la cobertura de les despeses de funcionament dels sistemes integrats de transport públic urbà, metropolitana i de conurbacions serà proporcional en tots els àmbits i, com a màxim, serà del 50% de les aportacions no tarifàries, una vegada descomptats els ingressos procedents de les transferències de l'administració central de l'Estat, dels impostos cedits i dels tributs destinats específicament al finançament del transport públic.

El Capítol V preveu la creació de noves figures positives o recàrrecs en impostos municipals destinades al finançament del transport públic, com un recàrrec sobre l'IAE que gravi l'activitat d'establiments comercials amb facturació anual superior a un milió d'euros, en nuclis urbans o conurbacions que estiguin dotats de sistemes interns de transport públic urbà d'alta freqüència. També es preveu una contribució especial per al transport sostenible en grans concentracions vinculades a celebració d'actes puntuals.

Els recursos que es puguin obtenir per la cessió total o parcial, d'impostos de titularitat estatal que gravin els peatges per utilització de vies de gran capacitat, tant explícits com a l'ombra també nodriran l'esmentat fons.

El Capítol VI «Programes, pressupostos i contracte programa» estableix que «el fons de finançament del transport públic» es dotarà tant d'un programa i un pressupost únic o integral del conjunt del sistema integrat de transport públic terrestre de Catalunya, com de programes i pressupostos segregats, tant pels diversos modes de transport com pels diversos àmbits territorials que disposin de sistemes propis de transport.

El finançament de noves infraestructures de transport, reparacions i renovacions aniran a càrrec als pressupostos d'inversió de les administracions públiques competents en la matèria, o les aportacions de fons europeus o d'altres entitats o organismes públics o privats, amb caràcter finalista, en el marc del contracte programa, sense que es pugin imputar al «Fons de finançament del transport públic».

Per a la programació de les actuacions de finançament de noves infraestructures es farà una valoració conjunta de totes les actuacions planificades amb criteris homogenis, en el marc del contracte programa. El contracte programa, amb vigència per 4 anys, esdevé l'instrument de planificació i finançament dels sistemes de mobilitat terrestre a Catalunya.

El Capítol VII dibuixa l'estructura institucional de gestió del «Fons de finançament del transport públic», 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 partici-

pació dels usuaris del sistema de transport públic i de control de les polítiques.

El Consorci de finançament del Transport públic de Catalunya, assignarà les despeses de funcionament entre els diversos sistemes de transport públic integrats al Consorci de finançament, i de forma específica els corresponents al TIBUS així com dels plans i programes de mobilitat sostenible que s'aprovin per les autoritats competents.

La llei és especialment respectuosa amb l'autonomia local, combinant els principis d'integració tarifària i la creació del «títol bàsic d'usuari habitual del transport públic» així com la creació del fons de finançament del transport públic i del Consorci pel finançament del transport públic amb el respecte al manteniment de les competències locals en matèria de transport públic, tant a nivell municipal, com metropolità o de mancomunitats i consorcis, de forma que el sistema de transport públic de Catalunya i el mateix Consorci pel finançament del transport públic no s'imposen com una limitació o una càrrega sinó que es configuren com elements de foment, de facilitació, d'integració i com no d'estalvi i d'eficiència del conjunt dels sistemes de transport públic urbans i interurbans.

Per aquests motius, el Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa presenta la següent:

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

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

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

1. Aquesta llei regula el finançament públic i els sistemes de tarifació (pagament d'usuaris) dels diversos sistemes de transport públic urbà, interurbà i metropolità terrestre, dins el marc competencial de la Generalitat de Catalunya i de les administracions locals, que es constitueix en «Sistema integrat de finançament transport públic terrestre de Catalunya».

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

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

4. Conté els criteris i bases per determinar els costos repercutibles en les tarifes del transport públic urbà

i interurbà terrestre, establint la necessària diferenciació entre els corresponents al primer establiment, substitució o renovació integral de les infraestructures que li serveixen de suport i els corresponents a la seva explotació (manteniment i conservació).

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

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

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

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

9. Els principis, objectius i criteris de tarifació del transport públic previstos en aquesta llei, així com les disposicions relatives al títol bàsic del usuari Habitual (TIBUS) són d'aplicació a tots els àmbits territorials dels diversos sistemes de transport públic, estiguin o no integrats en el Consorci pel finançament del transport públic.

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

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

1. L'objectiu del conjunt de les mesures de finançament dels sistemes de mobilitat es garantir el dret a la mobilitat de tota la població, resident o no resident

a Catalunya, visquin on visquin i sigui quina sigui el seu estat físic, la seva situació laboral, condició social o econòmica.

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

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

#### ARTICLE 3. CARACTERÍSTIQUES DELS SISTEMES DE TARIFACIÓ DEL TRANSPORT

En la determinació del conjunt de les tarifes que s'apliquen 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:

1. Ser proporcionals a la utilització i als costos de producció dels serveis, sense perjudici dels mecanismes compensatoris que resultin de l'aplicació dels demés criteris continguts en aquest article.
2. Integrar de forma progressiva i proporcionada les externalitats ambientals i socials, tant positives com negatives, que resulten dels diversos sistemes de transport privat i públic.
3. Ser senzills i entenedors per als usuaris.
4. Fomentar polítiques actives de canvi modal i de fidelització dels usuaris del transport públic, per raons de major eficiència, accessibilitat, menors costos econòmics i menors impactes socioambientals.
5. Preveure una tarifació social que permeti garantir el dret a la mobilitat de totes les persones, amb independència dels seus recursos econòmics, del seu estat físic o la seva situació sociolaboral.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

de les targetes de transport, sistema de validació, sistema de distribució, venda i recàrrega i els sistemes de tractament de la informació.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Es mantingui la plena operativitat del títol bàsic d'usuari habitual (TIBUS).
2. S'apliquin, en tot cas, els criteris i objectius de tarifació previstos en aquesta llei.
3. En el cas dels àmbits territorials de transport públic integrats en el Consorci de finançament del transport públic de Catalunya, siguin operatius també els altres títols de transport i les corresponents tarifes acordades pel propi consorci.

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

1. En aquells territoris o trajectes en que no es pugui disposar de forma permanent i amb freqüències adequades de sistemes de transport públic regular en vehicles d'ús col·lectiu, per causa de la seva baixa densitat de població, pel reduït nombre d'habitants dels seus municipis o per la dispersió urbana, es podran integrar en el sistema de transport públic els serveis de transport de viatgers amb taxi, amb caràcter d'ús col·lectiu o compartit, entre localitats del mateix territori i en tot cas fins a les estacions, parades i d'altres punts d'accés als serveis de transport públic col·lectiu regulars.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

lectiu, a les estacions que serveixin de punt de captació i intercanviadors.

#### CAPÍTOL IV. FINANÇAMENT DEL SISTEMA DE TRANSPORT PÚBLIC

##### ARTICLE 13. FONDS DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC DE CATALUNYA

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

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

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

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

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

1.4. Els impostos que gravin els peatges per utilització de vies de gran capacitat, tant explícits com a l'ombra, tant de la Generalitat com els de l'Estat una vegada siguin traspassades les competències o transferits els ingressos

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

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

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

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

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

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

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

2.3. L'amortització del material mòbil.

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

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

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

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

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

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



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

### 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.

### 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.

## CAPÍTOL VI. PROGRAMES, PRESSUPOSTOS I CONTRACTE PROGRAMA

### ARTICLE 18. PROGRAMES I PRESSUPOSTOS

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

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

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

### ARTICLE 19. FINANÇAMENT DE LES INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT

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

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

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

#### ARTICLE 20. CONTRACTE PROGRAMA

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

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

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

### CAPÍTOL VII. ESTRUCTURA INSTITUCIONAL

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

1. La determinació de la tarifa i els demés criteris de gestió del títol bàsic - d'usuari habitual (TIBUS) correspondrà al Òrgan competent de la Generalitat de Catalunya, a proposta del Consorci pel finançament del transport públic de Catalunya, previ informes del Consell de la Mobilitat de Catalunya i de la Taula Social del Transport públic.
2. La determinació de les demés tarifes aplicables als diversos sistemes de transport públic terrestre de caràcter interurbà així com els de caràcter urbà, interurbà o metropolità que estiguin integrats en el Consorci de finançament del Transport públic de Catalunya, correspondrà a l'òrgan competent de la Generalitat de Catalunya a proposta del Consorci de finançament

del transport públic de Catalunya, previ informes del Consell de la Mobilitat de Catalunya i de la Taula Social del Transport públic del àmbit territorial de que es tracti.

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

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

#### ARTICLE 22. CONSORCI PEL FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC DE CATALUNYA

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

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

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

4. En la gestió dels Fons de finançament del transport públic, així com en la formulació, aprovació, control i liquidació dels programes i pressupostos del conjunt dels sistemes de transport públic terrestre de Catalunya serà perceptiva la participació del Consell Català de la

Mobilitat, així com de les Autoritats del Transport Metropolità dels àmbits territorials que en disposin.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DISPOSICIONS ADDICIONALS

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

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

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

»1. El conjunt d'activitats vinculades al sistema de transport públic urbà i interurbà integrat de Catalunya es declaren com a *servei d'interès general de caràcter*

*universal*, com a mitjà absolutament necessari per fer possible la veritable igualtat d'oportunitats en l'exercici dels drets entre tots els ciutadans i ciutadanes i assolir els objectius de cohesió social i territorial que Catalunya s'ha marcat en el vigent Estatut d'Autonomia de Catalunya.

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

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

»Article 3. ter. Acció pública

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

SEGONA

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

TERCERA

El govern, en el termini de tres mesos a comptar de l'entrada en vigor d'aquesta llei, haurà de iniciar les negociacions amb l'administració central de l'Estat i en el seu cas presentar al Parlament una Proposició d'iniciativa legislativa a presentar davant el 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.

#### QUARTA

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

#### CINQUENA

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

#### SISENA

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

#### SETENA. DESPLEGAMENT REGLAMENTARI

En el termini de tres mesos a partir de l'entrada en vigor de la llei el govern haurà d'aprovar el Reglament i demés disposicions pel desplegament de les previsions contingudes en aquesta llei, i en especial del transport públic de Catalunya.

#### DISPOSICIÓ TRANSITÒRIA

##### PRIMERA

Les disposicions de contingut econòmic i amb repercussió pressupostària d'aquesta llei no entraran en vigor fins l'exercici pressupostari següent a la data de la seva publicació, sense perjudici de l'aplicació de la resta de disposicions sense incidència pressupostària.

Palau del Parlament, 2 de juny de 2014

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

#### ~~3.10. PROCEDIMENTS QUE ES CLOUEN AMB L'ADOPCIÓ DE RESOLUCIONS~~

##### ~~3.10.26. PROPOSTES DE RESOLUCIÓ~~

#### ~~— Proposta de resolució sobre la transposició de la Directiva 2006/123/CE, relativa a les màquines de joc sense premi~~

~~Tram. 250-01015/10~~

##### ~~Esmenes presentades~~

~~Reg. 65431 / Admissió a tràmit:~~

~~Mesa de la CEF, 04.07.2014~~

~~Esmenes presentades pel Grup Parlamentari de Convergència i Unió (reg. 65431)~~

#### ~~✚ ESMENA NÚM. 1 De modificació i supressió GP de Convergència i Unió (1)~~

~~«El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a realitzar les modificacions legals pertinents per tal de reglamentar i transposar la Directiva Europea 2006/123/CE a les màquines recreatives de tipus A.»~~

#### ~~— Proposta de resolució sobre la definició del règim d'ocupació i l'ús dels trams urbans i naturals de les platges~~

~~Tram. 250-01074/10~~

~~Retirada de l'esmena presentada pel Grup Parlamentari de Convergència i Unió (BOPC 334, 49)~~

~~Retirada pel Grup Parlamentari de Convergència i Unió (reg. 72328).~~

~~Coneixement: Mesa de la Comissió de Territori i Sostenibilitat, 07.07.2014.~~