

Valoració proposta de llei de finançament // 11/02/2015

## Llei de finançament del t. públic: l'oportunitat definitiva per finançar una mobilitat més social i ambiental

Amb data 20 de desembre de 2011, i davant la pujada tarifària més gran de la història del sistema tarifari integrat de la regió metropolitana de Barcelona, la PTP va elaborar un "informe preliminar sobre el finançament del transport públic" que conclou amb aquest lema:

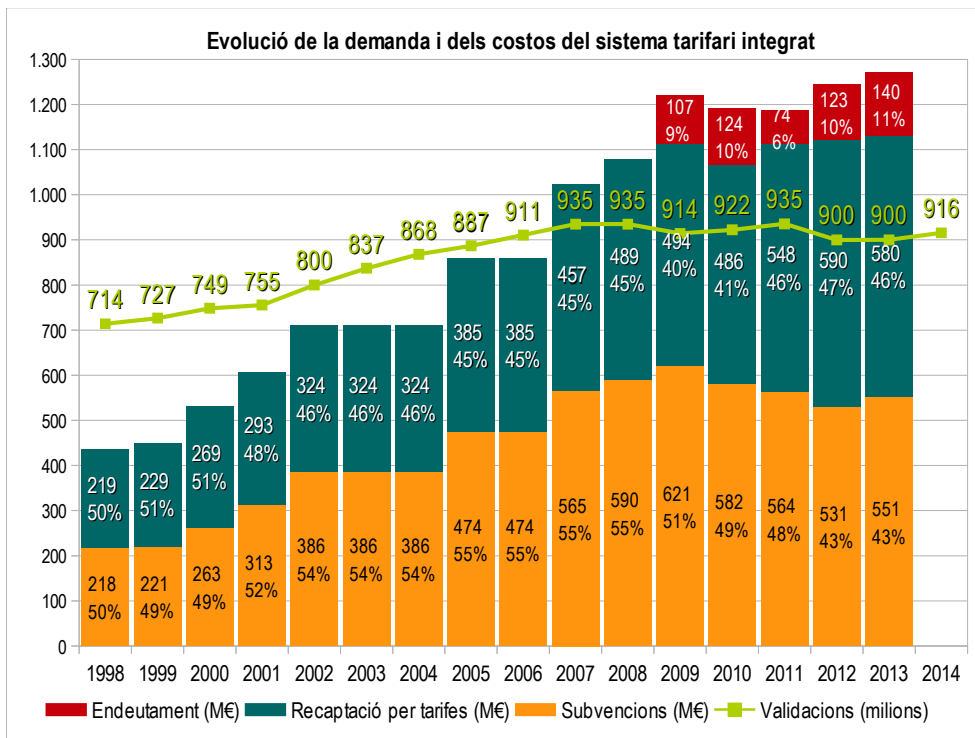
**“Hi ha més possibilitats per finançar el transport públic més enllà de la pujada de tarifes i de les retallades del servei”**

Amb data 8 de juliol de 2015 el grup parlamentari d'ICV-EUiA presenta una "proposició de llei de finançament del sistema integrat de transport públic de Catalunya" (reg. 72566) que és admesa a tràmit a la Mesa del Parlament. La proposta de llei es publica al DOGC amb data 14/07/2015.

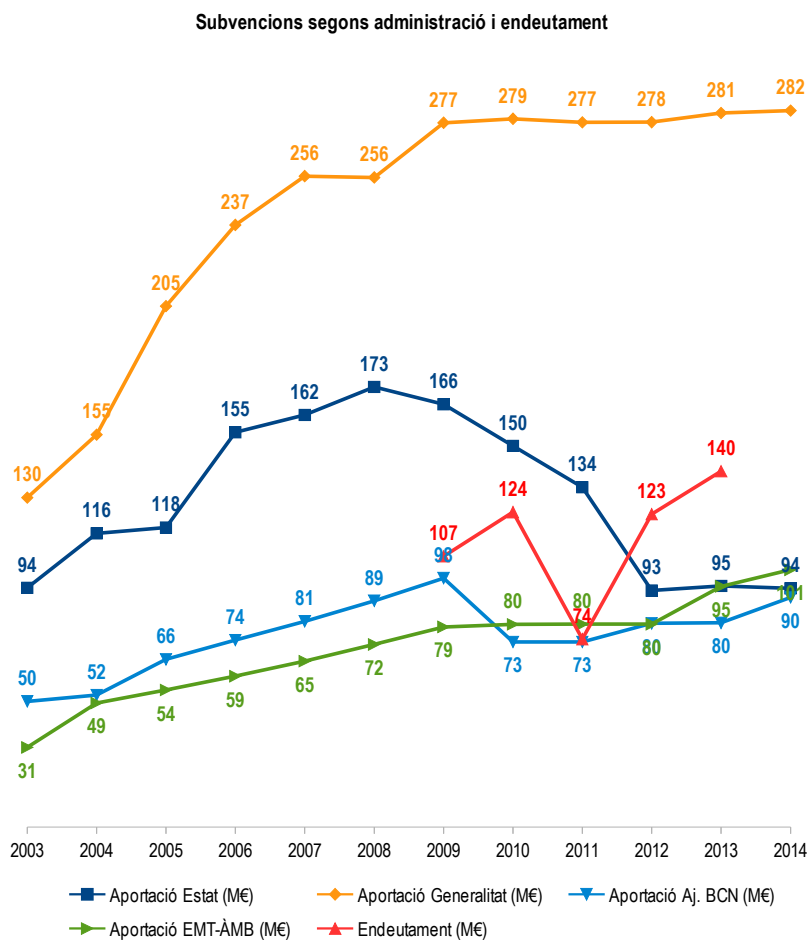
**NECESSITAT D'UNA LLEI DE FINANÇAMENT.** El transport públic col·lectiu és la quarta pota de l'Estat del Benestar després de la Salut, l'Educació i l'Habitatge, però no gaudeix d'un finançament clar ni estable. La PTP veu molt oportú abordar definitivament la llei de finançament del transport públic, pendent des de 2004 d'acord amb la disposició addicional vuitena de la llei 9/2003 de la Mobilitat. Necessitem la llei per resoldre un problema financer i de tarifes. Celebrem aquest debat parlamentari.

■ **Problema financer.** És urgent quantificar acuradament el cost del cost del transport públic i determinar les seves fonts de finançament, evitant l'actual situació d'incertesa:

- Existeixen grans diferències entre el finançament dels transports públics segons la seva ubicació: àrea metropolitana de Barcelona (àmbit ÀMB), regió metropolitana (àmbit AMTU) i resta de municipis.
- A la RMB, on es produeix el gruix d'oferta i demanda del transport públic de Catalunya, ni la recaptació per tarifes ni les aportacions públiques han cobert els costos del sistema des de 2009, generant-se un deute que a 2014 arribava als 546 milions d'Euros. Considerem que els usuaris no són culpables d'aquest deute, sinó una gestió política dolenta.
- El grau d'implicació de les administracions públiques al finançament del transport públic és variable i depèn sovint dels pactes polítics.
  - A la regió metropolitana el finançament s'estructura en contractes programa on la Generalitat és la principal font pública de finançament, seguida dels ens locals (Ajuntament de Barcelona i Àrea Metropolitana de Barcelona).
  - El transport públic urbà fora de l'ÀMB té un finançament que recau fonamentalment al pressupost dels Ajuntaments, amb ajuts de l'Estat per a municipis de més de 50.000 habitants, i de la Generalitat, als municipis consorciats a l'AMTU.
- L'Estat ha estat l'administració que més diners ha retallat del transport públic metropolità, tot i que el Ministeri de Foment espanyol és l'administració europea que més despesa fa en infraestructures del transport. Als àmbits del Camp de Tarragona, Àrea de Girona i Àrea de Lleida l'Estat no hi participa.



Nota: xifres de recaptació i subvenció pendents de verificar  
 Font: elaboració pròpia a partir de dades d'ATM



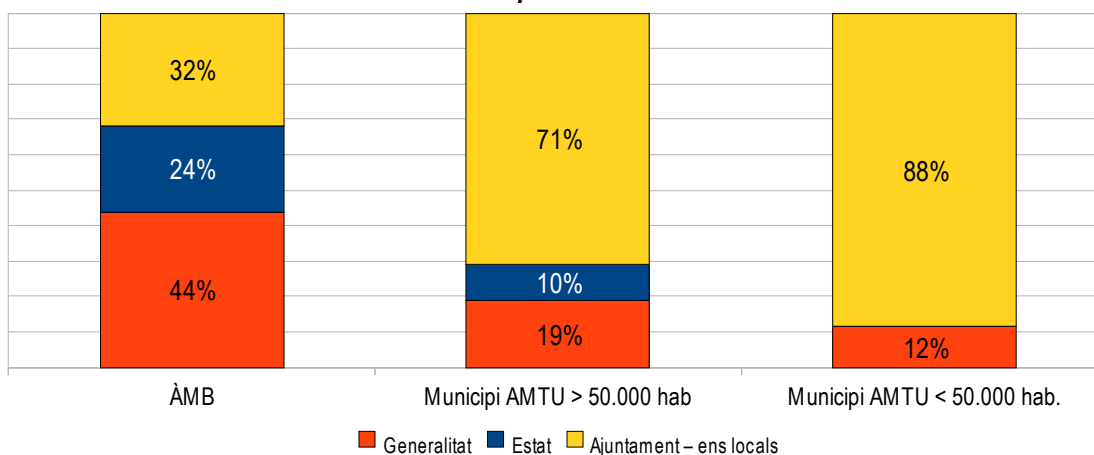
Nota: xifres de recaptació i subvenció pendents de verificar. L'aportació de l'ÀMB es correspon amb el Tribut de la Mobilitat (recàrrec de l'IBI). Font: elaboració pròpia a partir de dades d'ATM

### Diferències entre el finançament de la Generalitat als àmbits metropolitans integrats.

Àmbits integrats	Aportacions Generalitat 2015	Població resident àmbit	Aportació per habitant
ATM Regió metropolitana de Barcelona	282 M€	5.012.961 hab.	56,25 €/habitant
ATM Camp de Tarragona	16 M€	621.000 hab.	25,8 €/habitant
ATM Àrea de Girona	4 M€	260.000 hab.	15,38 €/habitant
ATM Àrea de Lleida	2 M€	364.173 hab.	5,5 €/habitant
Línies de transport interurbà i ajuts a municipis	32 M€	No territorialitzable	

Nota: la Generalitat és la principal font de finançament als quatre àmbits integrats, però no l'única.  
Font: elaboració pròpia.

### Diferències entre el finançament públic del transport segons el grau d'agrupament en consorci i població



Font: PTP a partir de consultes a operadors i ATM.

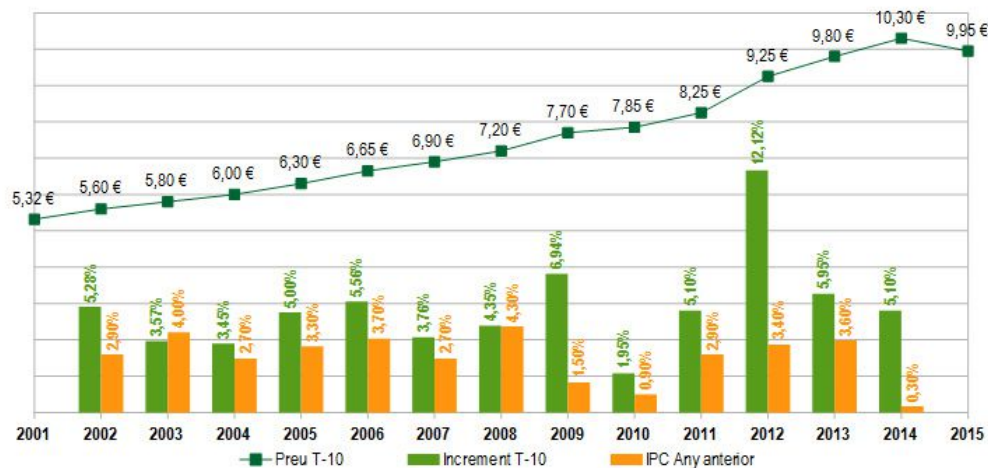
**PROBLEMA TARIFARI.** Des de 2001 el preu dels títols de transport més utilitzats, T10 i T50/30 han experimentat creixements molt per sobre de l'IPC, si bé és cert que s'han creat també títols socials com la T-12, els descomptes per a famílies nombroses i monoparentals, la T-Jove i la T-Trimestre amb descomptes per als aturats de llarga durada o pensió per sota de l'SMI. La tarificació social vigent solucina alguns problemes d'emergència social, però no sempre genera un preu del transport públic atractiu per als ciutadans que poden escollir mode de transport (tarificació ambiental).

L'objectiu economicista de la taxa de cobertura del 50% (arribar amb ingressos per tarifa a cobrir la meitat de les despeses operatives) no té en compte aspectes fonamentals per l'increment de l'ús del transport públic:

$$\text{TAXA DE COBERTURA} = \frac{\text{INGRESSOS TARIFARIS}}{\text{COSTOS OPERATIUS}} \%$$

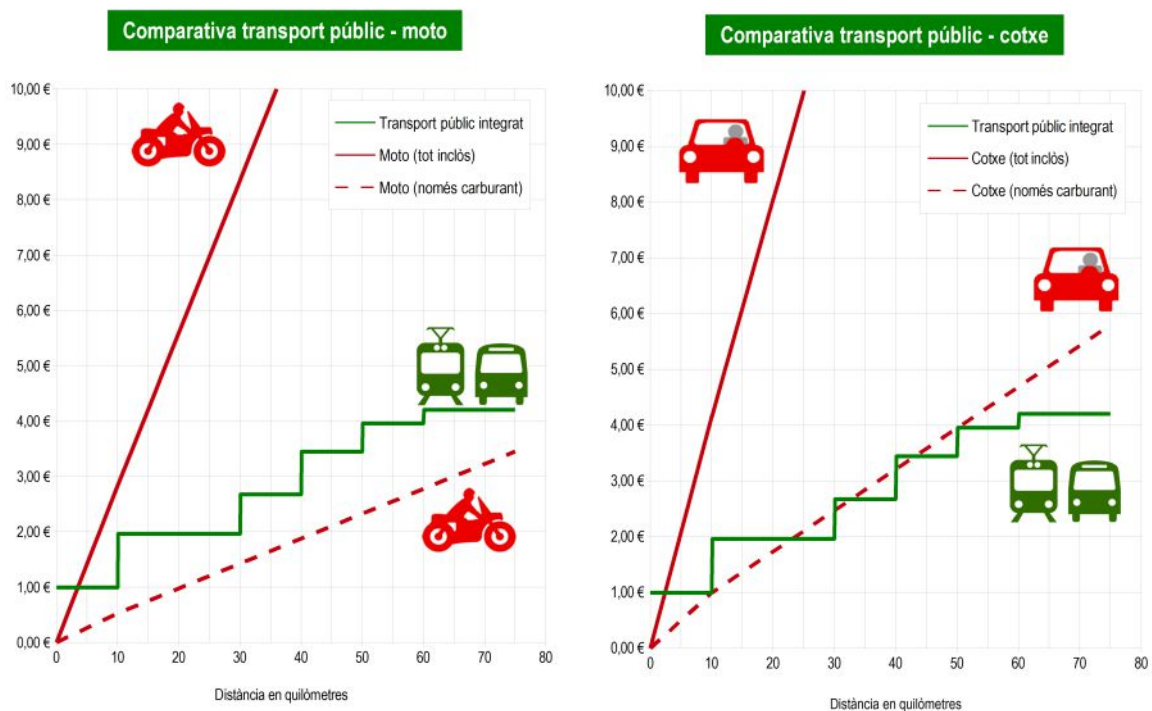
- Sota una tendència desbocada de creixement de costos operatius del sistema, planteja tarifes que no s'ajusten al nivell salarial del país ni a la realitat econòmica del moment.
- Les tarifes no tenen en compte els modes privats en competència, que generen greus externalitats en àmbits metropolitans (congestió, contaminació, soroll) i a tot el país (sinistralitat viària, exclusió social)

## Incrementos de la T10 i de l'IPC per a una zona a la Regió Metropolitana de Barcelona



Font: elaboració pròpia a partir de dades d'ATM Regió Metropolitana de Barcelona i Idestat

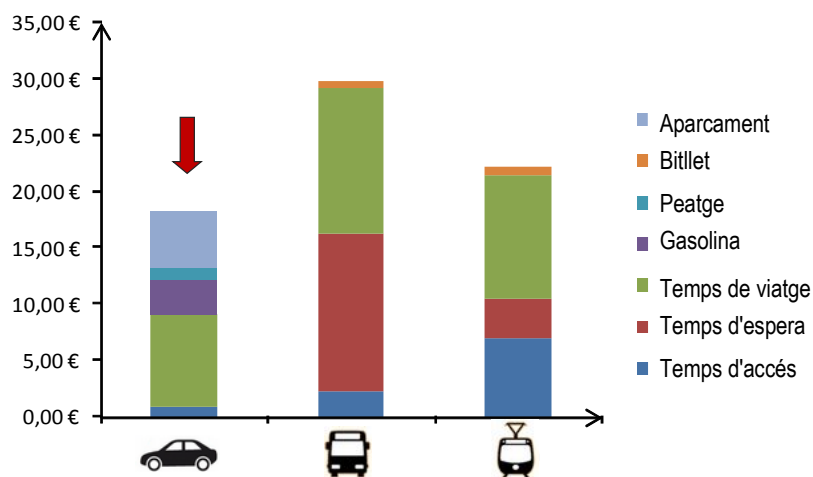
## Comparativa de costos transport privat – transport públic integrat a la RMB



Font: elaboració pròpia

**LA DEMANDA DEL TRANSPORT PÚBLIC I PRIVAT SÓN VASOS COMUNICANTS.** La millor política d'estímul de la demanda del transport públic és la que capta més usuaris (i per tant més ingressos). Per fer-ho cal que el transport públic ofereixi alternatives cada vegada més atractives en oferta i preu (cost generalitzat). Per això la promoció del transport públic exigeix actuar també sobre la mobilitat privada motoritzada (UITP, Comissió Europea i sentit comú).

## Esquema del cost generalitzat



Font: elaboració pròpia

**OBJECTIUS DEL FINANÇAMENT.** El finançament de la despesa corrent del transport públic ha de ser estable i suficient per assolir dos grans objectius:

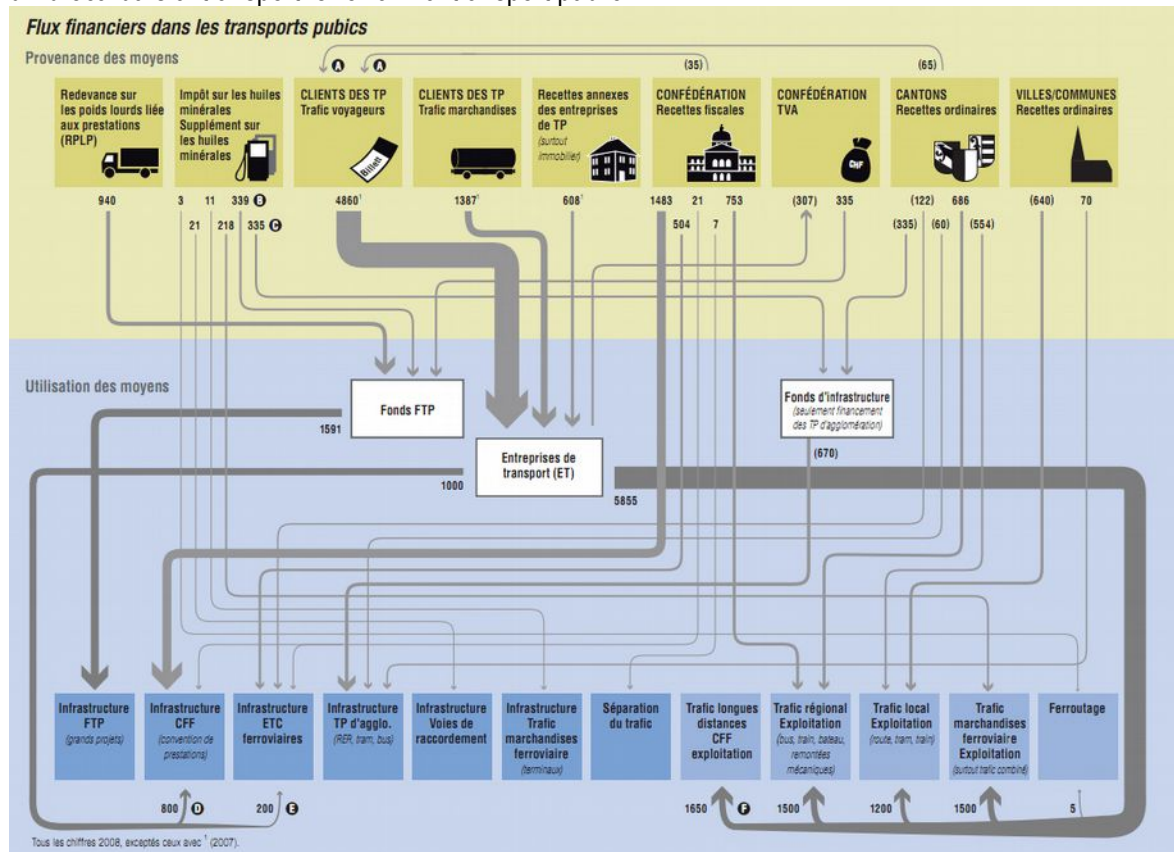
Objectius pels quals s'ha d'obtenir recursos per al transport públic.

<p><b>GARANTIR UN SERVEI PÚBLIC (TARIFES SOCIALS)</b></p>	<p>Protecció social dels més desafavorits econòmicament o col·lectius que no poden disposar d'un vehicle propi, com la gent gran, els joves i determinats col·lectius discapacitats: més d'un 60% de la població. Globalment el transport públic és un servei sempre deficitari, al voltant del 40-60% dels seus costos se sufraguen amb pagament directe dels seus usuaris.</p>
<p><b>ESTÍMUL DE LA DEMANDA DEL TRANSPORT PÚBLIC PER MOTIUS SOCIALS, AMBIENTALS I DE COMPETITIVITAT</b></p>	<p><b>TARIFES COMPETITIVES RESPECTE EL VEHICLE PRIVAT. (TARIFES AMBIENTALS)</b> Actualment el transport públic és més econòmic per a l'usuari individual respecte el cotxe, però no gaire respecte a la moto o al cotxe compartit.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Establiment <b>marc tarifari general</b> competitiu</li> <li>• Establiment de <b>condicions específiques per a la mobilitat obligada</b> (feina i estudis) : bonificacions, desgravacions i deduccions per a l'ús del transport públic i altres formes de mobilitat sostenible.</li> </ul> <p><b>MILLORA DE L'OFERTA EN QUANTITAT I QUALITAT.</b> Concloure la línia 9 de metro, enllaçar els dos tramvies, els carrils bus d'accés a Barcelona i ciutats mitjanes metropolitanas, així com la dotació d'un mínim de transports públics als àmbits metropolitanos més enllà de Barcelona requereix d'uns fons addicionals als actuals en una etapa inicial. Altres mesures de millora d'oferta són pràcticament gratuïtes però requereixen cintura política (carrils bus, prioritat semafòrica)</p>

**NOUS FONNS PER AL TRANSPORT PÚBLIC: EL FINANÇAMENT CREUAT.** El Llibre verd del transport de la Comissió Europea recomana la “imposició de taxes per estacionament i ús de les vies urbanes als vehicles privats” com a via de finançament del transport públic més enllà dels **usuaris** i els **fons comuns** de l'administració pública. Aquesta tercera via de finançament apropa els costos percebuts per l'usuari als costos externs dels modes de transport:

- Encareix el transport privat intentant recuperar part de les externalitats que aquest provoca, com és la congestió, contaminació, soroll, accidents i exclusió social; i, en conseqüència, fa més atractiu el transport públic.
- El finançament captat permet millorar l'oferta del transport públic per la via dels descomptes tarifaris i/o increments d'oferta gràcies als recursos captats del vehicle privat. Això implica un estímul de la demanda del transport públic, cosa que redueix els costos operatius unitaris del transport públic permetent, a mig termini, una reducció global de fiscalitat gràcies a a reducció d'externalitats.

**Exemple de finançament del transport públic a Suïssa, amb finançaments de fons comuns i finançaments creuats dins l'àmbit de la mobilitat.** La figura més coneguda és la taxa sobre els camions (RPLP) per finançar el transport de mercaderies per ferrocarril i l'assignació de l'impost d'hidrocarburs al transport ferroviari i al transport públic.



## VALORACIÓ CONCRETA DE LES MESURES DE LA PROPOSTA DE LLEI

✓ PUNTS FORTS A MANTENIR	✗ PUNTS A ELIMINAR	✳ PROPOSTA DE MILLORA O CONCRECIÓ
--------------------------	--------------------	-----------------------------------

### TARIFES A LA PROPOSTA DE LLEI

#### Es proposa la creació d'un títol bàsic d'usuari habitual del transport públic (TIBUS)

- ✓ títol de caràcter social a efectes de polítiques de cohesió social i sostenibilitat ambiental (art. 4.1 i 7.3)
  - ✳ caldrà definir com es lliga el preu d'aquest títol tenint en compte el poder adquisitiu mitjà i les condicions de competitivitat ambiental amb el vehicle privat. Per fer-ho resulta imprescindible calcular les externalitats anuals del transport a Catalunya per vincular la política tarifària i financera del transport públic a l'estalvi sanitari i ambiental generat pel mateix.
- ✓ es defineix a partir de 40 viatges mensuals (anada i tornada en dia feiner) (art. 4.2), actualment l'amortització del primer títol de recurrència, la T-50/30 es fa a partir de 43 viatges.
  - ✳ caldrà assegurar que a partir de 40 viatges mensuals el cost dels nous viatges sigui decreixent, com actualment succeeix amb el pas de T-10 a T-50/30, i de T-50/30 a T-Mes.
  - ✳ En cap cas els usuaris habituals haurien de pagar bitllets senzills, i com a molt la tarifa haplicable hauria de ser la part proporcional d'una T10 o Bonotren (concepte T-Ambiental de la PTP i Tuin de la Generalitat Valenciana)
- ✓ permet la mobilitat entre diferents àmbits amb recorreguts no necessàriament iguals (art. 4.3.b) donant solució als desplaçaments no repetitius, importants en determinades feines amb mobilitat geogràfica, a l'hora de cercar feina o en desplaçaments triangulars (domicili – feina/estudis – oci/esport – domicili).
- ✓ la seva tarifa haurà de comptar amb l'informe previ favorable del Consell de Mobilitat de Catalunya (art. 7.4)
- ✓ anualment no es podrà incrementar el seu preu per sobre de l'índex de renda de suficiència de Catalunya (art. 4.4)
- ✗ complement de tarifa quan els temps de viatge superin una hora segons el quilometratge. És preferible el sistema zonal -amb les modificacions que s'escaiguin- pel fet de no discriminar els transports públics que ofereixen unes velocitats comercials inferiors.

#### Críteris d'integració tarifària i intermodalitat al TIBUS

- ✓ les reduccions, bonificacions o subvencions més enllà del TIBUS, seran assumits per programes específics mitjançant convenis amb les entitats que els promoguin (art 5.1 i 5.2)
  - ✳ caldrà especificar quin Departament o entitat pública es fa càrrec de les diferents tarifacions socials
- ✓ s'integraran en l'àmbit del TIBUS els serveis de transport de viatgers amb taxi en aquells territoris en què no es pugui disposar de forma permanent de sistemes de transport públic regular (art 9.1)
- ✓ el transport de bicicletes d'ús privat a bord del transport públic no comportarà el pagament de cap tarifa (art 11.1)
- ✓ es contempen bonificacions o compensacions tarifàries per a l'ús conjunt de transports públics i bicicleta pública, carsharing i carpooling (art 11.1 i 11.2)

#### Suspensió o reducció de tarifes per motius ambientals o de seguretat pública

- ✓ es contempla la possibilitat de variar els preus del transport públic en cas de necessitat ambiental o de seguretat pública (art .10)

## ■ MODEL DE FINANÇAMENT A LA PROPOSTA DE LLEI

### Es proposa la creació d'un fons comú de finançament del transport públic de Catalunya

- ✓ Cambra de compensació on aniran a parar tots els ingressos del transport públic de Catalunya, ja sigui de tarifa o de subvenció (art. 13.1.1, 13.1.2, 13.1.3) sense perjudici de les autoritats locals, on la cambra actuaria com a ròtula financera
  - ★ caldria aprofitar al màxim estructures ja creades com l'ATM de la Regió Metropolitana de Barcelona ampliada a tot Catalunya, integrant al seu consell d'administració la pluralitat del territori i mantenint els Consells de Mobilitat territorials
  - ★ caldria definir la participació local en el consorci gestor d'aquest fons (art. 22)
- ★ Nova disposició addicional: Instar a l'Estat a implicar-se en el finançament del transport metropolità mitjançant aportacions al contracte programa de les ATM o al finançament d'Ajuntaments en virtut de la Llei de Bases de Règim Local per a la prestació del servei de transport públic.
- ★ Nova disposició addicional: Instar a la Diputació de Barcelona, Girona, Lleida i Tarragona a participar en el finançament dels respectius àmbits metropolitans.

### Es proposen noves fonts de finançament

- ✓ Es creen dues noves fonts fixes obligatòries de finançament: el recàrrec de l'Impost d'Activitats Econòmiques a les grans superfícies amb una facturació superior al milió d'Euros dotats de mitjans de transport d'alta freqüència (art 15.1) i una contribució al transport sostenible a les grans concentracions a càrrec dels promotors (art 15.2)
  - ★ En el cas dels centres comercials, a més dels ingressos caldria vincular l'impost al nombre de places d'aparcament de rotació disponibles, en estar molt relacionat amb l'impacte sobre la congestió que generen aquests centres.
- ✓ Les reduccions, bonificacions o subvencions més enllà del TIBUS, seran assumits per programes específics mitjançant convenis amb les entitats que els promoguin (art 5.1 i 5.2)

### Cal fixar nous impostos de finançament creuat en l'àmbit de la mobilitat

- ★ **La proposta de llei hauria de plantejar fonts de finançament creuat procedent del vehicle privat.** Facultativament, es plantegen impostos que gravin els peatges explícits o a l'ombra (art 13.1.4) i genèricament tots aquells que s'estableixin específicament per al transport públic (art 13.1.6). Pels motius exposats, el finançament creuat obligatori té l'avantatge de servir com a font de finançament directe pel transport públic i com a estímul de la demanda de nous passatgers. Proposem ampliar l'article 15 amb els següents apartats:
  - ★ Modificar l'article 13.1.6 per **fer finalistes** per a la mobilitat sostenible i el transport públic totes les recaptacions dels increments dels peatges i aparcaments de rotació públics previstos al **Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire de la Generalitat de Catalunya**
  - ★ Modificar l'article 13.1.6 per **fer finalistes** tots els ingressos de **possibles noves figures fiscals** que sobre la mobilitat privada que es crein, destinant-los a transport públic o a mobilitat no motoritzada, com pot ser l'Eurovinyeta.
  - ★ Nou article 15.5: obligació d'**ampliar l'impost d'hidrocarburs al tram autonòmic** seguint el model de finançament del transport públic italià d'assignació de fons al transport públic.
  - ★ Nou article 15.6: obligació d'un **impost sobre les places d'aparcament en centres de treball, estudis i altres centres generadors de mobilitat (aeroport)** en àmbits ben dotats de transport públic, atès que l'oferta d'aparcament en destí és un dels principals motius d'elecció modal del cotxe. Aquesta mesura s'ha implementat a Irlanda i Regne Unit i permet assignar parcialment els costos de congestió als que els generen. Caldria que aquest impost fos progressiu d'acord amb l'oferta del transport públic, alta, mitjana,



baixa, o nul·la amb exempció de pagament de l'impost; el nombre de treballadors i el volum de facturació de l'empresa.

- ★ Nou article 15.7: **fórmula d'impost sobre els peatges** amb la figura fiscal que es determini (sobre el capital o sobre les tarifes), per invertir l'actual model financer d'ampliació de prestacions per a l'automòbil. La recaptació d'aquest impost també s'hauria de destinar al transport de mercaderies per ferrocarril.
- ★ Nou article 15.8: **impedir noves ampliacions dels períodes concessionals i fomentar una gestió pública** de la xarxa viària d'alta capacitat mitjançant el model de peatge públic i explícit, tal com es feia amb l'empresa TABASA.
- ★ Nou article 15.9: **facultativament, increment si s'escau de l'impost de matriculació**, mantenint la progressivitat actual.
- ★ Nou article 15.10: **facultativament, assignació parcial de l'impost de béns immobles (trams actuals o recàrrec), assignació total o parcial de la recaptació dels aparcaments públics i assignació total o parcial de l'impost de circulació a càrrec dels Ajuntaments**. L'increment del Tribut de la Mobilitat actual (recàrrec de l'IBI), que recapta l'Àrea Metropolitana de Barcelona, i que ha donat lloc al transport públic més potent del país, podria passar dels 101 milions d'euros actuals fins al 220 amb el tipus màxim.
- ★ Nou article 15.11: **obligació de l'assignació d'una part o la totalitat de la taxa turística al finançament del transport públic a aquells ajuntaments que gaudeixen d'integració tarifària pagada per la Generalitat** (marc de les ATM actuals).
- ★ Nou article 15.12: **intensificar la figura del finançament transport públic a càrrec dels promotors immobiliaris present a la Llei 9/2003 de mobilitat i dels seus estudis instrumentals EAMB** (estudis de mobilitat generada) a càrrec de les ATM.

#### Delimitació de costos regulars del transport públic i assumpcions de despesa

- ✓ Seran considerades despeses d'explotació a efectes del contracte programa del transport públic aquelles despeses relacionades amb el funcionament ordinari, manteniment i reparacions, amortització de material mòbil i reparacions ordinàries d'infraestructures (art 13.2), quedant excloses les construccions de noves infraestructures (art. 19.1)
- ✗ Les aportacions tarifàries dels usuaris no podran superar el 50% de les despeses d'explotació (art 7.5) i l'aportació genèrica de la Generalitat de Catalunya s'estableix en un màxim d'un 50% de les aportacions no tarifàries (art 14.3). Aquestes clàusules no tenen en compte la gran variabilitat dels costos de cobertura dels serveis segons la seva tipologia o àmbit territorial i es pot girar en contra de l'objecte de la llei, assegurar un transport públic social. Proposem la seva supressió.

### FOMENT DE L'OFERTA I LA DEMANDA DEL TRANSPORT PÚBLIC

★ **Creació del capítol VIII. Foment de l'oferta i la demanda del transport públic.** Considerem que la millor política de transport públic és la que aporta més viatgers al sistema, ja sigui des del punt de vista social i ambiental com econòmic. Per aquest motiu la Llei de finançament no només ha d'incloure noves figures impositives sinó mesures de foment de la demanda per incrementar la recaptació tarifària via increment d'usuaris i no via increment de preus.

★ **Creació de l'article 25 (capítol VIII). Protecció dels àmbits metropolitans amb competències mancomunades.** Donat el gran èxit de l'antiga Entitat Metropolitana del Transport -avui Àrea Metropolitana de Barcelona- en la creació de serveis de transport públic de caràcter supramunicipal local, es proposa ampliar aquesta possibilitat a tots els àmbits metropolitans de Catalunya mitjançant un finançament extra del seu transport públic.

Article 25.1. L'acreditació del foment del transport públic vindrà donat per:

- Explotació conjunta, coordinada i sota criteris de xarxa única dels seus transports urbans
- Integració tarifària del servei, ja sigui a l'àmbit d'una ATM i/o amb caràcter exclusivament local
- Que es disposi d'un pla de Mobilitat Urbana Sostenible conjunt, o que la suma dels plans de cada ajuntament mancomunat sigui coherent i contempli el servei explotat conjuntament.
- Que disposin de finançament finalista per al seu transport públic a través de, com a mínim, un tram fix de l'impost de béns immobles i la meitat o més de la recaptació dels aparcaments públics
- Mesures específiques de protecció de la circulació o estacionament dels transports públics urbans

Article 25.2. Els àmbits metropolitans mancomunats acreditats rebrien un tractament preferencial a la subvenció dels seus transports públics a càrrec del **fons comú de finançament del transport públic de Catalunya**, prèviament dotat de les noves aportacions contemplades a l'article 15.

★ **Creació de l'article 26 (capítol VIII). Protecció dels usuaris de la mobilitat obligada.** Es proposa que el TIBUS sigui bonificat als casos de mobilitat obligada amb l'objectiu que els costos causats per la deslocalització domicili-feina i domicili-estudis siguin assumits pels qui els provoquen i no pels treballadors o estudiants. A tal efecte es proposa el següent:

**Article 26.1. Bonificació del transport públic dels treballadors. Desgravació fiscal del transport públic (Xec Transport) a l'IRPF.** La llei estatal 2/2011 d'Economia Sostenible va obrir la porta perquè els treballadors i les empreses es beneficiessin d'aquesta forma de retribució flexible o salari en espècie amb un màxim d'1.500 € a l'any, ja que estan exempts de cotització a la Seguretat Social i a l'IRPF. D'aquesta manera, l'augment de salari disponible a l'any per al treballador podria ser de fins a 470,25 € i l'estalvi per a l'empresa per empleat podria ser de fins a 469,50 € a l'any. L'any 2014 el Govern de l'Estat modifica el Reial Decret 2064/1995, de 22 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament general sobre cotització y liquidació d'altres drets de la Seguretat Social, que obliga a fer-hi cotitzar els salaris en espècie, perdent-se els avantatges per a les empreses i deixant com a únic avantatge l'exempció fiscal a l'IRPF. Estimular aquesta mesura contemplada al Pla d'Economia Sostenible també implica apostar per més abonaments personals fins i tot arribant a la **gratuitat percebuda per part dels treballadors**.

Article 26.1.1. Instar a l'Estat a recuperar la figura de la desgravació fiscal

Article 26.1.2. Els centres de treball podran reduir o anular l'**impost sobre les places d'aparcament en centres de treball i d'estudis** (proposat en l'article 15.6) segons la quantia de transport públic abonada als seus treballadors.

Article 26.1.3. Fer de que la Generalitat, a través de les ATM estimulin aquestes bonificacions a través dels PDM (Plans de Desplaçament d'Empresa)

Article 26.1.4. En casos de necessitat social, ambiental i de congestió, fer obligatòria aquesta bonificació.

**Article 26.2. Incloure a la matrícula universitària el títol de transport d'aquells estudiants que necessiten transport públic entre la residència d'estudiants.**

Article 26.2.1. Els centres educatius podran reduir o anular l'**impost sobre les places d'aparcament en centres de treball i d'estudis** (proposat en l'article 15.6) segons la quantia de transport públic abonada als estudiants.

## ■ PARTICIPACIÓ CIUTADANA

- ✓ Es contempla la figura de l'actual Consell de Mobilitat emparat per la llei 9/2003 de mobilitat
- ✓ Es crea la Taula Social del Transport Públic (art. 24.2.a), integrada per entitats socials, sindicals, veïnals, de consumidors i usuaris i d'entitats sectorials

## ANNEX

A continuació es fa un breu resum dels fons amb les que es compten per finançar el transport públic:

### Fons procedents dels usuaris del transport públic

- **Tarifes d'ús del transport públic convencional, integrat o a preu d'operador**
- **Tarifes d'ús dels transports d'oci i de caràcter turístic:** Bus Turístic, Cremallera de Núria, Cremallera de Montserrat, Trens turístics, Tramvia Blau, Telefèric de Montjuïc, etcètera.
- **Aerobús**

### Fons comuns generals i relacionats amb la mobilitat\*

- **Parcialment autonòmics i estatals**
  - IVA – Impost valor afegit (50%-50%)
  - IRPF – Impost de Renda de les Persones Físiques (50%-50%)
  - Impost sobre el tabac (58%-42%)
  - Impostos sobre l'alcohol, vi, cervesa, etcètera (58%-42%)
  - *IH – Impost sobre hidrocarburs\* (58%-42%). No és un impost finalista però grava el consum de carburant amb aprofitament energètic, afectant sobretot els vehicles de motor d'explosió. La seva gestió és de competència exclusivament estatal. Podria vincular-se al finançament del transport públic*
- **Íntegrament autonòmics**
  - Impost sobre patrimoni
  - Impost sobre successions i donacions
  - Impost sobre transmissions i actes jurídics documentats
  - Tributs sobre el joc
  - *Impost sobre vendes minoristes de determinats hidrocarburs\* (“Cèntim sanitari”). L'apliquen Andalusia, Astúries, Castella – la Manxa, Catalunya, Galícia, Extremadura, Madrid, Múrcia i Comunitat Valenciana. Està destinat íntegrament al finançament de la sanitat però podria també finançar actuacions de tipus mediambiental. Actualment forma part de l'impost d'hidrocarburs.*
  - *Impost sobre determinats mitjans de transport\* (matriculació), que estableix quatre tipus d'imposició (fixades per l'Estat) segons les emissions de CO2 per quilòmetre: 0%, 4,75%, 9,75% i 14,75%. Facultativament les comunitats autònomes poden elevar fins a un 15% el tipus, però cap d'elles ho ha fet.*
- **Estatal**
  - *Impost sobre l'electricitat\**
  - Impost de societats
- **Municipals**
  - Impost d'activitats econòmiques
  - Impost de Béns Immobles
  - *Impost de circulació\**
  - Recollida d'escombraries
  - *Taxa turística\**

### **Fons procedents de les plusvàlues urbanístiques**

- *Llei 9/2003 de Mobilitat. Els promotors han de pagar el cost d'ampliar el transport públic als nous àmbits urbanitzats durant els 10 primers anys.*

### **Finançament creuat. Possibles fons procedents del vehicle privat (no explorats)**

- **Excedents dels peatges públics (TABASA):** suprimit
- **Excedents d'aparcaments públics gestionats per l'Ajuntament de Barcelona:** suprimit
- Possibles Noves taxes sobre:
  - peatges actuals
  - peatges urbans
  - aparcaments públics
  - aparcaments privats
  - accessos a ciutats
  - taxació dels vehicles més contaminants