

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

**9722** *Ley 21/2015, de 29 de julio, de financiación del sistema de transporte público de Cataluña.*

EL PRESIDENTE DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Cataluña ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 65 del Estatuto de autonomía de Cataluña, promulgo la siguiente Ley 21/2015, de 29 de julio, de Financiación del Sistema de Transporte Público de Cataluña.

#### PREÁMBULO

La movilidad de las personas es un derecho social que debe garantizarse y preservarse a partir de una financiación suficiente y solidaria. La presente ley de financiación del sistema de transporte público responde a la disposición adicional octava de la Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad, que dice: «En el plazo de un año a partir de la aprobación de la presente ley, el Gobierno debe presentar un proyecto de ley de financiación del transporte público, de la movilidad sostenible y de promoción del uso de los combustibles alternativos que regule su marco organizativo».

En la novena legislatura –años 2011 y 2012–, el Parlamento de Cataluña, mediante la Moción 70/IX, aprobada el 16 de febrero de 2012, se pronunció sobre el sistema de tarificación y de financiación del transporte público e instó al Gobierno a presentarle, lo más pronto posible, un proyecto de ley de financiación del transporte público de Cataluña, con el máximo consenso parlamentario y con la participación del Consejo Catalán de la Movilidad.

En este sentido, ya se recogía la idea de realizar una política de fomento del transporte público para potenciar paralelamente la economía, la innovación tecnológica y la sostenibilidad, pero entendida también como servicio social fundamental para la sociedad. Es a partir de este posicionamiento que nace la presente ley.

Entre los principios inspiradores de la Ley 9/2003 cabe destacar los que, de forma directa o indirecta, se refieren a la financiación del transporte público y que la presente ley desea desarrollar: el derecho de los ciudadanos a la accesibilidad en unas condiciones de movilidad adecuadas y seguras y con el mínimo impacto ambiental posible; la prioridad de los medios de transporte de menor coste social y ambiental; el fomento y la incentivación del transporte público y colectivo; la implicación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas; la distribución adecuada de los costes de implantación y gestión del transporte; la adecuación a las políticas comunitarias sobre esta materia; el impulso de una movilidad sostenible, y el fomento del desarrollo urbano sostenible y el uso racional del territorio, ya que el uso más generalizado del transporte público aumenta la seguridad vial y convierte en más económico el sistema global de la movilidad.

La situación actual, en cuanto a los aspectos relativos al papel que corresponde al sistema de transporte público en Cataluña, es distinta de la del momento en que se aprobó la Ley de la movilidad, en 2003, por lo que es indispensable y urgente dotarse de un marco normativo integrado e integral del conjunto de sistemas de financiación del transporte público urbano e interurbano que responda a las nuevas necesidades sociales derivadas de la situación de crisis económica, desempleo endémico, salarios bajos, precariedad social y laboral, desequilibrios territoriales, cambios en la actividad económica y a la necesidad de reducir los niveles de contaminación en los territorios donde se incumplen las directivas de calidad del aire, entre otros. Hay que atender de forma clara y satisfactoria

la justa demanda social de un transporte público asequible a todos –sea cual sea la situación económica, social o laboral de cada persona, y viva donde viva– y en todos los territorios; la movilidad en transporte público adecuado y eficiente es una condición básica para poder acceder a un puesto de trabajo digno, a la vivienda, a la educación, a la formación continuada, a la cultura, al ocio y, en general, a toda la actividad económica y social del país, lo que debe traducirse en una tarificación social –de carácter solidario, especialmente protegida– y en un sistema integrado e integral de tarificación.

Los mencionados requisitos exigen que la presente ley refuerce las notas de accesibilidad en todo el territorio y de asequibilidad económica del servicio como propias del sistema de transporte público urbano e interurbano de Cataluña, que se recoge en la disposición adicional primera, la cual modifica la Ley 9/2003 en este sentido e introduce la acción pública para poder reclamar a las autoridades competentes las actuaciones imprescindibles para que este derecho a la movilidad pueda ser efectivo.

Las actuaciones públicas y privadas de responsabilidad de las administraciones competentes en esta materia se configuran en la Ley como un servicio de interés general de carácter universal, como medio absolutamente necesario para hacer posible la verdadera igualdad de oportunidades y la igualdad en el ejercicio de los derechos de todos los ciudadanos y alcanzar los objetivos de cohesión social y territorial que Cataluña se ha fijado en el Estatuto de autonomía, que, tanto en el preámbulo como en los artículos 4.3, 45.1, 46.4, 48.1, 149.1.e y especialmente el 169.1.e y f y el 149.5, establece que corresponde a la Generalidad, en lo que afecta al título competencial que ampara esta ley, la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres de viajeros por carretera, ferrocarril y cable que transcurran íntegramente dentro del territorio de Cataluña, independientemente de la titularidad de la infraestructura. Esta competencia incluye, en cualquier caso, la regulación, planificación, gestión, coordinación e inspección de los servicios y las actividades; la regulación de la intervención administrativa para el ejercicio de las actividades de transporte; la regulación del transporte urbano y de los operadores de las actividades vinculadas a la organización del transporte, y, en fin, la potestad tarifaria sobre los transportes terrestres.

El sistema de transporte público urbano e interurbano en Cataluña, como servicio de interés general de carácter universal, va más allá de las infraestructuras y los medios afectos al transporte público –como ya establecido en los tratados de la Unión Europea– para hacerse extensivo a las funciones, la organización y la prestación del sistema de transporte público a las personas, con la correlativa obligación de las administraciones de Cataluña competentes en esta materia de garantizar el acceso a este servicio a todas las personas, en todo el territorio y en condiciones de igualdad y de equidad. Para hacerlo posible, la presente ley, por medio de una disposición final, introduce las modificaciones necesarias en la Ley de la movilidad de Cataluña.

La situación actual de la financiación del transporte público pone de manifiesto que ahora hay que ir un poco más allá y establecer un marco global de financiación de la movilidad que permita transferir recursos entre la movilidad privada y la pública y realizar políticas de movilidad más ambiciosas que las actuales.

La movilidad tiene un consumo energético elevado y en buena parte depende de los combustibles fósiles. Esta dependencia y el elevado consumo energético dificultarán en el futuro la financiación de un sistema parecido al actual. Es preciso que los instrumentos de financiación ayuden a lograr un sistema de movilidad sostenible.

Estos últimos años la movilidad ha sido el tercer grupo de gasto en Cataluña, superado únicamente por la vivienda y la alimentación. Representa un gasto medio de más del 10 % de los ingresos familiares, si bien hay que destacar que se trata de un valor medio: los ciudadanos que se desplazan en transporte público tienen unos costes anuales que son la cuarta parte, o incluso menos, los que se desplazan en vehículo privado. Con un gasto medio semejante es posible financiar una movilidad suficiente y solidaria. La financiación de la explotación del transporte público actual es diez veces inferior al gasto en movilidad.

La movilidad, en conjunto, genera efectos externos negativos que hay que internalizar como parte de su estructura de costes y trasladar su repercusión económica a los usuarios,

de manera que se cumpla efectivamente el principio de quien contamina o congestiona, paga, y que las tarifas incorporen el coste de los efectos externos negativos de cada servicio de movilidad con la anticipación necesaria para hacer que el sistema sea sostenible.

El sistema de financiación debe permitir que la movilidad se financie a partir de las contribuciones de la sociedad y de todos los que se mueven, independientemente del modo utilizado, pero de una manera diferenciada atendiendo a los «efectos externos negativos» generados, es decir, el mayor o menor impacto ambiental y social del modo de transporte utilizado, y optimizando la seguridad vial. Por otra parte, también hay que tener un sistema de financiación que sea claro, comprensible y unificado, que separe claramente las inversiones de los gastos de funcionamiento, sin perjuicio de la información contable que permita identificar unas y otros y dar un tratamiento adecuado a la amortización del inmovilizado.

La evaluación de todos los elementos que intervienen en la prestación de los servicios de movilidad debe ser especialmente cuidadosa con los análisis de ciclo de vida que deben reflejar todos los efectos externos negativos que se generen, incluidas las emisiones de dióxido de carbono y la contaminación atmosférica local, entre otros.

La presente ley se estructura en tres capítulos, veintiséis artículos, diez disposiciones adicionales y tres disposiciones finales.

El capítulo I contiene las normas generales sobre el sistema de financiación del transporte público terrestre de Cataluña, entendido como la regulación de la financiación pública y los sistemas de tarificación de los distintos sistemas de transporte público urbano e interurbano terrestre dentro del marco competencial de la Administración de la Generalidad de Cataluña y las administraciones locales, cuyo objetivo se centra en garantizar el derecho a la movilidad de toda la población, independientemente de sus condicionantes sociales y económicos, y la prioridad de los medios de transporte públicos y colectivos con menos impacto ambiental.

El capítulo II está dedicado a las fuentes de financiación del transporte público, con una sección primera que propugna la cobertura del sistema y que identifica a su servicio las obligaciones de las administraciones competentes en esta materia, los gastos de explotación, los ingresos del sistema y el carácter específico de las aportaciones económicas a las políticas sectoriales, destinadas a ayudar de forma específica y complementaria a las personas con condiciones sociales y laborales desfavorables o a atender más cargas y costes de determinados sistemas territoriales de transporte. En esta sección aparece también la prescripción de tratamiento diferenciado de las inversiones y el tratamiento económico de la intermodalidad con formas de movilidad privada que la Ley desea potenciar, como son la bicicleta, los desplazamientos a pie y los sistemas de coche multiusuario y de coche compartido, con predominio de vehículos de bajas emisiones. Por último, también establece que determinados servicios a demanda puedan ser objeto de financiación pública por razón de insuficiencia de transporte público regular.

En cuanto a las tarifas, deben ser unificadas, no por modo de transporte, sino globalmente, a fin de hacer posibles políticas activas de cambio modal cuando estas sean necesarias. En este sentido, la sección segunda incluye los principios de aplicación a los sistemas de tarificación de transporte y los criterios básicos para la determinación de las tarifas de los sistemas de transporte público. Establece la integración tarifaria y la intermodalidad progresivas en todo el país, y fija la titularidad pública del sistema tarifario integrado. Asimismo, crea un título básico de transporte de referencia destinado a hacer efectivo el acceso asequible al servicio y fidelizar su utilización, y, por tanto, afecta a las políticas públicas de cohesión social y sostenibilidad ambiental. El título tiene carácter intermodal y multiviaje y debe permitir incorporar los servicios de movilidad y aplicar las correspondientes tarifas. Adicionalmente, se prevé la suspensión o la reducción de tarifas del transporte público en situaciones excepcionales. Con las disposiciones de la presente ley en materia de integración tarifaria, zonificación e intermodalidad, todo el territorio de Cataluña se constituye en un área integrada en las tarifas de los servicios de transporte público.

La sección tercera dispone la creación de nuevas figuras impositivas o recargos en impuestos municipales, destinados a la financiación del transporte público, como un recargo en el impuesto sobre actividades económicas (IAE) que grave las actividades empresariales y profesionales. También se establece una contribución especial para el transporte sostenible en grandes concentraciones vinculadas a la celebración de actos determinados y, en general, la creación de otros tributos con el fin de dotar la financiación del transporte público tomando en consideración, entre otros, los criterios de la obtención de beneficios económicos o patrimoniales particularizables derivados del transporte público; la manifestación de capacidad económica que resulta de la movilidad en vehículo privado; la contaminación y la congestión derivadas de la movilidad privada; la orientación a conductas de movilidad más sostenible y el cambio de modo al transporte público; la existencia de transporte público alternativo en términos de equivalencia económica, y la señal económica de los efectos externos negativos.

Los recursos que se puedan obtener por la cesión, total o parcial, de impuestos de titularidad estatal sobre consumos específicos o que graven la contraprestación económica y, en su caso, los beneficios para la utilización de vías de gran capacidad se destinan también a la financiación del sistema de transporte público.

El capítulo III regula la gestión del sistema: el régimen competencial en materia de gestión económica y financiera del sistema, los aspectos organizativos y de participación y los instrumentos de gestión.

La sección primera dispone que puedan hacerse cargo de la gestión económica y financiera tanto las administraciones competentes en cada servicio como los consorcios, autoridades u otros entes creados con esta finalidad en régimen de colaboración interadministrativa, con una mención expresa de las autoridades territoriales de movilidad para el ejercicio de las necesarias acciones de coordinación. Las tarifas son aprobadas por la administración competente en cada caso.

El Consejo Catalán de la Movilidad y la Mesa Social del Transporte Público de Cataluña, de acuerdo con la sección segunda, constituyen órganos de información y participación social en los términos de la normativa reguladora.

Las aportaciones de las distintas administraciones públicas deben ser estables y suficientes. De acuerdo con la regulación de la sección tercera, han de concretarse mediante los programas y presupuestos y los convenios de financiación que se establecen como instrumentos de gestión económica y financiera para la sostenibilidad del servicio. Los instrumentos presupuestarios y de programación, esencialmente propios de cada administración competente en esta materia, deben contener la asignación, anual o plurianual, de los recursos al sistema, y deben permitir el control, la supervisión y el seguimiento como factores de transparencia. Los convenios de financiación, con carácter interadministrativo, vinculan de forma plurianual las distintas administraciones titulares a los objetivos de sostenibilidad financiera del sistema de transporte público, en los términos y dentro del marco que configura la Ley.

La financiación de nuevas infraestructuras de los servicios de transporte público y de reparaciones y renovaciones corre a cargo de los presupuestos de inversión de las administraciones públicas competentes en la materia, o de las aportaciones de fondos europeos o de otras entidades u organismos públicos o privados, con carácter finalista. Se incluyen también los espacios intermodales para los peatones en las paradas, en un radio a definir por reglamento. Para la programación de las actuaciones de financiación de nuevas infraestructuras hay que efectuar una valoración conjunta de todas las actuaciones planificadas con criterios homogéneos.

La Ley es especialmente respetuosa con la autonomía local y con la legislación básica en materia de haciendas locales en cuanto a los mecanismos tributarios de financiación del servicio que se establecen, respetando los supuestos y los límites establecidos legalmente para la aplicación de las diversas figuras, y combina las fórmulas de integración tarifaria con la previsión de formas de concertación y colaboración interadministrativa como vía fundamental para garantizar la sostenibilidad económica del sistema.

## CAPÍTULO I

**Normas generales**Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. El objeto de la presente ley es regular la financiación del sistema de transporte público de Cataluña.

2. La presente ley se aplica al sistema de transporte público de Cataluña, configurado por el conjunto de servicios de transporte terrestre de viajeros, por carretera y ferroviario, urbanos e interurbanos, de competencia de la Administración de la Generalidad y de las administraciones locales de Cataluña.

3. Quedan excluidos del ámbito de la presente ley los servicios de transporte discrecional, el transporte sanitario, el transporte privado complementario y, con la excepción del artículo 9, el transporte en vehículos de hasta nueve plazas, incluido el conductor.

Artículo 2. *Objetivo.*

1. El objetivo de la presente ley es determinar el régimen de financiación del sistema de transporte público de Cataluña de forma que se asegure la movilidad de todos los usuarios.

2. Para lograr dicho objetivo, la Ley:

a) Determina las obligaciones de las distintas administraciones con competencias en materia de transporte público con relación a la financiación del sistema de transporte público.

b) Establece mandatos de relación con la Administración general del Estado en materia de concertación, coordinación y contribución a la financiación del sistema de transporte público.

c) Identifica los costes del sistema para cubrirlos económicamente con los recursos y las aportaciones que establece la propia ley.

d) Facilita la coordinación, la accesibilidad y la intermodalidad entre los servicios de transporte público, la utilización de la bicicleta y las operaciones o actividades consistentes en compartir una flota de vehículos de bajas emisiones que son utilizados de forma individual o bien en compartir, sin ánimo de lucro, un viaje, en la medida que supongan aportación de usuarios al transporte público.

3. El objetivo de la Ley ha de lograrse con la aplicación, en el conjunto del sistema de transporte público de Cataluña, de los principios y criterios de ordenación y de gestión siguientes:

a) Uso óptimo del conjunto de los recursos de movilidad.

b) Prioridad de los medios de transporte públicos colectivos.

c) Garantía de accesibilidad, flexibilidad, eficiencia y equidad social.

d) Reequilibrio territorial.

e) Integración de los distintos sistemas de transporte y garantía de interoperabilidad e intermodalidad.

f) Priorización de la propulsión eléctrica, las fuentes de energías renovables y los combustibles fósiles de bajas emisiones contaminantes en cumplimiento de la normativa de la Unión Europea relativa a los combustibles más limpios para el transporte.

g) Optimización de los impactos socioeconómicos, con la maximización del beneficio común, teniendo en cuenta la capacidad económica de los usuarios.

h) Evaluación de las alternativas de movilidad existentes entre un origen y un destino determinados y priorización de las que sean más eficientes en términos ambientales y económicos.

i) Consideración de los efectos externos de los diversos modos de transporte público colectivo.

### Artículo 3. *Definiciones.*

A efectos de lo dispuesto por la presente ley, se entiende por:

a) Impacto ambiental: la incidencia de cada medio de transporte en la modificación de las condiciones ambientales, especialmente la alteración de la composición habitual del aire por la emisión de gases, compuestos, partículas y sustancias nocivas o tóxicas para la calidad del aire, o porque provoca efecto invernadero, ruido y perjuicio para la salud pública, tanto en impactos actuales como en previsión de efectos futuros, considerados individualmente o acumulativamente.

b) Intermodalidad: el movimiento de personas o mercancías que conlleva el uso sucesivo de dos o más modos de transporte para completar el desplazamiento.

c) Modos de transporte público: el sistema o medio para trasladar personas o productos de un lugar a otro, que puede ser terrestre –por carretera, ferrocarril y cable–, marítimo, fluvial o aéreo.

d) Operadores: las empresas, públicas, privadas o mixtas, prestadoras de servicios de transporte público de personas.

e) Servicios a demanda: los servicios de transporte público que se prestan habiendo concertado previamente el desplazamiento por vía telefónica, telemática o por otros medios análogos.

f) Sistema de coche compartido: la actividad que consiste en compartir un coche con otros usuarios, tanto para trayectos periódicos como para viajes ocasionales, también conocida como *car pooling*.

g) Sistema de coche multiusuario: la modalidad de alquiler de vehículos en que el usuario lo alquila por un período corto de tiempo, mediante una organización específica en la que concurren otros usuarios, también conocida como *car sharing*.

h) Sistema de transporte público: el conjunto o la red de medios y servicios de titularidad o responsabilidad pública destinados al desplazamiento de personas.

i) Sistema tarifario integrado: el conjunto de medios o actividades de transporte público que en un ámbito territorial determinado se desarrollan de conformidad con tarifas uniformes.

j) Transporte discrecional: el transporte público de personas que se realiza sin sujeción a itinerarios, calendarios ni horarios prefijados.

k) Validación y cancelación de títulos: la acción de acuerdo con la que se comprueba que el usuario posee un título que le permite efectuar el trayecto establecido y este se contabiliza a efectos de tenerlo en cuenta para futuros viajes con este título.

l) Zona: el ámbito de aplicación integrada de un sistema tarifario con un precio uniforme sin consideración de la distancia recorrida ni los cambios modales en un tiempo prefijado.

## CAPÍTULO II

### Fuentes de financiación del transporte público

#### *Sección primera. Aspectos generales*

### Artículo 4. *Cobertura del sistema.*

1. Las administraciones públicas aseguran la financiación adecuada del conjunto del sistema de transporte público de viajeros mediante los recursos económicos que se destinan de acuerdo con la presente ley y que se aplicarán atendiendo a la naturaleza del transporte y la tipología del gasto a cubrir.

2. Las necesidades de financiación del sistema de transporte público deben evaluarse de acuerdo con su valor económico, teniendo en cuenta también los efectos externos, positivos y negativos, de carácter social y ambiental presentes y futuros.

3. Los costes derivados de la implantación de servicios de transporte público nuevos que excedan la cifra de integración tarifaria prevista en el proyecto de implantación

aprobado corren a cargo de los presupuestos de las administraciones titulares para todo el período que esté establecido o hasta el momento en que su déficit de explotación se equipare al del sistema en el que aquellos servicios estén integrados.

4. La Administración de la Generalidad, con la colaboración de las restantes administraciones con competencias en esta materia, ha de efectuar un seguimiento anual del sistema de movilidad en Cataluña, que incluye los balances de las fuentes de financiación del transporte público, los gastos de todos los sistemas y el cálculo de todos los efectos externos positivos, negativos y de carácter social y ambiental, presentes y futuros.

#### Artículo 5. *Obligaciones de las administraciones.*

1. Las administraciones con competencia en los diversos medios de transporte público deben garantizar el equilibrio financiero del conjunto del sistema, de acuerdo con los términos establecidos por la presente ley y, en su caso, mediante convenios de financiación, consorcios u otras fórmulas de colaboración interadministrativa.

2. Cada administración, en cuanto a su ámbito de competencias, ha de consignar en el presupuesto de cada ejercicio los importes destinados a la financiación de los medios de transporte público, de conformidad con sus respectivas obligaciones y con los convenios o acuerdos de financiación suscritos.

3. Las aportaciones de las administraciones públicas deben ser estables, con un grado de cobertura adecuado a los criterios fijados por la presente ley y han de contener previsiones plurianuales suficientes para garantizar el mantenimiento del conjunto del sistema de transporte público.

4. Las aportaciones de las administraciones deben ser proporcionales a las necesidades de movilidad en cada ámbito territorial y deben ponderarse en función del número de habitantes, la densidad de población, la extensión territorial y la red de comunicaciones en servicio con la finalidad de favorecer el reequilibrio territorial y un desarrollo adecuado de los sistemas de transporte público en el conjunto del territorio de Cataluña.

5. Las aportaciones de cada administración han de concretarse y llevarse a cabo por medio de los correspondientes instrumentos de financiación de carácter plurianual.

6. El porcentaje de la aportación genérica pública a los gastos de funcionamiento de los sistemas integrados de transporte público urbano, interurbano y metropolitano debe permitir alcanzar la cobertura del sistema, junto con los ingresos directos tarifarios y el resto de ingresos que se destinan al mismo de acuerdo con la presente ley.

#### Artículo 6. *Gastos de explotación.*

1. Los gastos de explotación que deben considerarse costes de operación del sistema son, como mínimo, los siguientes:

a) Gastos de funcionamiento ordinario, que incluyen el personal, los suministros, la seguridad y similares.

b) Gastos de mantenimiento y reparaciones ordinarias del material móvil.

c) La amortización del material móvil.

d) Gastos de mantenimiento y reparaciones ordinarias de las infraestructuras de transporte, de suministro, de señalización y de seguridad.

e) Otros gastos derivados del correcto funcionamiento del sistema de transporte público que no incluyan la inversión para nuevas instalaciones y la amortización de las infraestructuras.

2. Pueden establecerse por reglamento indicadores o estándares de costes directos e indirectos por ámbitos y tipologías de servicio con efectos de evaluación y de transparencia.

**Artículo 7. Ingresos del sistema.**

Son ingresos del sistema de transporte público:

- a) Los procedentes de las tarifas de los servicios, en sus distintas modalidades.
- b) Las aportaciones generales de las administraciones públicas consignadas en sus respectivos presupuestos.
- c) Los impuestos, tasas, participaciones y recargos tributarios que se establezcan específicamente para contribuir a la financiación del sistema de transporte público.
- d) Las aportaciones específicas, procedentes de los presupuestos de los organismos o entidades públicas o privadas responsables de la aplicación de políticas sectoriales o territoriales mediante los pertinentes convenios con las administraciones competentes en esta materia.
- e) Los ingresos para la financiación del sistema de transporte público procedentes de los estudios de evaluación de la movilidad generada, así como cualquier otra figura urbanística que tenga la misma finalidad.
- f) Los ingresos comerciales y otros ingresos atípicos generados por la gestión del sistema de transporte público.
- g) Los ingresos procedentes de la imposición de sanciones administrativas en materia de transporte de personas.
- h) Cualquier otro ingreso que pueda vincularse a la financiación del sistema de transporte público.

**Artículo 8. Aportaciones de las políticas sociales al sistema de tarificación del transporte público.**

1. Las reducciones, bonificaciones y subvenciones a las tarifas del transporte público destinadas a subvenir a los gastos de transporte de determinados colectivos o personas son asumidas con cargo a los programas específicos destinados a estos fines en los presupuestos de los organismos o entidades públicas o privadas responsables de la ejecución de las correspondientes políticas y han de aportarse a la financiación del sistema mediante los correspondientes convenios.

2. Las reducciones, bonificaciones o subvenciones específicas de las tarifas del transporte público son de aplicación a los títulos de transporte regulados por el artículo 15, de forma acumulativa o complementaria, según proceda.

**Artículo 9. Integración de los servicios a demanda.**

Los servicios a demanda en funcionamiento en territorios o trayectos en los que no se pueda disponer permanentemente y con frecuencias adecuadas de sistemas de transporte público regular en vehículos de uso colectivo, debido a la baja densidad de población, al número reducido de habitantes de los municipios o a la dispersión urbana, son parte del sistema de transporte público a los efectos de garantizar su financiación e inclusión en el sistema tarifario integrado.

**Artículo 10. Intermodalidad entre el transporte público y la bicicleta.**

1. Los servicios de transporte público deben incorporar, siempre que técnicamente sea posible, el transporte gratuito de las bicicletas de los usuarios.
2. Las administraciones públicas deben promover la intermodalidad y la integración tarifaria entre los sistemas de bicicletas de uso público y el sistema de transporte público.

**Artículo 11. Intermodalidad entre el transporte público y los sistemas de coche multiusuario y de coche compartido.**

Las administraciones públicas deben promover la intermodalidad entre los sistemas de coche multiusuario y de coche compartido y el transporte público, de forma que ambos

sistemas se vean favorecidos por la aportación de pasajeros en las estaciones y los intercambiadores desde las zonas periféricas y no suficientemente cubiertas con servicio de transporte colectivo.

## Artículo 12. *Financiación de las infraestructuras de transporte.*

1. La construcción o puesta en funcionamiento de nuevas infraestructuras de los servicios de transporte público, incluidos los espacios de intercambio modal, ha de financiarse con cargo a dotaciones para inversión de los presupuestos de las administraciones públicas competentes en esta materia, con utilización, en su caso, de las fórmulas de colaboración con la iniciativa privada establecidas legalmente y contando, en su caso, con las aportaciones de fondos públicos europeos o de otro origen.

2. Para la programación de las actuaciones de financiación de nuevas infraestructuras hay que efectuar una valoración de todas las actuaciones planificadas con criterios homogéneos, que incluyan su evaluación económica, social y ambiental desde la construcción hasta el final de su vida útil.

### *Sección segunda. Las tarifas del transporte*

## Artículo 13. *Principios de aplicación a los sistemas de tarificación del transporte.*

1. Las tarifas y los títulos de transporte del sistema de transporte público de Cataluña deben determinarse atendiendo a los siguientes criterios:

a) La proporcionalidad respecto a la utilización y los costes de producción de los servicios, sin perjuicio de los mecanismos compensatorios que resulten de la aplicación del resto de criterios del presente artículo.

b) La integración progresiva y proporcionada de los efectos externos ambientales y sociales, tanto positivos como negativos, que resultan de los distintos sistemas de transporte privado y público.

c) La sencillez, claridad y transparencia del sistema para que sea comprensible para los usuarios.

d) El fomento de políticas activas de cambio modal y de fidelización de los usuarios del transporte público, por razones de eficiencia, accesibilidad y minimización de costes económicos y de impactos socioambientales.

e) La previsión de una tarificación social que permita la movilidad en transporte público de todos los usuarios, con independencia de sus recursos económicos, su estado físico o su situación sociolaboral.

f) La previsión de medidas específicas de reducción o exención tarifaria, aplicables en tiempo o situaciones especiales o en zonas determinadas, para desarrollar políticas de mejora ambiental, de mitigación de impactos ambientales o naturales o de salud pública.

g) La previsión de medidas de reequilibrio y compensación interterritorial, para garantizar la accesibilidad con sistemas de transporte público asequibles y efectivos en todo el territorio, con especial atención a la densidad de población, al poblamiento disperso, a la dificultad orográfica o a la situación periférica o alejada con relación a los principales servicios e infraestructuras de transporte o los polígonos de concentración de actividad económica o de servicios públicos.

h) La integración de propuestas formuladas por las distintas administraciones públicas y entidades socioeconómicas en la financiación del servicio del transporte público al objeto de favorecer el acceso al transporte público a personas que merezcan una protección especial o una atención por razón de edad, de situación sociolaboral o de limitaciones personales, así como la accesibilidad de trabajadores y usuarios en ámbitos de concentración de actividades económicas y similares, asumidas a cargo de los programas específicos para estos fines en los presupuestos de los organismos o entidades públicas o privadas responsables de la iniciativa.

2. Los títulos de transporte han de tener un soporte tecnológico común que se extienda progresivamente a todo el territorio de Cataluña y que, como mínimo, ha de permitir:

- a) Identificar los distintos sistemas tarifarios aplicables al usuario, de acuerdo con el artículo 15.
- b) Identificar los distintos medios de validación y cancelación de los títulos de transporte.
- c) Aplicar la tarifa total que corresponda según los cambios modales o de zona y la distancia recorrida con las validaciones de entrada y salida que sean necesarias.
- d) Incorporar los distintos medios de pago.
- e) Incorporar los datos necesarios para aplicar los criterios del apartado 1.

3. Los datos incorporados al soporte tecnológico común del sistema tarifario integrado no pueden ser cedidos a entidades privadas ni explotadas con fines comerciales ajenas al servicio público de transporte.

#### Artículo 14. *Determinación de las tarifas de los sistemas de transporte público.*

1. Las tarifas del sistema tarifario integrado se fijan atendiendo al equilibrio de los costes de operación y al conjunto de ingresos del sistema, incluidas las aportaciones que deben efectuar las administraciones competentes en esta materia. Junto con los costes directos o indirectos de explotación, hay que tener en cuenta los efectos externos negativos de los servicios de movilidad y los efectos sobre la planificación de financiación por parte de las administraciones públicas competentes en esta materia. Del mismo modo, los costes directos o indirectos de explotación y los efectos externos negativos de los servicios de transporte deben tenerse en cuenta en el primer establecimiento o en la revisión de las distintas tarifas del sistema de transporte público.

2. Las tarifas deben fijarse en el marco de los planes o previsiones plurianuales de financiación del sistema de transporte público y con las correspondientes previsiones de los presupuestos de las administraciones públicas competentes en esta materia.

#### Artículo 15. *Sistema tarifario integrado.*

1. El sistema tarifario integrado incluye:

- a) Un título general de transporte destinado a hacer efectivo el acceso a un transporte público asequible y fidelizar su utilización.
- b) Uno o varios títulos sociales y ambientales que incorporen las políticas públicas de cohesión social y sostenibilidad ambiental.
- c) Otros títulos de transporte para los usuarios no habituales.

2. Los títulos deben tener en consideración los diferentes perfiles y necesidades de los usuarios y adaptar el precio del transporte a su movilidad real, con descuentos, cuando proceda, que favorezcan el uso del sistema y con una tarificación social flexible, personalizada y equitativa.

3. Los títulos, de acuerdo con sus características y su finalidad, tienen carácter intermodal, multiviaje, recargable y flexible. En cuanto a su utilización:

a) Favorecen la movilidad con cualquier medio de transporte público integrado en toda Catalunya, con un pago y un importe únicos por viaje que permiten el transbordo en las condiciones que se determinen, con las tarifas uniformes que sean de aplicación y con la validación preceptiva en cada cambio de modo de transporte.

b) Permiten la movilidad interurbana con validación de entrada y de salida en los medios de transporte interurbanos para determinar el número de zonas o la distancia del recorrido del desplazamiento.

c) Permiten incorporar los servicios de movilidad y repercutir las tarifas de aplicación en cada caso.

4. Mediante los títulos sociales y ambientales a que se refiere el apartado 1.b, las administraciones competentes en esta materia deben implantar y desarrollar políticas públicas de cohesión social y sostenibilidad ambiental en beneficio de determinados tipos de usuarios para hacer efectivo el derecho al transporte público en los términos establecidos por la presente ley. Las tarifas aprobadas en el marco de estas políticas tienen un tratamiento diferenciado en el sistema tarifario y tecnológico común y el importe inicial y las revisiones posteriores deben tomar en consideración los valores mínimos de salario y renta de referencia, sin superar las cuantías o líneas de evolución que, de forma predeterminada y con alcance plurianual, establezcan las administraciones competentes.

#### Artículo 16. *Integración tarifaria, zonificación e intermodalidad.*

1. Las administraciones competentes en materia de transporte deben garantizar el acceso al servicio con un único pago integrado que incluya el transbordo y favorezca la intermodalidad. Con esta finalidad se constituirán áreas de gestión tarifaria integrada del transporte público, de ámbito municipal, supramunicipal o metropolitano, para los desplazamientos que se efectúen dentro de un espacio de tiempo e independientemente de los cambios intermodales y de la distancia recorrida, en los términos establecidos en la disposición adicional novena.

2. La titularidad del sistema tarifario integrado es pública y se efectúa una gestión única en el conjunto del territorio de Cataluña, sin perjuicio de las competencias que puedan corresponder a las distintas administraciones en materia de transportes y movilidad, las que han de formalizar los pertinentes acuerdos para garantizar la sostenibilidad y la eficiencia del sistema, en los términos de la presente ley.

3. Las normas de funcionamiento y gestión del sistema tarifario integrado han de establecer los mecanismos para la distribución adecuada de los ingresos percibidos y las aportaciones que deban efectuar las administraciones para la compensación a las empresas operadoras de la obligación de servicio público que pueda comportar la aplicación del sistema tarifario integrado en los servicios que gestionan.

4. Pueden establecerse o mantenerse los sistemas tarifarios propios en cualquier ámbito, incluidos los de las autoridades territoriales de movilidad, que, en cualquier caso, han de coordinarse con el sistema tarifario del conjunto del territorio de Cataluña.

5. Los títulos sociales o ambientales establecidos por el artículo 15.1.b pueden tener aplicación general o limitada a determinados ámbitos o territorios, cuando sea necesario atender a situaciones singulares, específicas o de carácter temporal.

#### Artículo 17. *Suspensión o reducción de tarifas del transporte público en situaciones excepcionales.*

1. Las autoridades competentes en esta materia pueden acordar la reducción de las tarifas del transporte público, con carácter excepcional y de alcance temporal y territorial limitado, por razones ambientales, en el marco de los planes de calidad del aire en zonas de protección especial y de prevención de la contaminación atmosférica, o por motivos de seguridad pública o en el caso de catástrofes naturales u otras situaciones extraordinarias.

2. Los importes no percibidos en los casos a que se refiere el apartado 1 para la financiación del transporte público deben ser asumidos con cargo a los programas o fondos de contingencia específicos con estos fines en los presupuestos de los organismos públicos responsables de la aplicación de dichas medidas.

#### *Sección tercera. La fiscalidad específica para la financiación del sistema*

#### Artículo 18. *Tributos propios para la financiación del sistema de transporte público.*

1. Con el fin de dotar de más recursos la financiación del transporte público, el Gobierno, en el ámbito de sus competencias, ha de presentar al Parlamento los pertinentes proyectos legislativos para el establecimiento progresivo de nuevos tributos, teniendo en consideración los beneficios y los efectos externos derivados del transporte público.

2. La Administración de la Generalidad y los entes locales pueden establecer recargos, o aumentar los tipos impositivos o las cuotas, sobre los tributos ya existentes cuya recaudación ha de destinarse a la financiación del transporte público, en el marco de la legislación general tributaria y la legislación sobre finanzas públicas.

3. Entre las figuras tributarias específicas a que se refieren los apartados 1 y 2, se pueden establecer progresivamente:

a) Un recargo sobre el impuesto de actividades económicas que grave la actividad de las superficies comerciales medianas y grandes, las galerías comerciales y otras concentraciones o áreas comerciales urbanas y de servicio con facturación anual superior a un millón de euros para cada establecimiento o acumulativo de cada área o conjunto, en núcleos urbanos o conurbaciones que estén dotados de sistemas internos de transporte público urbano de alta frecuencia y atendiendo a la normativa sobre centros comerciales y sobre efectos de los estudios de la movilidad generada, en los términos que determine la legislación sobre haciendas locales.

b) Una contribución especial o una tasa, según proceda, para la adopción de medidas especiales y extraordinarias de ordenación del tráfico y de transporte colectivo sostenible en ocasión de actos con gran concurrencia.

c) Tributos sobre la congestión y la contaminación derivadas de la utilización del vehículo privado, con las siguientes modalidades:

1.º Impuestos o tasas que graven la utilización de las vías de alta capacidad, a fin de contribuir a la financiación del sistema de transporte público.

2.º Impuestos o tasas que graven la contaminación atmosférica producida por vehículos a motor en desplazamientos comerciales o privados con utilización de aparcamientos de rotación en vías públicas y establecimientos comerciales o de los existentes en edificios o centros generadores de movilidad situados en zonas de protección atmosférica especial definidas de acuerdo con la normativa vigente. Los recursos económicos generados deben contribuir a sufragar el coste de medidas de bonificación del transporte público en los supuestos establecidos por el artículo 17.

d) Impuestos o tasas sobre el impacto ambiental causado por los vehículos a motor en la modalidad de utilización potencial de vehículos a motor con domicilio en Cataluña, así como por los vehículos a motor en la modalidad de circulación en itinerancia y turística.

e) Un recargo sobre el impuesto sobre bienes inmuebles, en los supuestos y dentro de los límites establecidos por la legislación sobre haciendas locales.

f) Un recargo, o un aumento del tipo impositivo sobre el impuesto correspondiente, según proceda, sobre la matriculación o la puesta en circulación de vehículos a motor, limitado a determinadas categorías en función de la incidencia medioambiental.

4. Los recargos específicos sobre los tributos que tengan carácter exclusivamente local y las contribuciones especiales son establecidos y gestionados por los respectivos ayuntamientos y destinados a la aportación de la Administración local correspondiente a la financiación de su sistema de transporte público, en el marco de las obligaciones de cobertura del sistema y de concertación y colaboración establecido por los artículos 4 y 5.

5. Si una administración local incluida en un ámbito de gestión integrada del transporte desea prescindir de la aplicación en su municipio de uno o más de los recargos específicos sobre tributos locales que se apliquen en el resto de municipios del mismo ámbito, debe prever las aportaciones necesarias para garantizar el equilibrio del sistema en los términos de los apartados 1 a 4.

6. Todos los ingresos provenientes de la aplicación de los tributos de carácter ambiental tienen carácter finalista y han de destinarse a la financiación del transporte público, de acuerdo con el porcentaje que acuerden las administraciones titulares.

## Artículo 19. *Cesión y participación en tributos estatales.*

1. Se puede incorporar a la financiación del sistema de transporte público la recaudación de impuestos cedidos por el Estado o la de los impuestos en los que participe la Generalitat, actualmente o en el futuro, y particularmente una parte de la recaudación del impuesto sobre hidrocarburos, de conformidad con los términos que sean acordados o establecidos legalmente.

2. Se destinan también a la financiación del sistema de transporte público los recursos que se obtengan por la cesión, total o parcial, de la recaudación de los tributos y demás exacciones de titularidad estatal que se exijan por la utilización de vías de gran capacidad en Cataluña o que graven la contraprestación económica, y, en su caso, el beneficio derivado de la utilización onerosa de estas.

## CAPÍTULO III

### Gestión del sistema

#### *Sección primera. Régimen competencial*

## Artículo 20. *Gestión económica y financiera del sistema de transporte público.*

La gestión económica y financiera del sistema de transporte público corresponde a las administraciones competentes en la prestación de cada servicio, o a los consorcios, autoridades u otros entes creados con dicha finalidad en régimen de colaboración interadministrativa.

## Artículo 21. *Competencia para la determinación de las tarifas aplicables al sistema de transporte público.*

1. Las tarifas del transporte público de Cataluña son fijadas y aprobadas por la administración competente en materia de transportes que corresponda en cada caso y de acuerdo con su normativa reguladora.

2. El establecimiento y la revisión de las tarifas han de someterse al informe previo del Consejo Catalán de la Movilidad.

3. Las tarifas sociales y ambientales y los criterios para su aplicación son propuestos por las administraciones competentes en la implantación de las políticas de cohesión social, mejora medioambiental o reequilibrio territorial, que asumen la correspondiente aportación económica, en los términos del artículo 15 y aprobadas por la administración competente en materia de transportes que corresponda en cada caso.

#### *Sección segunda. Aspectos organizativos y de participación*

## Artículo 22. *Coordinación institucional para la financiación del transporte público.*

1. La Administración de la Generalidad y las administraciones locales, en razón de sus respectivas competencias, han de coordinar la actuación de manera que queden garantizados la financiación del sistema de transporte público en los términos establecidos por la presente ley y, en particular, los aspectos relativos a los sistemas tarifarios integrados y los demás aspectos a que se refieren los artículos 15 y 16.

2. La Administración de la Generalitat y las administraciones locales han de ejercer las acciones de coordinación necesarias mediante las autoridades territoriales de movilidad.

3. Las normas reguladoras del funcionamiento de las autoridades territoriales de movilidad han de establecer las condiciones de participación de la Administración general del Estado en caso de que este realice contribuciones económicas efectivas a la financiación del transporte público.

## Artículo 23. *El Consejo Catalán de la Movilidad.*

1. El Consejo Catalán de la Movilidad es el organismo de información y participación de las autoridades territoriales de movilidad y las entidades representativas de las asociaciones de entes locales de Cataluña, así como del conjunto de los agentes económicos, sindicales y sociales que integren la Mesa Social del Transporte Público de Cataluña.

2. El Consejo Catalán de la Movilidad debe ser informado periódicamente de las acciones llevadas a cabo por las autoridades competentes en materia de transporte público y de la financiación del mismo, y específicamente por las autoridades territoriales de movilidad, en aplicación de la presente ley.

3. El Consejo Catalán de la Movilidad debe emitir su informe previo, como mínimo, con relación a los criterios generales y las propuestas de determinación y revisión de tarifas de cada uno de los títulos que integren el sistema de transporte público de Cataluña, los sistemas de integración tarifaria y el soporte tecnológico común, en los términos de los artículos 14, 15 y 16.

4. La composición, los criterios de representación y las normas de funcionamiento del Consejo Catalán de la Movilidad han de definirse por reglamento.

## Artículo 24. *La Mesa Social del Transporte Público de Cataluña.*

1. Se crea la Mesa Social del Transporte Público de Cataluña, con carácter de órgano de participación, información y seguimiento de los usuarios en las políticas de transporte público y, en especial, de la financiación, de los títulos y del sistema tarifario de este transporte.

2. En la Mesa Social del Transporte Público de Cataluña tienen representación las entidades sindicales, sociales, medioambientales y de consumidores y usuarios que actúen en el ámbito del transporte público, en la forma que se determine.

3. La Mesa Social del Transporte Público de Cataluña ha de designar de entre sus miembros los representantes que también deban integrar el Consejo Catalán de la Movilidad.

4. La concreción de las funciones y del régimen de designación de representantes y otros aspectos funcionales de la Mesa Social del Transporte Público de Cataluña ha de determinarse por reglamento.

### *Sección tercera. Los instrumentos de gestión*

## Artículo 25. *Programas y presupuestos.*

1. Para la gestión de los recursos del sistema de financiación, las administraciones titulares de acuerdo con el artículo 22.1 deben dotarse de los instrumentos presupuestarios y de programación, anual o plurianual, y de seguimiento contable de los operadores, que permitan el control, la supervisión y el seguimiento de forma continuada, con el fin de garantizar la transparencia y el uso eficiente.

2. La información económica y contable debe incluir para cada servicio la información significativa sobre los activos y el estado de dotación de las correspondientes amortizaciones en la forma fijada por reglamento.

3. Los mecanismos de información económica y contable han de permitir conocer el origen de los fondos de todas las aportaciones públicas y tarifarias y los gastos del sistema, y han de ser suficientes para garantizar que se cumplan las determinaciones de los apartados 1 y 2.

## Artículo 26. *Convenios de financiación y contratos de servicio público.*

1. Con el fin de garantizar la sostenibilidad del sistema de transporte público, se pueden suscribir, en los términos de la normativa comunitaria, convenios de financiación entre las administraciones competentes en esta materia y contratos de servicio con los

operadores de transporte público. Estos convenios y contratos de servicio han de determinar, en su caso, el importe de las aportaciones públicas al mantenimiento del sistema de transporte y las condiciones de uso de los fondos asignados.

2. Los convenios de financiación han de incorporar los mandatos derivados de los programas de desarrollo de nuevos sistemas o de ampliación de los actuales, así como:

- a) Las aportaciones de las administraciones a la explotación de estos sistemas.
- b) Las aportaciones de las administraciones a la financiación de las infraestructuras necesarias para el desarrollo de la planificación de movilidad aprobada.

3. Los convenios de financiación y los contratos de servicio público han de tener una vigencia adecuada a la programación del servicio, y se puede prever su prórroga hasta la siguiente suscripción de convenio.

Disposición adicional primera. *Obligaciones financieras de las administraciones.*

Las obligaciones financieras del sistema de transporte público exigibles en el momento de la entrada en vigor de la presente ley han de ser atendidas por las administraciones competentes en esta materia con cargo a sus respectivas dotaciones presupuestarias, sin que se puedan computar como coste en la determinación de las tarifas del servicio.

Disposición adicional segunda. *Aportación de los presupuestos generales del Estado.*

El Gobierno de la Generalidad ha de negociar con la Administración general del Estado el establecimiento de un marco regular y estable de aportaciones de los presupuestos generales del Estado en el sistema de financiación del transporte público urbano de Cataluña.

Disposición adicional tercera. *Nuevas figuras impositivas.*

El Gobierno, a fin de cumplir lo dispuesto por el artículo 18, ha de:

- a) Presentar al Parlamento uno o más proyectos de ley para la efectiva implantación de las figuras impositivas a que se refiere la presente ley, en las materias de su competencia y destinadas específicamente a nutrir las nuevas fuentes de financiación del transporte público, en el marco de lo dispuesto por el apartado 2 de la disposición adicional quinta.
- b) Presentar al Parlamento una o más proposiciones de ley para su tramitación en el Congreso de los Diputados, con el fin de que se creen o se habiliten las medidas legislativas de competencia estatal necesarias para permitir la implantación efectiva de las figuras impositivas a que se refiere la presente ley.
- c) Iniciar las negociaciones con la Administración del Estado y, en su caso, presentar al Parlamento una iniciativa legislativa para tramitar en el Congreso de los Diputados, con el fin de obtener la cesión total o parcial de la recaudación de los impuestos de titularidad estatal que graben la contraprestación económica y, en su caso, el beneficio por la utilización de vías de gran capacidad de Cataluña.

Disposición adicional cuarta. *Contabilidad ampliada.*

1. El Gobierno ha de elaborar una contabilidad ampliada de la movilidad teniendo en cuenta los efectos externos y los impactos sociales y ambientales, que ha de servir de base de debate y toma de decisiones en materia de gestión de la movilidad. Esta información debe quedar integrada en el seguimiento anual del sistema de movilidad en Cataluña y la evaluación que se efectúe debe entregarse al Observatorio de la Movilidad de Cataluña, que la hará pública anualmente.

2. En la determinación de los efectos externos presentes y futuros de los distintos sistemas de transporte, mientras no exista una reglamentación posterior se aplicarán las directrices europeas más actualizadas.

Disposición adicional quinta. *Integración de funciones.*

1. La Administración de la Generalidad y las autoridades territoriales de movilidad han de promover la integración de las actuales funciones que en materia de financiación del transporte público ejercen las distintas administraciones públicas mediante los convenios y acuerdos que suscriben y otorgan, que pueden conllevar la ampliación o modificación del ámbito y la responsabilidad de las autoridades territoriales de movilidad.

2. La Administración de la Generalidad, con la colaboración de las demás administraciones con competencias en esta materia, mientras no sea efectiva la integración de funciones a que se refiere el apartado 1, ha de efectuar el seguimiento completo e integrado de todas las fuentes de financiación del sistema de movilidad en Cataluña, de los fondos que se creen y gestionen a partir de los recursos establecidos por la presente ley y de las aportaciones de cualquier naturaleza que efectúen las administraciones públicas con competencias sectoriales que incidan en ese sistema. A tal efecto debe dotarse de los instrumentos que aporten la transparencia máxima a los flujos económicos, a su origen y su aplicación.

Disposición adicional sexta. *Promoción de la movilidad sostenible.*

1. La Administración de la Generalidad, los organismos dependientes y el resto de administraciones públicas han de llevar a cabo una política activa de promoción de la movilidad sostenible con relación a sus respectivos centros de trabajo, que ha de incluir, entre otras, la promoción de las vigentes medidas fiscales de incentivo y una gestión adecuada de los aparcamientos.

2. La Administración de la Generalidad y los organismos dependientes, en el plazo de tres meses a contar desde la entrada en vigor de la presente ley, han de formular, con la participación de los representantes del personal, un programa específico de medidas para promocionar la movilidad sostenible y la utilización de los medios de transporte público y para informar de las ventajas fiscales que ofrece.

Disposición adicional séptima. *Coordinación de las políticas tarifarias.*

Mientras no se produzca la plena integración de los sistemas de bicicletas de uso público en funcionamiento en uno o más municipios o ámbitos territoriales, las autoridades competentes en materia de transporte público de la Generalidad y de las administraciones locales que tengan este servicio han de coordinar las políticas tarifarias y las aportaciones económicas necesarias a los efectos de la progresiva integración en los desplazamientos intermodales. El Consejo Catalán de la Movilidad ha de emitir su informe en el procedimiento de determinación de las tarifas aplicables a los sistemas de bicicletas de uso público.

Disposición adicional octava. *Gestión del servicio.*

1. La gestión directa del servicio de los operadores públicos se basa en criterios de rentabilidad, eficiencia y productividad, con aplicación de los instrumentos jurídicos y económicos de gestión empresarial necesarios para hacer efectiva su autonomía de decisión en todos los ámbitos de la gestión del servicio que tienen encomendado y que deben reflejarse en los planes de actuación y, en su caso, en los contratos-programa que se aprueben por los órganos competentes, en el marco de lo establecido por la presente ley.

2. El plan de actuación empresarial de Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña es aprobado por el Gobierno, tiene vigencia plurianual y ha de contener, entre otras, las medidas que permitan disponer de un marco de financiación estable y sostenible para la empresa, incluido el tratamiento adecuado de su endeudamiento a largo plazo, y gestionar los recursos humanos de forma que asegure el dimensionamiento correcto de la plantilla respecto al número y la especialización de sus efectivos y su retribución y jubilación y el relevo generacional y las necesidades organizativas derivadas de la evolución del servicio.

3. La aplicación de las medidas incluidas en el plan de actuación empresarial de Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, que no puede suponer un incremento de gasto público más allá de los límites autorizados, no está sujeta a las limitaciones genéricas que puedan establecer las leyes de presupuestos en materia de personal destinadas al conjunto del sector público de la Generalidad. La efectividad de las decisiones de gestión empresarial con contenido económico adoptadas por la empresa en materia de personal está condicionada únicamente, en el marco de la legislación básica de aplicación y de la legislación presupuestaria, a la consecución de los objetivos económicos fijados en el plan de actuación empresarial y, en su caso, en el contrato programa, para cada ejercicio.

4. Las disposiciones de los apartados 1, 2 y 3 son de aplicación íntegramente a la totalidad de las actividades empresariales que Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña ejerce en régimen de autonomía organizativa y económica por encargo del Gobierno.

Disposición adicional novena. *Áreas de gestión unitaria del transporte público.*

1. Las administraciones competentes en esta materia han de definir, en el plazo de un año a contar desde la entrada en vigor de la presente ley, las áreas de gestión tarifaria integrada a que se refiere el artículo 16.

2. La efectividad de la definición requiere, en todos los casos, la aprobación dentro del ejercicio presupuestario inmediatamente posterior de los mecanismos adecuados de compensación económica de las diferencias de ingresos derivadas de la integración tarifaria de las distintas zonas existentes cuando entre en vigor la presente ley y que deberán garantizar la aportación estable y suficiente de recursos en el sistema.

3. Dentro de los mecanismos de compensación económica, las administraciones locales pueden recurrir a las figuras tributarias establecidas por el artículo 19, en el marco de la legislación básica de régimen local, o, alternativamente, disponer las pertinentes dotaciones económicas presupuestarias con el mismo alcance y el mismo efecto económico.

Disposición adicional décima. *Dotación económica para las medidas de carácter ambiental.*

La adopción de las medidas de carácter ambiental en los supuestos y con el alcance y los efectos establecidos por el artículo 17 está sujeta a la aprobación previa por el Parlamento de los tributos de carácter ambiental a que se refiere la presente ley que generen los recursos económicos adicionales requeridos o, alternativamente, la habilitación especial de las dotaciones presupuestarias específicas necesarias.

Disposición final primera. *Modificación de la Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad.*

Se añaden dos artículos, el 3 bis y el 3 ter, a la Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad, con el siguiente texto:

«Artículo 3 bis. *La movilidad como servicio de interés general de carácter universal.*

1. El conjunto de actividades propias del sistema de transporte público urbano e interurbano integrado de Cataluña tiene la consideración de servicio de interés general de carácter universal, como medio para posibilitar la igualdad de oportunidades en el ejercicio de los derechos de la ciudadanía y lograr los objetivos de cohesión social y territorial, con la correlativa obligación de las administraciones públicas competentes en esta materia de garantizar el acceso de todas las personas a este servicio, en todo el territorio y en condiciones de igualdad y equidad.

2. El transporte público de viajeros eficiente, accesible en todo el territorio y asequible económicamente, cuenta con un sistema integrado de tarificación de carácter social que se concreta y se desarrolla en un modelo estable de financiación.

Artículo 3 ter. *Acción pública.*

En ejercicio de la acción pública en materia de transporte público, todas las personas puede exigir a los órganos administrativos y la jurisdicción correspondiente el cumplimiento de la normativa dictada para garantizar la movilidad en transporte público y, en particular, la relativa a la integración tarifaria, la tarificación social y la intermodalidad.»

Disposición final segunda. *Desarrollo.*

El Gobierno, en el plazo de un año a contar desde la entrada en vigor de la presente ley, ha de aprobar el reglamento y otras disposiciones que la desarrollen.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

La presente ley entra en vigor al día siguiente de su publicación en el «Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya», salvo las disposiciones de carácter económico y con repercusión presupuestaria, que entran en vigor el primer día del ejercicio presupuestario inmediatamente posterior.

Por tanto, ordeno que todos los ciudadanos a los que sea de aplicación esta Ley cooperen en su cumplimiento y que los tribunales y autoridades a los que corresponda la hagan cumplir.

Palacio de la Generalidad, 29 de julio de 2015.–El Presidente de la Generalidad de Cataluña, Artur Mas i Gavarró.

*(Publicada en el «Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña» número 6927, de 4 de agosto de 2015)*