

# CONTRACTE PROGRAMA ENTRE EL DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT, EL CONSORCI DEL TRANSPORT PÚBLIC DEL CAMP DE TARRAGONA, AUTORITAT TERRITORIAL DE MOBILITAT, I L'EMPRESA TRANSPORTS PÚBLICS DEL PRIORAT I DOMÈNECH, SLU, PER A LA PRESTACIÓ DE SERVEIS PÚBLICS REGULARS DE TRANSPORT DE VIATGERS PER CARRETERA

A Tarragona, 4 d'octubre de 2018.

## REUNITS

El Sr. **Pere Padrosa i Pierre**, que actua en nom i representació del Departament de Territori i Sostenibilitat de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, en la seva qualitat de director general de Transports i Mobilitat segons nomenament de data 8 de gener de 2013 i en virtut de les atribucions que li confereix la resolució d'autorització de signatura del conseller de Territori i Sostenibilitat de 13 de setembre de 2011, d'acord amb el que determina l'article 11 de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya.

La Sra. **Trinitat Castro Salomó**, en qualitat de presidenta del Comitè Executiu del Consorci del Transport públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de Mobilitat (en endavant ATM) segons nomenament aprovat per Resolució de data 1 de març de 2016 del Director General de Transports i Mobilitat del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya i també President de l'ATM.

I el Sr. **Francesc Domènech i Aguiló**, en nom i representació de l'empresa Transports Públics del Priorat i Domènech, SLU., en la seva qualitat d'Administrador Únic segons escriptura de poder atorgada pel notari José María Navarro Viñuales en data 24/08/2005.

Les parts en la representació que actuen es reconeixen la capacitat legal suficient i necessària per a la subscripció d'aquest contracte programa i als efectes oportuns,

## EXPOSEN

I. L'Estatut d'autonomia de Catalunya, aprovat per la Llei orgànica 6/2006, de 19 de juliol, fixa a l'article 169 la competència exclusiva de la Generalitat de Catalunya sobre els transports terrestres de viatgers per carretera que transcorrin íntegrament dins el territori de Catalunya. La regulació d'aquests serveis de transport està continguda en la Llei 12/1987 de 28 de maig i al seu Reglament aprovat pel Decret 319/1990, de 21 de desembre.

L'article 5.1 dels estatuts de l'ATM, aprovats per Acord de Govern de 28 d'abril de 2003 (DOGC Núm. 4033 de 18 de desembre de 2003), modificats per acord de govern GOV/93/2010, d'11 de maig (DOGC Núm. 5637 de 27 de maig de 2010), tornats a modificar parcialment per Acord de Govern GOV/9/2015, de 27 de gener (DOGC Núm. 6799 de 29 de gener de 2015), faculden a l'ATM, sempre referides al seu àmbit territorial, a elaborar propostes per a la planificació dels serveis de transport públic i a establir programes d'explotació coordinada per a tots els operadors públics o privats que els presten.

L'empresa Transports Públics del Priorat i Domènech, SLU. és titular de la concessió per a l'explotació del servei de transport regular de viatgers per carretera La Figuera – Reus (V-1283), de competència de la Generalitat de Catalunya.

II. Des del 2008 la Generalitat de Catalunya, l'ATM i l'empresa Transports Públics del Priorat i Domènech, SLU. venen col·laborant en la definició d'un seguit d'actuacions de millora dels serveis de transport públic de viatgers per carretera al Camp de Tarragona mitjançant la intensificació de les expedicions realitzades pel servei regular interurbà de transport de viatgers per carretera La Figuera – Reus (V-1283), titularitat de la Generalitat de Catalunya del qual n'és concessionària l'empresa Transports Públics del Priorat i Domènech, SLU.

III. La Generalitat de Catalunya i l'ATM han vingut formalitzant des de l'any 2008 sengles contractes programa amb l'empresa Transports Públics del Priorat i Domènech, SLU. per a determinar les condicions de prestació i requeriments de qualitat dels serveis regulars de transport de viatgers per carretera esmentats amb la fixació d'un seguit d'obligacions de servei públic imposades en les concessions administratives per a l'explotació dels referits serveis i el seu règim de finançament.

Atesa la positiva experiència en la prestació dels serveis de transport esmentat, que tenen el seu origen en el Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2008-2012, les parts consideren adient el seu manteniment efectuant els ajustos necessaris per tal d'adaptar les seves condicions de prestació a la demanda real existent. A tal efecte, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar en data 20 de desembre de 2017 subscriure nous contractes programa per l'any 2018, amb cadascuna de les parts intervinents, amb les mateixes condicions econòmiques que les vigents per a l'exercici 2017.

IV. D'altra banda, mitjançant resolució de l'aleshores Departament de Política Territorial i Obres Públiques de 29 d'octubre de 2003 es va aprovar el Pla d'innovació i millora de la qualitat presentat per l'empresa Transports Públics del Priorat i Domènech, SLU. a l'empara del Decret 128/2003, de 13 de maig. En aplicació d'aquesta norma, els serveis regulars objecte dels contractes programa anteriors es van integrar en el pla d'innovació i millora de la qualitat aprovat, amb la fixació dels compromisos de gestió assumits per l'empresa concessionària i la previsió de l'ampliació del termini concessional un cop acreditat el compliment del conjunt de requeriments detallats en el pla aprovat.

Aquest Pla d'innovació i millora s'incorpora a les concessions esmentades com a clàusula d'obligat compliment de forma que l'incompliment en el termini d'execució establert és determinant per a la revocació de la modificació concessional i la subsistència de les condicions inicials.

V. Entre les condicions fixades en el Pla d'innovació i millora de constant referència hi figura la que determina que l'aprovació del Pla i la revisió del termini concessional en cap cas suposa un compromís de despesa per part del referit Departament quant a l'atorgament futur de subvencions i ajuts públics per tal de fer front a l'explotació de les concessions de les quals n'és titular l'empresa, per a l'execució de les mesures contingudes en el pla. En tot cas l'atorgament de les dites subvencions i ajuts públics restarà supeditada al compliment de les condicions que puguin ser establertes en els programes de subvencions actualment establerts o que en el futur puguin ser aprovats per l'Administració atenent a la disponibilitat pressupostària existent i el seu atorgament haurà de ser dut a terme prèvia la tramitació de l'expedient corresponent de conformitat a la normativa vigent en matèria de subvencions i a la que en cada cas resulti d'aplicació atenent a les bases per a l'atorgament dels ajuts de que es tracti.

En aquest sentit l'article 5.2 del Decret 128/2003 es refereix a la possibilitat que l'Administració inclogui en les condicions addicionals que s'estableixin, el compromís d'atorgament de compensacions econòmiques pel compliment o la imposició d'obligacions de servei públic, que es materialitzin mitjançant la formalització de nous contractes programa o la modificació dels existents.

VI. Per tal de garantir la necessària continuïtat dels serveis regulars de transport públic en les condicions i requeriments esmentats, s'escau formalitzar un nou contracte programa que doti d'un marc estable de finançament a la prestació d'aquests serveis durant l'any 2018.

Mitjançant aquest contracte programa es fixen les condicions de prestació i requeriments de qualitat dels serveis regulars de transport de viatgers per carretera per a l'any 2018 en la prestació de determinats serveis de la concessió La Figuera – Reus (V-1283) de la qual és concessionària l'empresa Transports Públics del Priorat i Domènec, SLU. i que consten a l'annex 1.

En conseqüència, aquest contracte programa incorpora les prescripcions corresponents que vinculen la seva efectivitat al compliment estricte del previst en el Pla d'innovació i millora referenciat. Així mateix cal assenyalar que les obligacions de servei públic previstes en aquest contracte programa no són en cap supòsit les que ja estan compensades pel Pla d'innovació i millora.

VII. Així mateix, cal continuar amb la línia iniciada en anteriors contractes programa en el sentit d'implementar de forma progressiva els mecanismes que han de permetre una millora significativa tant dels serveis que s'ofereixen a l'usuari com de la gestió que duu a terme l'empresa concessionària, especialment pel que fa a la qualitat dels serveis oferts als ciutadans amb la introducció d'un sistema d'incentius i de penalitzacions vinculat a l'eficàcia en la gestió, mesurada en funció del nombre de viatgers transportats i de la qualitat percebuda del servei.

En aquest mateix ordre de consideracions respecte a la millora de l'oferta de serveis s'incorporen en el contracte programa les mesures adients per a millorar la informació en les parades dels serveis.

En definitiva es tracta de fixar un model de finançament d'aquests serveis públics que sigui estable i comporti l'assumpció de la responsabilitat per part de l'empresa concessionària, qui rep les aportacions públiques com a compensació a les obligacions de servei públic imposades en el marc d'aquest contracte programa que, com ja s'ha assenyalat, disposa d'elements incentivadors de la captació de clients i de la racionalització de costos amb les corresponents eines de mesura dels resultats.

VIII. En aquest sentit cal tenir present que l'article 26 de la Llei 21/2015, de 29 de juliol, de finançament del sistema de transport públic de Catalunya preveu que amb la finalitat de garantir la sostenibilitat del sistema del transport públic, es poden subscriure, en els termes de la normativa comunitària, convenis de finançament entre les administracions competents en aquesta matèria i contractes de servei amb els operadors de transport públic. Aquests convenis i contractes de servei han de determinar, si escau, l'import de les aportacions públiques al manteniment del sistema de transport i les condicions d'ús dels fons assignats.

IX. El present contracte programa s'ajusta també a la normativa vigent quant a la prestació dels serveis de transport de viatgers per carretera, i molt especialment al

previst al Reglament 1370/2007 del Parlament Europeu i el Consell de la Unió Europea.

Així, les aportacions econòmiques previstes en aquest contracte programa es limiten, en compliment de la norma esmentada, a compensar les obligacions de servei públic establertes en el contracte programa a partir dels paràmetres uniformes, objectius i transparents fixats prèviament per la Direcció General de Transports i Mobilitat tenint en compte la incidència financera neta en els costos i ingressos derivats de l'execució de les obligacions de servei públic, a partir dels ingressos corresponents i l'existència d'un benefici econòmic raonable en la gestió d'aquests serveis públics.

D'acord amb el que s'ha exposat, les parts acorden la subscripció del present contracte programa de conformitat amb els següents

## **PACTES**

### **Primer.- Objecte del contracte programa**

Aquest contracte programa té per objecte recollir i fixar les obligacions de servei públic incorporades a la concessió per a l'explotació del servei regular per carretera La Figuera – Reus (V-1283) i concretar les condicions i requeriments de prestació derivades d'aquestes obligacions de servei públic amb la determinació de les compensacions corresponents per al manteniment de l'equilibri econòmic concessional.

Amb aquesta finalitat es determinen els objectius de servei públic, els requeriments de qualitat i els indicadors de seguiment dels serveis de transport públic esmentats i les condicions de finançament de les obligacions de servei públic imposades amb la determinació dels elements objectius emprats per a la concreció de les compensacions econòmiques que resultin pertinents, que en cap cas, podran superar les despeses generades per la imposició de les obligacions de servei públic tenint en compte els ingressos obtinguts i un benefici industrial raonable.

### **Segon.- Obligacions de servei públic derivades del manteniment i prestació de serveis instats per l'Administració**

#### **2.1 Serveis instats pel Departament de Territori i Sostenibilitat**

El Departament de Territori i Sostenibilitat, a requeriment del Consorci del Transport públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de Mobilitat, ha instat la prestació dels serveis de transport que es relacionen a continuació en les condicions que es detallen a l'annex 1.

#### **Dins de la concessió **La Figuera – Reus (V-1283)****

Servei 1  
Falset – Reus

La prestació d'aquests serveis de transport s'incorpora com a obligació de servei públic a l'empresa concessionària que seran compensades en els termes previstos en aquest document.

## 2.2 Obligacions incorporades en els serveis instats

L'empresa Transports Públics del Priorat i Domènech, SLU. es compromet a prestar els serveis de transport esmentats en les condicions fixades a l'annex 1, especialment pel que fa als objectius d'exploració, i amb els requeriments de qualitat establerts en el present document que han de permetre la millora de la prestació en aquests serveis regulars en benefici del conjunt d'usuaris.

Sens perjudici de la resta d'obligacions que es contenen en el present document, l'empresa concessionària es compromet a:

- a) Posar a disposició de la Direcció General de Transports i Mobilitat i del Consorci del Transport públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de Mobilitat, les dades de qualsevol enquesta de qualitat que efectui d'acord amb els procediments de qualitat interna.
- b) Realitzar campanyes de comunicació per a la difusió i la promoció del servei (edició i actualització d'horaris actualitzats, comunicats de perturbacions del servei previsibles etc). La Direcció General de Transports i Mobilitat podrà comprovar la difusió real d'aquests elements informatius.
- c) Dur a terme el manteniment i conservació dels pals indicadors de les parades dels serveis i garantir que en tot moment hi consti en aquests la informació actualitzada dels horaris de prestació dels serveis.
- d) Informar a la Direcció General de Transports i Mobilitat i del Consorci del Transport públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de Mobilitat, sobre qualsevol subvenció o ajut que pugui rebre i que estigui vinculat a l'exploració dels serveis de transport públic regular de viatgers
- e) Informar a la Direcció General de Transports i Mobilitat i del Consorci del Transport públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de Mobilitat, sobre qualsevol innovació tecnològica introduïda en la gestió dels serveis, a més de les previstes en el pla d'innovació i millora de la qualitat aprovat a l'empresa concessionària.
- f) Facilitar qualsevol altra informació complementària que li sigui requerida pels òrgans de la Direcció General de Transports i Mobilitat i del Consorci del Transport públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de Mobilitat, en relació amb els serveis objecte del contracte programa.

## 2.3 Finançament dels serveis instats pel Departament de Territori i Sostenibilitat

El Consorci del Transport públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de Mobilitat, es fa càrrec del finançament dels serveis instats previstos en la clàusula 2.1 d'aquest contracte programa per tal de garantir el manteniment de l'equilibri econòmic de les concessions per a l'exploració de serveis regulars afectades.

La compensació a aquesta obligació de servei públic es calcula de forma que, en tot cas, el seu import sigui el corresponent a la incidència financera neta que equival al conjunt d'incidències positives o negatives, del compliment de l'obligació de servei públic en els costos i els ingressos de l'operador de servei públic, en els termes

previstos al Reglament (CE) 1370/2007 del Parlament Europeu i del Consell de 23 d'octubre de 2007.

Així, l'import màxim anual de l'aportació es calcula en 48.486,44 euros com el resultat de la diferència entre el cost màxim anual de producció dels serveis inclòs un benefici industrial raonable i l'objectiu d'ingressos establert a l'annex 1 amb el detall per serveis següents:

Servei 1: Falset – Reus	48.486,44 €
-------------------------	-------------

Aquestes aportacions seran realitzades amb càrrec a la partida pressupostària 470.0001 del Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de la Mobilitat per a l'exercici 2018.

Aquests imports es fixen amb caràcter màxim, d'acord amb el sistema de retribució de la gestió a que fa referència el model de costos de la Direcció General de Transports i Mobilitat amb la previsió de l'aplicació dels incentius i penalitzacions a la gestió previstos a la clàusula 2.4 d'aquest contracte programa.

El cost màxim anual de producció es calcula d'acord amb el model de costos d'explotació dels serveis regulars aprovat per la Direcció General de Transports i Mobilitat, que s'adjunta com a annex 2 a partir dels costos fixos, variables i a la retribució de la gestió calculats d'acord amb el dit model de costos per cada servei en funció del seu quilometratge i de les hores útils de prestació del servei, de forma que es garanteix la objectivitat de l'aportació a realitzar i que aquesta s'ajusta a les despeses reals de prestació dels serveis amb un benefici industrial raonable. Així mateix, el model de costos incorpora les despeses derivades del subministrament dels elements de senyalització dels serveis que en tot cas hauran de respectar la imatge identificativa de la Direcció General de Transports i Mobilitat.

El model de costos pot ser revisat, d'ofici o a sol·licitud de l'empresa concessionària o de les entitats representatives del sector, en aquells casos en què qualsevol dels centres de costos estimat hagi sofert variacions substancials, en especial vinculades a l'evolució dels preus del carburant, del consum dels vehicles o la velocitat comercial dels serveis.

La retribució de la gestió es xifra en un 7% sobre el total dels costos fixos més variables, amb un sistema associat d'incentius i penalitzacions que pot fer incrementar aquest percentatge fins el 10% o reduir-lo fins al 0%.

#### 2.4 Incentius i penalitzacions a la gestió

Per tal d'aconseguir que la prestació de cada servei es realitzi d'acord amb uns objectius d'explotació i uns requeriments de qualitat que en permetin la millora contínua, s'estableix un sistema d'incentius i penalitzacions a la gestió que té en compte el nombre de viatgers transportats en els termes que es detallen a l'annex 1.

Pel que fa al nombre de viatgers transportats el tractament seria el següent:

##### - Evolució dels viatgers transportats

L'evolució del nombre de viatgers de pagament d'un any (Vvq,i) respecte dels viatgers de pagament previstos en el contracte programa en l'any de què es tracti (Vvp,i) serà objecte d'un incentiu si aquesta és positiva, en funció de l'increment de recaptació

anual de bitlletatge del servei d'un any ( $R_{vq,i}$ ) respecte la prevista com a mínima en el contracte programa de l'any que es tracti ( $R_{vp,i}$ ), segons l'escalat de la taula següent:

Increment de viatgers de pagament	Incentiu $I_{vp}$
$V_{vp,i} < V_{vq,i} \leq 1,02 \cdot V_{vp,i}$	$I_{vp} = 0,25 \cdot (R_{vq,i} - R_{vp,i})$
$1,02 \cdot V_{vp,i} < V_{vq,i} \leq 1,04 \cdot V_{vp,i}$	$I_{vp} = 0,50 \cdot (R_{vq,i} - R_{vp,i})$
$V_{vq,i} > 1,04 \cdot V_{vp,i}$	$I_{vp} = 0,75 \cdot (R_{vq,i} - R_{vp,i})$

En l'annex 1 d'aquest contracte programa s'estableix el nombre de viatgers de pagament compromesos per part de l'operador durant el termini de vigència del contracte programa.

Segons l'evolució del nombre de viatgers de pagament es podran produir les següents situacions:

- a) En el supòsit que l'evolució sigui positiva, el valor de l'incentiu que correspongui segons l'escalat de la taula anterior quedarà a lliure disposició de l'empresa, mentre que la resta d'increment de recaptació serà destinat a reduir l'aportació de l'administració en la liquidació de l'exercici corresponent. Si no es produeix increment positiu de recaptació, malgrat l'evolució positiva del nombre de viatgers, no s'aplicarà cap incentiu.
- b) En el supòsit que l'evolució sigui negativa, l'empresa assumeix al seu risc i ventura les possibles desviacions negatives que es puguin produir en la recaptació anual de bitlletatge respecte de les previsions inicials, tal com preveu la clàusula segona.

La font d'obtenció de les dades de viatgers serà la informació obtinguda a través del propi sistema de gestió de la integració tarifària en aquells casos dels serveis que formen part de sistemes tarifaris integrats.

L'empresa concessionària accepta i s'obliga a respectar el règim de finançament previst en aquest contracte programa, assumint al seu risc i ventura, les possibles desviacions negatives que, respecte a les previsions inicials, es puguin produir en els ingressos del servei, i més concretament en la recaptació anual de bitlletatge.

#### - Qualitat percebuda del servei (ISC)

L'avaluació de la qualitat dels serveis de transport regular previstos en aquest document es realitzarà mitjançant l'indicador ISC. Per tant, als efectes d'aquest contracte programa, es fixarà un ISC de referència ( $ISC_R$ ) per a cada servei a partir del qual s'establirà un sistema d'incentius ( $I_{ISC}$ ) i penalitzacions ( $P_{ISC}$ ), segons el valor d'aquest indicador obtingut cada any per a cada servei ( $ISC_i$ ).

Als efectes previstos en el paràgraf anterior, s'estableix una franja de manteniment per sobre i per sota de l'  $ISC_R$  dins de la qual ni s'incentiva ni es penalitza la gestió del servei. A partir de certs llindars de desviació més enllà d'aquesta franja, s'incentivarà o es penalitzarà a l'empresa concessionària amb un percentatge d'increment o decrement del cost de producció de cada servei ( $K$ ) definit i calculat als annexos. En la taula següent es mostra l'escalat de llindars de l'ISC i l'incentiu i/o penalització corresponent:

Valor ISC	condició	Incentiu ( $I_{ISC}$ )/Penalització ( $P_{ISC}$ )
$ISC_i < ISC_R - 1$	$ISC_R - 2 < ISC_i \leq ISC_R - 1$	$P_{ISC} = 0,02 * K$
	$ISC_R - 3 < ISC_i \leq ISC_R - 2$	$P_{ISC} = 0,04 * K$
	$ISC_i \leq ISC_R - 3$	$P_{ISC} = 0,07 * K$
$ISC_R - 1 < ISC_i < ISC_R + 1$	franja de manteniment $I_{ISC} = P_{ISC} = 0$	
$ISC_i > ISC_R + 1$	$ISC_R + 2 > ISC_i \geq ISC_R + 1$	$I_{ISC} = 0,01 * K$
	$ISC_R + 3 > ISC_i \geq ISC_R + 2$	$I_{ISC} = 0,02 * K$
	$ISC_i \geq ISC_R + 3$	$I_{ISC} = 0,03 * K$

La Direcció General de Transports i Mobilitat efectuarà una campanya d'enquestes per obtenir l'ISC que cal aplicar a cada servei i per revisar, si escau, el valor de l'ISC de referència, també de cada servei.

En base a aquesta campanya d'enquestes, a cada servei se li assignarà un ISC, que serà l'ISC propi si s'ha obtingut directament sobre una mostra de viatgers del mateix servei. En el cas que no es disposi de l'ISC propi del servei, se li assignarà l'ISC de la concessió o, en el seu defecte, l'ISC obtingut per a la globalitat de l'empresa o per la tipologia de servei de què es tracti.

En el supòsit que la Direcció General de Transports i Mobilitat no disposi de l'ISC d'un determinat servei en el moment de realitzar la liquidació definitiva de l'exercici, quedarà sense efecte l'aplicació de l'incentiu o la penalització per aquest concepte en aquest servei.

El valor de referència de l'ISC ha de ser fixat per la Direcció General de Transports i Mobilitat. Aquest valor i les condicions d'aplicació d'incentius i penalitzacions de la taula anterior podran ser objecte de revisió a criteri de la Direcció General de Transports i Mobilitat, a mesura que se n'ampliï el coneixement i l'evolució en el temps.

## 2.5 Liquidacions de les aportacions per fer front a les obligacions derivades de la prestació de serveis instats

Les aportacions previstes en aquest contracte programa per a fer front a les obligacions previstes en el pacte 2.1 es faran efectives, mitjançant pagaments a compte per un import d'un terç de la quantitat inicialment prevista per períodes de quatre mesos, sens perjudici de les aportacions ja realitzades en execució de l'acord del Consell d'Administració de 20 de desembre de 2017.

La liquidació definitiva de l'annualitat i la regularització de l'exercici tindrà lloc durant el primer trimestre de l'any següent, als quals efectes l'empresa concessionària haurà de presentar la documentació justificativa abans de cada 31 de gener.

Als efectes de la regularització de cada exercici anual, l'empresa haurà de presentar davant del Consorci del Transport públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de Mobilitat, les dades següents, desglossades per cada servei que és objecte del contracte programa:

- Recaptació bruta sense IVA, que inclogui els següents conceptes:
  - Recaptació per viatgers
  - Recaptació per mercaderies en el cas de serveis mixtos
  - Ingressos provinents per realitzar transport escolar amb reserva de places



- Aportacions d'altres administracions. Caldrà presentar una declaració sobre els ingressos, les aportacions o els ajuts obtinguts per part d'altres administracions.
- Qualsevol altre ingrés produït per la prestació dels serveis de transport objecte d'aquest contracte programa.
- Total de viatgers transportats
- Total de quilòmetres útils recorreguts
- Total d'hores útils de servei

L'empresa ha de presentar una liquidació anual de cada servei on es detallin els ingressos obtinguts i les seves despeses d'explotació desglossades segons les partides del model de costos aprovat per la Direcció General de Transports i Mobilitat a fi i efecte de poder procedir a la liquidació definitiva de les actuacions realitzades durant l'any corresponent.

L'empresa concessionària presentarà una declaració responsable indicant que disposa de la comptabilitat separada de les activitats de servei públic sotmeses al contracte programa i la resta d'activitats que desenvolupa, tal com requereix el Reglament CE 1370/2007, del Parlament Europeu i del Consell de 23 d'octubre de 2007.

Així mateix, l'empresa concessionària ha de presentar un informe d'auditor específic sobre el compte d'explotació de cada un dels serveis que formen part del contracte programa amb la determinació dels costos d'explotació dels serveis i on es faci constar que aquests es corresponen amb les dades comptables de l'empresa i que s'ha realitzat la imputació dels actius i els costos corresponents de conformitat amb les normes comptables i fiscals vigents en els termes exigits al Reglament CE 1370/2007, del Parlament Europeu i del Consell de 23 d'octubre de 2007, amb referència expressa al compliment de les condicions següents:

- Cap cost variable, cap contribució adequada a costos fixos ni cap benefici raonable que guardin relació amb qualsevol altra activitat del concessionari es podrà imputar al servei públic a liquidar.
- Els costos del servei públic s'equilibraran mitjançant els ingressos d'explotació i els pagaments rebuts de les autoritats públiques sense possibilitat de transferir els ingressos a un altre sector d'activitat del concessionari.

El Consorci del Transport públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de Mobilitat, pot demanar a títol informatiu o de control la presentació de qualsevol altra documentació comptable de l'empresa concessionària com també que acrediti algunes despeses dels serveis mitjançant l'aportació de les factures o els comprovants corresponents.

La documentació presentada serà examinada pel Consorci del Transport públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de Mobilitat, el qual formularà la proposta de l'import que cal abonar a l'empresa prestadora dels serveis. Atenent a la proposta formulada, el Consorci del Transport públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de Mobilitat, emetrà un certificat acreditatiu del compliment de les condicions fixades en el contracte programa i en tramitarà el pagament.

L'empresa ha de conservar a disposició del Consorci del Transport públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de Mobilitat, aquesta documentació per un període de cinc anys comptadors des de la finalització de la vigència del contracte programa.

La liquidació final d'exercici del contracte programa no es durà a terme mentre l'empresa tingui sancions en matèria de transports, fermes en via administrativa i pendents de pagament.

### **Tercer.- Requeriments de qualitat dels serveis objecte d'aquest contracte programa**

L'empresa operadora es compromet a mantenir vigent en tot moment la certificació de qualitat sobre la prestació dels serveis de transport de que n'és concessionària en els termes previstos en el pla d'innovació i millora de la qualitat aprovat pel Departament de Territori i Sostenibilitat .

Així mateix, en els termes previstos en el dit Pla l'empresa haurà d'acreditar la certificació de qualitat mediambiental en relació a la prestació dels serveis de transport.

Sens perjudici del que s'ha exposat, el Departament de Territori i Sostenibilitat durà a terme un control continu de la qualitat dels serveis de transport objecte d'aquest contracte programa que es concretarà en l'índex de satisfacció del client que valora la qualitat percebuda per part dels usuaris.

### **Quart.- Compliment dels compromisos adquirits en el Pla d'innovació i millora**

L'efectivitat d'aquest contracte programa resta supeditada al compliment íntegre del conjunt d'obligacions assumides per l'empresa concessionària en virtut del Pla d'innovació i millora aprovat per l'administració concedent.

En conseqüència, l'incompliment per part de l'empresa d'algun dels compromisos adquirits en el seu Pla d'innovació i millora per als exercicis de vigència d'aquest contracte programa podrà comportar la resolució del mateix, sense dret a percebre cap compensació econòmica.

### **Cinquè.- Règim de control i penalitzacions**

5.1 - La Direcció General de Transports i Mobilitat pot efectuar els controls i les inspeccions que consideri oportunes en aplicació de la normativa vigent en matèria de transport de viatgers per carretera.

5.2 - En el cas que l'empresa concessionària hagi estat sancionada per incompliment molt greu o greu de les condicions dels serveis objecte del contracte programa, amb independència de l'import de la sanció corresponent, podrà ser penalitzada, als efectes d'aquest contracte programa, amb la pèrdua dels incentius previstos a la clàusula 2.4 corresponents a l'exercici en curs. La reiteració en l'incompliment de les condicions del servei el Departament de Territori i Sostenibilitat pot deixar sense efecte el contracte programa.

5.3 - Una penalització greu i reiterada en l'ISC faculta l'ens concedent a revocar o deixar sense efecte aquest contracte programa

## **Sisè.- Modificació del contracte programa**

6.1 - Aquest contracte programa pot ser modificat, bé per tal d'incloure nous serveis de transport, bé per modificar o suprimir alguna de les obligacions de servei públic que incorpora.

Així mateix es podrà modificar el contracte programa si es produeixen canvis significatius en els costos d'explotació dels serveis i especialment en el cas que es produeixi una modificació en el tractament impositiu en les aportacions a realitzar per l'Administració Pública que no hagi estat prevista.

6.2 - La modificació de les obligacions de servei públic que són objecte del contracte programa comportarà l'adequació del seu règim econòmic en els termes que resultin d'aplicació dels criteris establerts en el pacte segon.

6.3 - Les possibles modificacions dels serveis de transport que formen part del contracte programa es realitzaran mitjançant protocols addicionals al contracte programa. El Consorci del Transport públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de Mobilitat, resta facultada per a la formalització d'aquests protocols addicionals que, en tot cas, restarà condicionada a l'existència de disponibilitat pressupostària per fer front, si escau, a l'increment de l'aportació de les administracions signants.

## **Setè.- Règim jurídic aplicable**

Aquest contracte programa es regeix per la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor, el seu Reglament aprovat pel Decret 319/1990, de 21 de desembre, la Llei 21/2015, de 29 de juliol, de finançament del sistema de transport públic de Catalunya, el Reial Decret Legislatiu 3/2011, de 14 de novembre, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de contractes del sector públic, el Decret Legislatiu 3/2002, de 24 de desembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de Finances Públiques de Catalunya, el Reglament 2007/1370/CE, de 23 d'octubre que regula els serveis de transport de viatgers per ferrocarril i carretera, i la resta de normativa vigent aplicable.

## **Vuitè.- Vigència**

Aquest contracte programa és vigent per al període comprès entre l'1 de gener i el 31 de desembre de 2018, tot i que pugui estendre els seus efectes fins a la liquidació definitiva de les aportacions econòmiques a realitzar pel Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de la Mobilitat, i sens perjudici de les aportacions que es puguin derivar de l'execució de l'acord del Consell d'Administració de 20 de desembre de 2017.

## **Novè.- Extinció**

A més de l'expiració del termini de vigència, constitueixen causes d'extinció d'aquest contracte programa:

- la resolució acordada per mutu acord entre les parts que l'han subscrit.
- el compliment de llur objecte.
- la invalidesa, declarada judicialment, de qualsevol dels seus pactes o previsions.

- la resolució per part de l'Administració, per motius d'interès públic degudament justificats.
- l'incompliment per part del concessionari de les obligacions i compromisos contrets.

#### **Desè.- Resolució de conflictes**

En cas de discrepància o divergència en relació a la interpretació o el compliment dels pactes del present contracte programa, caldrà sotmetre la seva resolució a un eventual acord entre les parts que posi fi al conflicte. En cas que no s'arribi a l'esmentat acord, les parts podran interposar recurs davant la jurisdicció contenciosa administrativa, d'acord amb el que disposa la Llei 29/1998, de 13 de juliol, reguladora de la jurisdicció contenciosa administrativa.

I en prova de conformitat, se signa aquest contracte programa en dos exemplars, i a un sol efecte, en el lloc i la data indicats a l'encapçalament.

Sr. Pere Padrosa i Pierre  
Director General de Transports i Mobilitat  
Departament de Territori i Sostenibilitat

Francesc Domènech i Aguiló  
Gerent de l'empresa Transports Públics  
del Priorat i Domènech, SLU

Trinitat Castro Salomó  
Presidenta del Comitè Executiu  
del Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona,  
Autoritat Territorial de la Mobilitat

## **ANNEXOS**

### **1.1 CONDICIONS DE PRESTACIÓ DELS SERVEIS INSTATS**

**Servei 1: Falset - Reus**

**Concessió: La Figuera – Reus (V-1283)**

**1. Itinerari del servei**

Falset – Reus

**2. Calendari i expedicions anuals**

Increment de dues expedicions d'anada i tornada de dilluns a divendres i dues expedicions d'anada i tornada dissabtes feiners.

Total expedicions: 1.200 exped./any

**3. Quilometratge útil del servei**

Total anual: 40.800 km/any

**4. Hores útils de servei**

Total anual: 900 h/any

## 1.2 RÈGIM ECONÒMIC DELS SERVEIS

### Cost anual màxim de producció de tots els serveis objecte del contracte programa

	2018
Cost (Euros)	65.285,44 €

D'acord amb la següent distribució:

#### **Concessió: V-1283 La Figuera – Reus**

##### Servei 1. Falset - Reus

	2018
Cost (Euros)	65.285,44 €

### 1.3 VALOR DE REFERÈNCIA DELS VIATGERS ANUALS DE CADA SERVEI I DELS INGRESSOS TARIFARIS

#### Objectius de demanda i d'ingressos tarifaris objectiu del conjunt de serveis objecte del contracte programa

	2018
Demanda (viatgers)	7.001 viatgers
Ingressos (euros, sense IVA)	16.799,00 €

D'acord amb la següent distribució:

#### **Concessió: V-1283 La Figuera - Reus**

Servei 1. Falset - Reus

	2018
Demanda (viatgers)	7.001 viatgers
Ingressos (euros, sense IVA)	16.799,00 €

## ANNEX 2



### Model de costos dels serveis regulars de transport de viatgers per carretera

Metodologia





## Índex

<b>1</b>	<b>Consideracions generals</b>	<b>19</b>
<b>2</b>	<b>Serveis de transport regular</b>	<b>20</b>
<b>3</b>	<b>Paràmetres d'operació dels serveis necessaris pel càlcul de costos</b>	<b>25</b>
<b>4</b>	<b>Tractament de l'IVA en els ingressos dels serveis</b>	<b>26</b>
<b>5</b>	<b>Actualització del model de costos</b>	<b>27</b>
<b>6</b>	<b>Utilització del fitxer pel càlcul del model de costos</b>	<b>30</b>
<b>7</b>	<b>Full de costos 2018</b>	<b>31</b>

# 1 Consideracions generals

La DGTM va aprovar una estructura de costos tipus, estandaritzada i representativa del sector del transport regular de viatgers per carretera que va permetre homogeneïtzar el tractament d'aquells serveis de transport que són objecte de finançament públic atenent a l'interés públic de la seva prestació malgrat resultin deficitaris des d'un punt de vista estrictament econòmic.

El model de costos ha permès fixar uns paràmetres per al conjunt d'actuacions que han de ser dutes en el territori per a la millora de la xarxa de serveis de transport públic per carretera, i ha estat aplicat amb independència de l'empresa concreta que hagi de prestar el servei.

Aquest model de costos ha estat el que ha donat suport als càlculs econòmics continguts en els contractes programa formalitzats per la Direcció General de Transports i Mobilitat en la resta d'actuacions de millora que han requerit de finançament addicional de la Direcció General, havent de ser també l'instrument de referència per al càlcul de costos i de les eventuais aportacions públiques per a garantir la viabilitat econòmica del conjunt de millores de la xarxa de transport per carretera que s'ha de dur a terme d'acord amb les previsions del Pla de Transport de Viatgers de Catalunya.

Per a la redefinició del model es va comptar amb la participació de la Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers (FECAV) i també s'ha consultat diferent informació a diferents operadors i subministradors amb la finalitat d'ajustar al màxim els costos considerats en el model a la realitat de l'explotació dels serveis de transport públic.

Així mateix el model de costos ha estat i ha de ser l'element de referència per a l'estimació de costos de les millores de serveis finançades pels consorcis de transport públic.

En aquest sentit, la Llei 21/ 2015 de 29 de juliol, de finançament del sistema de transport públic ha delimitat els conceptes que han de tenir-se en compte a l'hora de valorar les despeses d'explotació dels serveis de transport.

Així concretament, l'article 6 de la Llei preveu que les despeses d'explotació que cal considerar costos d'operació del sistema són, com a mínim, les següents:

- a) Despeses de funcionament ordinari, que inclouen el personal, els subministraments, la seguretat i similars.
- b) Despeses de manteniment i reparacions ordinàries del material mòbil.
- c) L'amortització del material mòbil.
- d) Despeses de manteniment i reparacions ordinàries de les infraestructures de transport, de subministrament, de senyalització i de seguretat.
- e) Altres despeses derivades del funcionament correcte del sistema de transport públic que no incloguin la inversió per a noves instal·lacions i l'amortització de les infraestructures.

L'estructura de costos tipus adoptada en el model que ens ocupa, és totalment respectuosa amb les prescripcions de la Llei 21/2015, de forma que es prenen com unitat de referència tant els quilòmetres de servei com les hores de servei, de forma que la velocitat comercial hi sigui present.

Així mateix, de forma genèrica, el model treballa amb dues grans partides: els costos fixos i els costos variables.

Finalment, dir que aquest document recull la definició dels principals paràmetres de l'estructura de costos a fi i efecte de procedir a la seva adequació a la evolució dels seus preus unitaris.

Per últim, es realitza també una menció al tractament de l'IVA en les recaptacions dels serveis de transport i la seva consideració en el moment de realitzar les liquidacions de les aportacions econòmiques de la DGTM.

## 2 Serveis de transport regular

### 2.1. Costos fixos

#### 2.1.1. Personal de conducció

La valoració del cost derivat del personal de conducció es basa en els convenis col·lectius de cadascuna de les províncies (Barcelona, Girona, Lleida i Tarragona) per a la categoria de conductor-perceptor, pel que el model mostrarà un escenari diferent per a cadascuna d'elles segons les quantitats corresponents.

L'estructura salarial que apareix a cada conveni és similar, tot i que hi ha algunes diferències. És per aquest motiu que, pel càlcul del cost per hora, es consideren els següents conceptes: sou base (o sou conveni), antiguitat, plus conveni, plus de conductor-perceptor, dietes, borsa de vacances, menyscapse de moneda, i pòlissa d'assegurança per pèrdua de vigència del permís de conduir. Es considera un absentisme laboral del 7%, i que el cost de la seguretat social a càrrec de l'empresa és del 35%. El nombre de dies de treball a l'any, pels conceptes que són diaris, és de 272, tenint en compte que es treballa 6 dies a la setmana i descomptant els dies de vacances i els festius.

Les hores treballades per conductor són les que marca el conveni corresponent. Hi ha la possibilitat d'incorporar hores addicionals a totes les províncies. El criteri que es segueix en aquest cas és el de considerar que es poden fer 10 hores extres a la setmana. Aquesta hipòtesi d'hores i la seva aplicació en determinats tipus de serveis obeeix a la pràctica que amb caràcter general realitzen les empreses del sector.

Més concretament, aquesta hipòtesi d'existència d'hores addicionals s'ha d'aplicar amb caràcter general al personal de conducció que opera serveis que discorren dins l'àmbit RMB i a les empreses que operen alhora dins i fora d'aquest. A la resta de serveis la seva aplicació és optativa especialment pel que fa als serveis exprés que es puguin establir en hores punta, o amb una duració determinada durant una jornada de treball.

El cost horari resultant per cadascuna de les quatre províncies és el següent:

		Barcelona	Girona	Lleida	Tarragona
€/h	Sense hores addicionals	23,11	21,95	20,84	24,01
	Amb hores addicionals	21,34	20,03	18,95	21,43

#### 2.1.2 Efectes de la legislació d'hores de conducció sobre els costos de conducció

El model de costos té en compte la singularitat de la normativa sobre temps de conducció i descans i especialment aquells aspectes que poden suposar una pèrdua de flexibilitat a l'hora de disposar del temps d'un conductor, amb els efectes que pot tenir sobre la seva productivitat i, per tant, sobre la seva estructura de costos.

Així, cal tenir present que hi ha normativa que només té influència sobre els conductors que presten serveis que requereixen portar **tacògraf**, és a dir, dins del transport regular de passatgers, aquells que condueixen a **línies regulars d'una longitud de més de 50 quilòmetres**, i els que fan serveis **discrecionals**, mentre que altra normativa té incidència sobre els conductors que presten serveis que **no necessiten tacògraf**.

Per tant, a partir d'aquests dos punts es dóna un tractament diferent segons la longitud del trajecte. Ara bé, per a serveis no intensius de menys de 50 quilòmetres els conductors poden complementar la seva jornada dins de l'empresa amb altres tipus d'expedicions com poden ser les discrecionals, pel que ja es poden veure obligats a fer servir tacògraf. A partir d'aquí es poden mesurar els efectes de la nova normativa distingint entre dos grans grups:

- **Serveis intensius on no es requereix tacògraf.**
- **Serveis on es requereix tacògraf (fan línies de més de 50 quilòmetres), i també els serveis no intensius independentment de si necessiten tacògraf o no.**

Es defineixen com a serveis **intensius** aquells que fan com a **mínim 4+4 expedicions al dia** en mitja diària per dia de servei.

Es mostren a continuació una síntesi dels principals resultats:

**Efectes de la normativa sobre els serveis intensius que no requereixen tacògraf.**

TOTAL	Conveni			
	Barcelona	Girona	Lleida	Tarragona
	3,38%	3,38%	3,29%	3,32%

**Efectes de la normativa sobre els serveis que requereixen tacògraf, i també als serveis no intensius independentment de si necessiten tacògraf o no.**

Dins d'aquest apartat també es distingeix entre aquells que es presten durant 5 dies a la setmana o menys, i aquells que es presten més de 5 dies a la setmana.

**a) Serveis que es presten 5 dies o menys a la setmana**

TOTAL	Conveni			
	Barcelona	Girona	Lleida	Tarragona
	2,60%	2,60%	2,53%	2,59%

**b) Serveis que es presten més de 5 dies a la setmana**

TOTAL	Conveni			
	Barcelona	Girona	Lleida	Tarragona
	5,11%	5,11%	5,04%	5,13%

### 2.1.3 Personal indirecte

Tot i que no totes les empreses del sector tenen la mateixa estructura organitzativa i de personal, s'inclou una partida de personal de control, i d'administració i estructura de l'empresa perquè es considera que aquestes funcions són indispensables per efectuar correctament el servei. Aquesta situació es fa evident per la necessitat de les empreses de disposar d'un sistema de seguiment de la qualitat, la gestió de la integració tarifària o del seguiment del SAE.

En aquest sentit s'imputa un percentatge sobre el cost del personal de conducció en concepte de personal indirecte del **20%**.

### 2.1.4 Assegurances

S'estableix com a cost anual d'assegurança obligatòria, voluntària, obligatòria de viatgers, defensa i responsabilitat civil la que s'apliqui per a cada servei directament.

Després de consultar a diferents corredors s'arriba a un preu de **3.100 €** per any i vehicle per a un de 35 places, i **4.900 €** any i vehicle per a un de 55 places. Si es considera la possibilitat de portar **viatgers dempeus** la prima de l'assegurança s'incrementa en un **20%**.

### 2.1.5 Tributs i taxes

Com a tributs i taxes es tindrà en compte l'impost municipal de circulació, visat de la targeta de transport i la taxa d'ITV, i s'imputa com una partida anual.

A partir de la informació de visat de targeta de transport i taxa d'ITV (sense IVA) i l'impost municipal de circulació dels municipis de l'àrea metropolitana, s'estima que per a un autobús entre 21 i 50 places el seu valor és **305,39 €**, mentre que per a un autobús de més de 50 places és de **364,71 €**.

### 2.1.6 Amortització de vehicles

Dins d'aquesta partida s'avalua l'impacte econòmic que té l'adquisició de vehicles i sobre l'estructura global de costos del servei. Donat que es pot disposar d'una compensació de fins a una tercera part del cost per a renovació de flota, cal tenir present si es pot disposar o no de compensació de forma que, es consideren dos escenaris diferents segons si hi ha aquesta possibilitat o no.

El preu considerat pels vehicles (sense IVA) varia segons el nombre el places d'aquest:

- 25 places: **135.000 €**
- 35 places: **191.000 €**
- 55 places: **205.000 €**

A més a més, si excepcionalment l'operador justifica un altre preu pel vehicle utilitzat, hi ha la possibilitat d'incorporar aquest, sempre sense IVA.

Es considera un període d'amortització de **10 anys** i un valor residual dels vehicles del **5%**.

### 2.1.7 Altres equipaments

Quant als diferents equipaments que pot incloure el vehicle (SVV i SAE bàsicament), només es té en compte el cost de manteniment. Només es té en compte el seu

manteniment per un cost de **598,29 €** anuals pel SVV i de **448,17 €** pel SAE (en el cas de Barcelona únicament es contemplarà el 50% de l'import).

### **2.1.8 Despeses financeres**

S'estableix el percentatge del valor del vehicle que es vol finançar en un **80%**, el termini durant el que es demana el préstec en **5 anys**, i el tipus d'interès serà del **4,894%**, al que s'afegeix un **diferencial de l'1%**. La càrrega financera es reparteix entre els anys d'amortització del vehicle.

### **2.1.9 Altres despeses fixes**

Aquesta partida inclou entre altres aspectes, les instal·lacions de l'empresa, la formació de personal, el vestuari, els consums, etc.. S'estableix un percentatge del **16%** sobre el total de costos fixos, excepte personal de conducció.

## **2.2. Costos variables**

### **2.2.1 Combustible**

Aquesta partida reflecteix el cost anual de combustible d'un vehicle que realitza transport interurbà i es compon de tres parts: consum de combustible per quilòmetre, preu del combustible i quilometratge realitzat.

El càlcul del **consum de combustible** per quilòmetre s'ha fet fins ara en funció de la fórmula proposada pel MOPU (1990):

$$\text{Consum(l/100km)}=(1/10)(581,15 - 11,99 \times v + 0,0978 \times v^2)$$

En el cas de serveis amb trams urbans o que efectuïn moltes parades (s'ha establert un valor indicatiu de 30 km/h de velocitat del servei com a màxim) el consum s'incrementa en un percentatge, del 25%.

El segon factor a tenir en compte en el cost per consum de combustible és el seu preu. Per la gran variabilitat d'aquest factor es considera dins del model el preu de **101,16** cèntims €/litre. A aquesta xifra se li aplica una reducció del **5%**, tenint en compte el descompte que es suposa les empreses de transport poden obtenir en mitjana a l'hora d'adquirir-lo.

El cost anual total d'aquesta partida vindrà determinat finalment pel consum especificat de combustible segons tipus de vehicle per quilòmetre, el quilometratge anual i el cost per litre.

### **2.2.2 Lubrificants**

Es considera un percentatge del **5%** del cost del combustible.

### **2.2.3 Pneumàtics**

Per avaluar la incidència econòmica que suposa el canvi de pneumàtics dels vehicles que efectuen el servei, s'estableix un cost unitari per pneumàtic de **561,63 €** (sense IVA).

Es considera que la seva vida útil es de **80.000 km**.

#### **2.2.4 Manteniment, recanvis, neteja**

S'avalua una quantitat fixa per quilòmetre en concepte de xapa, pintura, neteja, recanvis, etc, estimada en **0,1289 €/km**.

#### **2.2.5 Despeses diverses no comptabilitzades en partides anteriors**

Amb aquesta partida es pretén incloure aspectes com la publicitat, altres assegurances, etc. Es fixa una quantitat fixa per quilòmetre de **0,06 €/km**.

#### **2.2.6 Peatges**

S'incorpora una partida específica per aquells serveis que recorren total o parcialment per vies de pagament. En aquest cas es podran aplicar directament les tarifes vigents segons la implicació que tinguin sobre cada servei (publicades per les empreses concessionàries a primers d'any). Caldrà tenir en compte les mesures adoptades que afavoreixen la gratuïtat dels serveis de transport públic en els peatges de determinades vies i per tant no contemplar aquest concepte.

### **2.3. Retribució de la gestió**

S'aplicarà un percentatge quant a retribució de la gestió del 7%, amb un sistema associat d'incentius i penalitzacions vinculat amb l'evolució de l'ISC (Índex de Satisfacció del Client) calculat per la Direcció General de Transports i Mobilitat. Seguint aquest criteri el percentatge pot incrementar-se fins al 10%, o bé ser reduït al 0%.

En aquest sentit la previsió de costos als efectes de la reserva pressupostària i de vinculació inicial de la despesa ha de preveure el percentatge màxim del 10 % sens perjudici de la seva reducció posterior en base a l'índex de satisfacció del client.

### **2.4. Senyalització**

A l'estructura de costos es poden incorporar les despeses en matèria de senyalització realitzades en els serveis de transport objecte de finançament, tant pel que fa a l'establiment de pals de parada o marquesines, com al seu manteniment especialment en el cas dels elements que afavoreixen la informació dinàmica als ciutadans.

Aquests costos es consideraran en funció dels pressupostos o factures proforma de cada actuació.



# 3 Paràmetres d'operació dels serveis necessaris pel càlcul de costos

## 3.1. Tipologia de serveis segons hipòtesi d'hores de servei

Per tal d'imputar els costos anuals resultants de les anteriors partides, i més concretament, dels costos fixos excepte personal, es realitzen una sèrie d'hipòtesis d'operació dels vehicles en funció del nombre d'hores de servei anuals:

Hipòtesi 1. El servei es realitza aproximadament amb el mateix nombre d'hores anuals que un conductor per conveni, podent-hi afegir les hores addicionals.

De forma genèrica, equival a serveis que es realitzen durant 6h els 365 dies de l'any, 7,5 h durant 300 dies o 9h durant 250 dies si es tenen en compte les hores addicionals, o bé a 5h els 365 dies a l'any, 6h durant 300 dies o 7h durant 250 dies si no hi ha hores addicionals.

Segons els convenis, les hores anuals serien:

		Barcelona	Girona	Lleida	Tarragona
Hores anuals	Sense hores addicionals	1770	1770	1816	1776
	Amb hores addicionals	2230	2230	2276	2236

Hipòtesi 2. El servei es realitza com a mínim amb l'equivalent a 8h diàries de servei treballant els 365 dies de l'any (equival a 2.920 hores anuals).

Hipòtesi 3. El servei es realitza com a mínim amb l'equivalent a 10h diàries de servei treballant els 365 dies de l'any (equival a 3.650 hores)

Hipòtesi 4. El servei es realitza com a mínim amb l'equivalent a 13h diàries de servei treballant els 365 dies de l'any (equival a 4.745 hores).

En funció del nombre d'hores anuals per a fer un servei, aquest es classificarà segons una de les 4 hipòtesis anteriors.

## 3.2. Quilometratge i temps

El model de costos té en compte tant els quilòmetres de servei com el temps de servei. Per tant, és necessari conèixer les hores i quilòmetres útils anuals, a partir del nombre d'expedicions, calendari i distàncies d'aplicació.

El model no té en compte quilòmetres ni hores mortes ni de posicionament.

## 4 Tractament de l'IVA en els ingressos dels serveis

El **bitllet que paga un viatger** es pot separar en dues parts: la primera és el preu que paga el viatger a l'operador per la prestació de servei de transport, i la segona és el 10% d'IVA que paga l'usuari com a impost per gaudir del servei de transport. L'operador, quan cobra aquest bitllet, fa d'intermediari entre el viatger i Hisenda, i ha d'ingressar a Hisenda aquest 10% sobre el preu que és l'impost que ha pagat el viatger.

El tractament que s'ha de fer amb l'IVA de **l'ingrés que s'obté de les Autoritats Territorials de Mobilitat** és similar. La quantitat que paga l'ATM també es compon de dues parts: una primera que és el pagament que fa a l'operador pel repartiment d'ingressos, i una segona que és l'IVA que paga com a impost sobre aquest pagament, que apareix a la factura que fa l'operador a l'ATM.

Igual que succeeix amb el bitllet que paga l'usuari, l'operador fa d'intermediari entre l'ATM i Hisenda, i ha d'ingressar a Hisenda l'impost que paga l'ATM, que és aquest percentatge de l'IVA sobre el repartiment d'ingressos.

És important tenir en compte aquest tractament de cara als efectes de l'ingrés dels contractes programa entre l'ATM i els operadors de forma que en tot cas els ingressos es consideraran sense l'IVA en el moment efectuar els informes de liquidació.

## **5 Actualització del model de costos**

Els costos presentats en aquest document són per l'any 2008. Per l'any 2009 es van actualitzar de la següent forma:

Costos laborals – segons les previsions marcades al conveni.

Preu del combustible – es va mantenir el mateix criteri que per l'any 2008

Preu del diner – es va mantenir el mateix criteri que per l'any 2008

Atès que no hi ha hagut una variació substancial en els costos aplicats en el model aquest s'ha seguit aplicant en els exercicis anteriors i es manté aplicable per a la prestació de serveis durant el 2018.

# 7 Utilització del fitxer pel càlcul del model de costos

El fitxer pel càlcul del model de costos consta de diferents fulls. L'usuari només haurà de treballar amb el primer d'ells, "Conceptes variables", per a obtenir els resultats finals. Les variables que podrà modificar són:

- Quilòmetres anuals útils del servei
- Hores anuals útils del servei
- Demarcació: triar entre Barcelona, Girona, Lleida i Tarragona
- Tipus de servei segons intensitat diària. Es pot triar entre:
  - a) Aquells que no requereixen tacògraf (fan línies de menys de 50 quilòmetres) i que fan com a mínim 4+4 expedicions al dia.
  - b) Dins d'aquesta categoria s'hi poden incloure dos tipus de servei:
    - per un cantó tots aquells que requereixen tacògraf (fan línies de més de 50 quilòmetres) , i es presten un màxim de 5 dies a la setmana.
    - per l'altre aquells que no arriben a 4+4 expedicions al dia i no necessiten tacògraf, i es presten un màxim de 5 dies a la setmana.
  - c) Dins d'aquesta categoria s'hi poden incloure dos tipus de servei:
    - Per un cantó tots aquells que requereixen tacògraf (fan línies de més de 50 quilòmetres) , i es presten més de 5 dies a la setmana.
    - per l'altre aquells que no arriben a 4+4 expedicions al dia i no necessiten tacògraf, i es presten més de 5 dies a la setmana.
- Tipus de servei segons hores d'utilització de servei al dia. Es pot triar entre:
  - a) Servei 1. Es considera que es fan menys de 8 hores diàries de servei si és diari, menys de 12 hores si treballa de dilluns a divendres feiners, menys de 10 hores si ho fa de dilluns a dissabtes feiners, i menys de 13 hores si treballa de dilluns a divendres feiners i no presta servei el mes d'agost.
  - b) Servei 2. Es considera que es fan com a mínim 8 hores diàries de servei si és diari, un mínim de 12 hores si treballa de dilluns a divendres feiners, un mínim de 10 hores si ho fa de dilluns a dissabtes feiners, i un mínim de 13 hores si treballa de dilluns a divendres feiners i no presta servei el mes d'agost.
  - c) Servei 3. Es considera que es fan com a mínim 10 hores diàries de servei si és diari, un mínim de 15 hores si treballa de dilluns a divendres feiners, un mínim de 12 hores si ho fa de dilluns a dissabtes feiners, i un mínim de 16 hores si treballa de dilluns a divendres feiners i no presta servei el mes d'agost.
  - d) Servei 4. Es considera que es fan com a mínim 13 hores diàries de servei si és diari, un mínim de 19 hores si treballa de dilluns a divendres feiners, un mínim de 16 hores si ho fa de dilluns a dissabtes feiners, i un mínim de 21 hores si treballa de dilluns a divendres feiners i no presta servei el mes d'agost.
- Es justifica o no un preu determinat, fora del que marca el model, de pagament del vehicle.

- Si justifica pagament de vehicle fora del que marca el model, s'ha d'introduir la quantitat corresponent.
- N. de places total del vehicle que es pot triar entre 25 (per a 25 places o menys), 35 (entre 25 i 35 places) i 55 (per més de 35 places). Tindrà incidència sobre el preu del vehicle, les assegurances i els impostos.
- Pot disposar o no de subvenció en la compra del vehicle.
- Els treballadors fan hores extres o no. Pels serveis que recorren dins l'àmbit RMB, ja sigui en part o en la seva totalitat, s'ha de seleccionar que SI fan hores extres.
- Quantitat pagada en peatges.
- % de retribució a la gestió.
- Té viatgers dempeus o no.
- Disposa de SVV o no.
- Disposa de SAE o no.

El següent full de càlcul és "Paràmetres fixos", i és on s'han introduït tots els preus que es presenten a aquest document.

Els fulls "Costos laborals", "Costos horaris", "Costos quilomètrics" i "Hip hores i km anuals servei" són aquells on es fan els diferents càlculs.

El full "Estructura de costos general" mostra el resultat final.

# 8 Full de costos 2018

2018

NOM/ NÚM. DEL SERVEI/LÍNIA	0
----------------------------	---

DEMARCACIÓ	Barcelona
------------	-----------

QUILÒMETRES ANUALS DE LA LÍNIA	.
HORES ANUALS DE LA LÍNIA	.
VELOCITAT COMERCIAL	.

Consum quilomètric (l/100 km)	
Benefici Industrial	10%

COSTOS HORARIS	€/any	€/km	€/h	% sobre costos totals
PERSONAL DE CONDUCCIÓ	- €		- €	- %
ALTRE PERSONAL	- €		- €	- %
COST DEL VEHICLE				
AMORTITZACIONS	- €		- €	- %
DESPESES FINANCERES	- €		- €	- %
ASSEGURANCES	- €		- €	- %
TRIBUTS	- €		- €	- %
COST SVV+SAE				
MANTENIMENT	- €		- €	- %
ALTRES FIXOS	- €		- €	- %
<b>TOTAL COSTOS HORARIS</b>	<b>- €</b>		<b>- €</b>	<b>- %</b>

COSTOS QUILOMÈTRICS	€/any	€/km	€/h	% sobre costos totals
PNEUMÀTICS	- €	- €		- %
CARBURANTS	- €	- €		- %
LUBRICANTS	- €	- €		- %
MANTENIMENT, REPARACIONS, NETEJA	- €	- €		- %
ALTRES	- €	- €		- %
PEATGES	- €	- €		- %
<b>TOTAL COSTOS QUILOMÈTRICS</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>		<b>- %</b>

COSTOS HORARIS+QUILOMÈTRICS	- €	- €	- €	100,0%
RETRIBUCIÓ DE LA GESTIÓ	- €	- €	- €	

SENYALITZACIÓ	- €
---------------	-----

	€/any	€/km	€/h
TOTAL	- €	- €	- €
TOTAL 2	- €	- €	- €