



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XII LEGISLATURA

Serie B:
PROPOSICIONES DE LEY

22 de febrero de 2019

Núm. 372-1

Pág. 1

PROPOSICIÓN DE LEY

122/000322 Proposición de Ley de financiación del servicio público del transporte urbano colectivo.

Presentada por los Grupos Parlamentarios Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y Mixto.

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(122) Proposición de Ley de Grupos Parlamentarios del Congreso.

Autor: Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.
Grupo Parlamentario Mixto.

Proposición de Ley de financiación del servicio público del transporte urbano colectivo.

Acuerdo:

Admitir a trámite, trasladar al Gobierno a los efectos del artículo 126 del Reglamento, publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales y notificar al autor de la iniciativa.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de febrero de 2019.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y el Grupo Parlamentario Mixto (Compromís) presentan, al amparo de lo establecido en los artículos 124 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados la siguiente Proposición de Ley de financiación del servicio público del transporte urbano colectivo, para su debate y aprobación en el Pleno de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 14 de febrero de 2019.—**Sergio Pascual Peña y Félix Alonso Cantorné**, Diputados.—**Irene María Montero Gil**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.—**Joan Baldoví Roda**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie B Núm. 372-1

22 de febrero de 2019

Pág. 2

PROPOSICIÓN DE LEY DE FINANCIACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE URBANO COLECTIVO

Exposición de motivos

I

Las transformaciones en el mercado laboral, la fisonomía de nuestras urbes, la extensión del acceso a distintas formas de ocio y la multiplicación de formas de conectividad virtual y material han modificado radicalmente las formas de movilidad de la ciudadanía. Mientras hace unas décadas la inmensa mayoría de los desplazamientos eran recurrentes y monomodales a lo largo de la vida de una persona, en la actualidad la multiplicidad de trayectos y la varianza de recorridos componen el grueso de la movilidad urbana.

En este contexto, la movilidad es hoy más que nunca un metaderecho, un derecho entre los derechos. La disponibilidad de fórmulas de movilidad accesibles, económicas, versátiles y sostenibles es una condición sine qua non para viabilizar u obstaculizar el acceso a universos de empleos, soluciones habitacionales, servicios culturales, educativos, médicos radicalmente diferentes. De la disponibilidad o indisponibilidad de sistemas de movilidad suficientes depende hoy día que el lugar en que alguien habita o la posesión de vehículos particulares se convierta en un factor discriminatorio en la calidad y el acceso a otros servicios que garantizan derechos reconocidos en nuestra Carta Magna.

La movilidad es por tanto un derecho esencial que afecta a toda la ciudadanía y que persigue contribuir a la constitucionalizada libre conformación de la voluntad de circular y moverse en entornos tanto urbanos como metropolitanos. En consecuencia, los poderes públicos tienen el deber de garantizar el pleno desarrollo de este derecho, en condiciones de calidad, eficiencia, sostenibilidad financiera y riguroso respeto a la protección física del medioambiente.

En los entornos urbanos la movilidad viene condicionada por el limitado espacio público disponible. En la actualidad el 40 % del espacio público urbano está privatizado en su uso por los vehículos particulares motorizados que usufructúan espacio para aparcar. Si contamos el espacio usado para circular este se eleva al 70 % de nuestras ciudades. Sin embargo en una ciudad como Barcelona, solo el 27 % de los desplazamientos se realiza mediante vehículos particulares. El uso del espacio es claramente ineficiente. Por poner solo un ejemplo 30 coches aparcados por 30 personas cada hora (una rotación muy alta) ocupan el mismo espacio que 100 metros de carril-bus, que puede ser utilizado hasta por 5000 personas cada hora.

Las redes de transporte colectivo son una herramienta fundamental para luchar contra la contaminación atmosférica, que provocó la muerte de forma prematura a 518700 personas en toda Europa en 2015, según los últimos datos oficiales de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA). El informe apunta directamente al transporte por carretera como la fuente principal de la contaminación y, en concreto, atribuye la amplia mayoría de las muertes a las partículas en suspensión PM 2,5.

En el caso de España, las estimaciones de la AEMA elevan hasta 27900 las muertes prematuras producidas en el año 2015 por exposición a partículas finas PM 2,5, 8900 por exposición a NO₂ y 1800 por exposición a ozono.

La contaminación del aire es producida sobre todo por los medios que emiten gases de escape en el interior de las ciudades y depende de la energía de tracción consumida. El automóvil es el medio que más energía de tracción consume: cuatro veces más que el autobús para el mismo número de viajeros. Se sitúa así como principal foco emisor y principal responsable de la contaminación del aire en las ciudades. La mayor parte de la contaminación del aire de nuestras ciudades es originada por el tráfico.

La sobreexplotación del espacio público por los coches tiene además un importante sesgo de género. En Madrid, por ejemplo, los últimos registros del Consorcio Regional de Transportes (CRTM) revelan que casi el 70% de los usuarios de los autobuses urbanos de la Comunidad de Madrid son mujeres, una cifra muy distanciada del 47,5% de mujeres que se desplazan en vehículo privado por un 52,5% de hombres.

Esta combinación de derechos y deberes, de sesgos de género y edad convierten al transporte colectivo urbano en un pilar estratégico para garantizar la igualdad entre la ciudadanía.

II

El desarrollo de una red de transporte colectivo urbano eficaz, sostenible, de calidad y flexible exige atender y conocer las condiciones de contorno para proponer la mejor solución técnica, de diseño y tecnológica para dar solución a una complejísima tarea, la de facilitar millones de interconexiones con diferentes orígenes y destino cambiantes en el tiempo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

En primer lugar, la propia orografía, la morfología urbana y el entorno metropolitano predeterminan la propia naturaleza de las infraestructuras, donde cada vez son más necesarios espacios de integración e interoperabilidad, para prevenir las rupturas tradicionales de continuidad en la prestación del servicio.

En segundo lugar, desde el punto de vista poblacional, las infraestructuras tienden a ser rígidas, por lo que no son infrecuentes fenómenos de saturación por exceso de demanda. De hecho, además de los efectos más notorios derivados de la congestión como la pérdida de tiempo y la calidad del aire, la congestión provoca otras externalidades negativas ligadas a la movilidad, como la contaminación acústica y el riesgo de accidentes y la siniestralidad.

En tercer lugar, y no de modo menos importante, el coste en términos de contaminación se propaga al ámbito sanitario, pues esta patología es la antesala de deficiencias respiratorias y cardíacas, enfermedades crónicas y muertes prematuras, lo que comporta un gasto sanitario que, según algunos estudios, se cifra entre 16839 y 45838 millones de euros anuales. En el mismo sentido, en un reciente informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS), la exposición humana a la contaminación del aire es la causa de la muerte de 7000 personas al año en España.

La provisión de cualquier servicio público requiere un análisis con exactitud de los recursos disponibles, conformados en este caso por los ingresos provenientes de las tarifas fijadas administrativamente y por los ingresos procedentes de las Administraciones Públicas, y todo ello para comprometer un servicio de calidad orientado al bienestar colectivo de la sociedad.

Siendo como son estas dos categorías de ingresos las que mayor peso tienen en el cuadro de financiación de cualquier operador de servicio de transporte, y las que cubren mayoritariamente los principales costes operativos como son la remuneración de los y las trabajadoras, los diversos suministros o la propia amortización del inmovilizado, se hace imprescindible dotar de un marco estable y predecible el régimen de financiación del mismo, con el fin de mantener la calidad del servicio, sin merma de los cambios tecnológicos y las adaptaciones al medio ambiente que requiere una gestión eficaz y sostenible.

La Unión Europea establece que la financiación del transporte público urbano no es una responsabilidad única de las entidades locales sino también de las regiones y los estados. Muchos de los países de nuestro entorno cuentan de hecho con autoridades del transporte que coadyuvan a la coordinación y financiación de los transportes urbanos.

Las externalidades positivas que genera el transporte público, entre ellas menos contaminación, menos siniestralidad y reducción de la congestión han hecho de la intervención pública vía financiación un imperativo comúnmente aceptado.

Los beneficios sociales que implica la disponibilidad de un servicio de transporte urbano exceden el ámbito local puesto que posibilita un desarrollo demográfico y urbano sostenible en términos medioambientales y de cohesión social.

Si bien el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL), recoge el tráfico, el estacionamiento de vehículos, la movilidad y el transporte colectivo urbano como competencia propia de los municipios, lo cierto es que, como en otras áreas de dependencia municipal, el proceso de descentralización presupuestaria no está cerrado en España. La racionalización de la asignación de presupuesto de los distintos niveles institucionales a este servicio, con independencia de que la competencia esté asignada a las Entidades Locales y Comunidades Autónomas es por tanto una necesidad imperiosa.

A su vez, el artículo 26 de la LRBRL establece como obligatorio el transporte colectivo urbano de viajeros y el medio ambiente urbano para los municipios con una población superior a 50000 habitantes. Además, en el artículo 86.2 «se declara la reserva a favor de las Entidades Locales» del transporte público de viajeros, entre otras actividades, de acuerdo a lo que se establezca en la legislación sectorial aplicable.

Por la afectación del transporte colectivo urbano al medioambiente es necesario también delimitar el marco competencial en este ámbito. El apartado b) del artículo 25 de la LRBRL asigna también al municipio la competencia en medioambiente urbano, y concreta la protección contra la contaminación atmosférica en zonas urbanas forma parte de dicha competencia.

Para dirimir si las Comunidades Autónomas tienen competencias en materia de transporte público urbano o su alcance competencial en materias relacionadas con las externalidades positivas que ésta genera (medio ambiente, desarrollo económico sostenible, etc.), hay que tomar en como referencia el artículo 148 de la Constitución y en segundo lugar, a los Estatutos de Autonomía que las comunidades autónomas pueden asumir competencias en: el transporte desarrollando por medio de ferrocarril, por carretera o por cable cuando se desarrolle íntegramente en el territorio de la propia comunidad autónoma.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

La gestión en materia de protección del medio ambiente. El fomento del desarrollo económico de la Comunidad Autónoma dentro de los objetivos marcados por la política económica del Estado.

La participación activa del Estado en la necesaria regulación del transporte colectivo urbano también tiene su amparo en el marco competencial español al disponer de competencia exclusiva (artículo 149.1 de la CE) en la legislación básica sobre protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades que ostentan las comunidades autónomas para establecer normas adicionales de protección. En este sentido, el ordenamiento actual recoge disposiciones que asignan a las Comunidades Autónomas competencias en materia de protección de medio ambiente y de eliminación de las distintas fuentes de contaminación.

Esta norma debe leerse por tanto en lógica de culminación de un traspaso de competencias inconclusa —excepto para la Euskadi y la Comunidad Foral Navarra que no estarían afectadas por este texto—. Con la racionalización armonizada del traspaso presupuestario se cerraría una deuda con las instituciones más cercanas al ciudadano encargadas de prestar un servicio garantía de un derecho inalienable.

III

La presente Ley tiene por tanto los siguientes objetivos.

En primer lugar regular el régimen de financiación del servicio público de transporte colectivo urbano en el marco de las competencias atribuidas por la Constitución y las leyes a las diferentes Administraciones públicas. Para ello, se crea un régimen permanente de financiación, en el marco de las competencias legislativas y administrativas propias de cada nivel territorial de gobierno, para dar estabilidad a un sistema que, desgraciadamente, se ha caracterizado en el tiempo por su fragmentación, la arbitrariedad y su contingencia temporal.

La propia disposición adicional quinta del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, establecía un régimen de aportación a través de transferencias del Estado a las Entidades Locales para la financiación del transporte colectivo urbano. Un modelo claramente insuficiente que, al tenor de la redacción de la disposición adicional, se basó en la celebración de Contratos-Programa y de esquemas de financiación directa a través de los Presupuestos Generales del Estado. La experiencia ha demostrado que los contratos-programa así como las más recientes arbitrarias subvenciones nominativas destinadas a las Autoridades del Transporte Metropolitano para la financiación del transporte regular de viajeros, y la financiación del transporte regular de viajeros en las distintas islas insulares se han presentado como una solución residual en lo presupuestario y coyuntural en lo político, ya que se decidían lejos de parámetros técnicos, vía negociación presupuestaria con los grupos representantes de los intereses locales.

Lejos de responder al espíritu de original de Ley que aspiraba a establecer marcos continuados de planificación estratégica y financiación, se han concentrado en pocas ciudades y con una proyección temporal que hace inviable la programación estratégica a medio plazo. Asimismo, el modelo de financiación basado exclusivamente en una aportación del Estado para atender gastos de explotación deviene en un sistema superado, puesto que cada vez son más prioritarios los objetivos de reparación y protección del medio ambiente. Por esa razón se constituye en esta Ley un Fondo Estatal para la asignación de recursos al transporte colectivo urbano, con el objetivo de complementar los recursos básicos del sistema contra Presupuestos Generales del Estado, y sujetándolo a un régimen de condicionalidad basado en la cofinanciación por parte de las Comunidades Autónomas y la constitución de mecanismos de planificación local y metropolitano que faciliten la movilidad sostenible, intermodal y accesible.

Como objetivo adicional esta norma pretende ayudar en el fomento del tránsito modal a formas de movilidad sostenibles, considerando que la movilidad urbana en vehículos a motor privados -coches es responsable del 40 por ciento de las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera según datos de la Comisión Europea. De todas las categorías que componen el sector del transporte, la movilidad urbana es probablemente la que mayor potencial tiene de reducción en el corto plazo. La contribución de la movilidad urbana a las emisiones de gases de efecto invernadero en España ascienden a 35,1 millones de toneladas de CO₂-eq, (un 10% de las totales) de las que un 87% corresponden al desplazamiento de personas y un 13% al transporte de mercancías. Solo el coche es responsable de más de tres cuartas partes del total de las emisiones del sistema de movilidad urbana (75,5%).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

IV

La presente Ley se estructura en un Título Preliminar y en tres Títulos adicionales, así como contiene una disposición transitoria, dos disposiciones adicionales, tres disposiciones finales y una disposición derogatoria única.

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto de la Ley.

La presente Ley tiene por objeto regular el régimen de financiación del servicio público de transporte colectivo urbano y metropolitano en el marco de las competencias atribuidas por la Constitución y las leyes a las diferentes Administraciones públicas, y en particular por lo dispuesto en el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, literal g): «El Municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias: g) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano».

Esta norma desarrolla la previsión contenida en la disposición adicional quinta del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, por el que se establece la regulación aplicable a las subvenciones a las Entidades Locales en esta materia; con el fin de garantizar la estabilidad financiera destinada al sector del transporte urbano dentro de un marco legal estable, así como su evolución en función de parámetros conocidos.

Artículo 2. Definiciones.

1. A los efectos de esta Ley se entenderá por «Transporte Colectivo Urbano» el servicio público esencial reservado a las Entidades Locales por el artículo 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, de conformidad con lo establecido en el artículo 128.2 de la Constitución.

Este servicio público comprende la red de autobuses, metros, metros ligeros y ferrocarriles que operan en el ámbito urbano y, en su caso, en las áreas metropolitanas.

2. A los efectos de esta Ley se denominan «Entidades Titulares del Servicio Público»:

a) Los municipios; los cuales ostentan la competencia en materia de transporte colectivo urbano de conformidad con lo establecido en el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

b) Las entidades locales supramunicipales, así como las entidades públicas que de acuerdo con lo establecido en las leyes o en sus normas de creación tengan atribuida la titularidad del servicio público de transporte colectivo urbano de uno o varios municipios, entre otras atribuciones de transporte y movilidad.

c) Lo establecido en el apartado anterior se entiende sin perjuicio de que la prestación del servicio público se realice en régimen de gestión directa por la Entidad Titular del mismo o mediante cualquiera de las formas de gestión indirecta contempladas en nuestro ordenamiento jurídico.

d) Autoridades de Gestión de Transporte: aquellas autoridades de carácter público de orden local o metropolitano encargadas de hacer valer planes de movilidad en los entornos de su competencia.

e) Intermodalidad: dicese del atributo de un sistema integrado de transporte que facilita el uso de distintos modos y medios de transporte con la máxima integración en el espacio y en las tarifas, y en particular aquel que se presta en ubicaciones compartidas y con pasajes compartidos sin penalización al transbordo.

3. A los efectos de esta Ley se sigue como conceptualización mínima del Derecho a la Movilidad la recogida en el artículo XIII de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad de Naciones Unidas, a saber: Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 3. Ámbito de aplicación.

1. La presente Ley es de aplicación a todas las Entidades Locales y sus entidades y organismos dependientes que presten los servicios públicos de transporte colectivo urbano para municipios de más de 50000 habitantes, exceptuando los referidos en el siguiente apartado.

2. Las Comunidades Autónomas con competencia en materia de movilidad supramunicipal y como partícipes de las entidades metropolitanas de transporte y movilidad serán copartícipes y corresponsables en la armonización de los instrumentos para el fomento y desarrollo del Derecho a la Movilidad.

3. Para los Ayuntamientos y entidades de País Vasco y Navarra, las transferencias y subvenciones que se regulan en esta Ley se someterán a su régimen específico.

Artículo 4. Principios generales.

El régimen de financiación del transporte colectivo urbano regulado en esta Ley se aplicará conforme a los siguientes principios:

1. Principios de estabilidad, plurianualidad y suficiencia financiera:

a) La planificación, programación, presupuesto y ejecución de los presupuestos y actuaciones vinculadas a los servicios de transporte colectivo urbano se realizarán en un marco de estabilidad jurídica y suficiencia financiera que permita a los operadores disponer de la seguridad adecuada para actuar a medio plazo.

b) Todos los instrumentos administrativos que regulen las relaciones jurídicas entre las diferentes Administraciones Públicas deberán tener carácter plurianual, de modo que pueda garantizarse una actividad constante, proyectada al cumplimiento de los objetivos de servicio público, así como de eficiencia económica y administrativa.

2. Principio de equidad.

Los instrumentos de financiación afectada previstos en esta Ley están destinados a preservar que exista un acceso no discriminatorio de todos los ciudadanos de municipios adheridos a los servicios de transporte colectivo de viajeros, con independencia del municipio de residencia.

3. Principio de transparencia y de rendición de cuentas.

Las autoridades y órganos titulares de la gestión de los servicios de transporte colectivo urbano estarán sometidos a los controles financieros previstos en la legislación presupuestaria, así como el control financiero de las subvenciones que se les otorguen. En todo caso, y de acuerdo con la naturaleza jurídica de cada entidad, estarán sujetas a las obligaciones contables y de auditoría mercantil pública que establece nuestro ordenamiento jurídico.

4. Principio de cooperación:

a) Las Administraciones Públicas se regirán por el principio de cooperación institucional en las relaciones que se establezcan para el correcto desarrollo de los servicios previstos en esta Ley, mediante un reparto adecuado de las obligaciones y de los costes, en el marco de las competencias atribuidas a cada Administración Pública.

b) Las Administraciones Públicas deberán cooperar en los términos previstos en la legislación administrativa con el fin de establecer marcos estables de coordinación en los supuestos en que la titularidad de los servicios recaiga en diferentes sectores públicos, de modo que exista una mayor integración e intermodalidad entre todos los operadores que redunde en calidad y eficiencia del servicio al ciudadano.

c) Las Administraciones Públicas coadyuvarán al sostenimiento financiero de los servicios de transporte colectivo urbano, en el ámbito propio de sus competencias, sobre la base de un modelo de corresponsabilidad que permita contribuir de modo conjunto a las necesidades del sistema.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

5. Principio de integración y promoción de la movilidad urbana e interurbana.

La presente Ley tiene como finalidad atender las necesidades de movilidad de los ciudadanos en su ámbito local, con el fin de reducir la congestión del tráfico y promover la sustitución del uso de los vehículos particulares por el uso del transporte colectivo urbano.

La integración de servicios y espacios en áreas metropolitanas es el mejor catalizador de la movilidad colectiva. Se promocionará por tanto la integración de servicios y la coordinación de los mismos.

Esta Ley regula por tanto el traspaso de recursos a las entidades locales competentes en materia de transporte urbano y metropolitano, recogiendo como principio orientador básicos del traspaso maximizar una movilidad ambientalmente sostenible, integrada, intermodal, interoperable, segura, tecnológicamente avanzada y con los más elevados estándares de calidad para los ciudadanos.

6. Principio de reducción de emisiones de contaminantes atmosféricos.

Las medidas contenidas en esta Ley tendrán como objetivo mejorar los niveles de calidad del aire, contribuyendo de este modo a reducir el número de emisiones de gases contaminantes, y al uso generalizado del transporte colectivo y dando prioridad a los sistemas de propulsión eléctrica, las fuentes de energías renovables y los combustibles fósiles de bajas emisiones contaminantes, con el fin de cumplir con las exigencias derivadas del Acuerdo de París y mejorar notoriamente las actuales externalidades negativas ligadas a la contaminación del aire, el ruido o la siniestralidad, derivadas de la movilidad urbana.

En particular se propiciarán medidas de Fomento de una flota de baja emisión fomentando la inversión en vehículos con tecnologías bajas en emisiones, priorizando la renovación de la flota de los vehículos más contaminantes.

Consecuentemente, esta Ley tiene por principio rector garantizar la reducción de emisiones de efecto invernadero derivado de la movilidad urbana en vehículos privados a motor de combustión, coadyuvando así con los compromisos adquiridos por el Estado Español con la ratificación del Acuerdo de París; y en concreto, no sobrepasar el límite de 1,5 °C del calentamiento global. Situando la acción en la lucha contra el cambio climático en el centro de la agenda política, reconociendo el papel preponderante que deben jugar las partes interesadas no signatarias como ciudades, municipios, otras administraciones subnacionales y resto de agentes sociales privados, como principales motores del cambio en la reducción de los gases de efecto invernadero.

7. Principio de intermodalidad:

a) Se entiende la movilidad como un derecho integral, que solo puede prestarse cabalmente con una mirada holística, asumiendo que los servicios troncales serán necesariamente colectivos y que estos deberán estar interconectados con los sistemas de alimentación radial así como con los servicios capilares de última milla —bicicletas y vehículos motorizados particulares— y en particular con sus espacios de aparcamiento disuasorios.

b) En este sentido se promocionará el desarrollo de infraestructuras que faciliten la intermodalidad en los servicios de transporte colectivo.

TÍTULO I

Determinación para la financiación del sistema de transporte público

CAPÍTULO I

Recursos y financiación

Artículo 5. Recursos de las Entidades Titulares del Servicio Público de Transporte Colectivo Urbano.

Los recursos de las Entidades Titulares del Servicio Público provendrán de las siguientes fuentes:

a) Los procedentes de la explotación y la actividad mediante los ingresos por la prestación de servicios a los usuarios y/o usuarias.

b) Los procedentes de la participación y/o reparto en los títulos de operadores que actúan concertados e integrados en el sistema.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

- c) Las transferencias corrientes y de capital procedentes de las diferentes administraciones públicas sujetas a cofinanciar al sistema.
- d) Los ingresos procedentes de la explotación comercial y patrimonial.
- e) Los ingresos procedentes de la imposición de sanciones administrativas en materia de transporte de personas.
- f) Los ingresos procedentes de operaciones financieras y/o de capital con entidades públicas o privadas.
- g) Las transferencias, ayudas y/o subvenciones generadas por la concurrencia a proyectos regionales, nacionales y/o supranacionales susceptibles de financiación.
- h) Los ingresos procedentes de las contribuciones que generen las figuras tributarias, tanto nuevas como existentes, cuya recaudación total o parcial se destinen a atender las necesidades específicas del Transporte Colectivo Urbano.
- i) Otras fuentes de financiación comúnmente aceptadas en el Derecho presupuestario y en las normas supletorias del Derecho común.

Artículo 6. Figuras tributarias.

1. El sistema fiscal deberá atender las necesidades específicas de financiación del Transporte Colectivo Urbano para garantizar el derecho a la movilidad de calidad y sostenible que favorezca la transición energética y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes.

2. Para ello se habilita a las distintas administraciones con competencias tributarias a estudiar, desarrollar e implantar, coordinadamente con las Entidades Titulares del Servicio Público de Transporte Colectivo Urbano, los tributos que se determinen necesarios para la estabilidad económica financiera.

3. En particular se habilita a las entidades locales para desarrollar los tributos siguientes:

- a) Tasas extraordinarias vinculadas al estacionamiento o circulación por zonas urbanas congestionadas o sensibles.
- b) Imposición extraordinaria a los incrementos en los valores del suelo y de los inmuebles como resultado de las inversiones públicas en infraestructuras del transporte.
- c) Contribución especial de los titulares y promotores de nuevos desarrollos urbanísticos o industriales con requerimientos de movilidad y servicio de transporte extraordinarios, ya sea por su compleja ubicación y baja demanda o por ser fuente de nuevas altas concentraciones de desplazamientos, temporales o estructurales, con fines comerciales, laborales o de ocio sean éstos públicos o privados.
- d) Imposiciones a los titulares de centros de trabajo públicos o privados que no cuenten con planes de movilidad que incluyan mecanismos de promoción y facilitación de transportes sostenibles a sus empleados.

CAPÍTULO II

Corresponsabilidad y estabilidad en la financiación

Sección I. Corresponsabilidad

Artículo 7. Corresponsabilidad.

1. Corresponde a todas las administraciones públicas la financiación de las necesidades estables de recursos de operación y de inversión del Transporte Colectivo Urbano.

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior esta norma recoge exclusivamente la regulación de los mecanismos de financiación que asume la Administración General del Estado conforme a lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales y la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL).

Sección II. Del fondo para el sostenimiento de la movilidad colectiva urbana y metropolitana

Artículo 8. Fondo para el sostenimiento de la movilidad colectiva urbana e interurbana.

- 1. Se constituirá un Fondo Estatal para la financiación de la movilidad colectiva urbana e interurbana.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

2. Se financiarán, conforme a los requisitos, prioridades y montos dispuestos en la presente Ley, los déficits de operación de los operadores de transporte urbano colectivo y las inversiones que se estimen pertinentes.

Artículo 9. Principios rectores del Fondo.

1. Serán principios rectores de la asignación de los recursos del fondo, la suficiencia en la prestación del servicio, la eficiencia en la gestión de los recursos públicos, la transparencia y la trazabilidad de las inversiones, la accesibilidad de los servicios y la maximización del disfrute del derecho a la movilidad.

2. Se priorizará en la asignación de recursos a las empresas de transporte colectivo públicas.

Artículo 10. Comisión gestora.

1. Dentro de los dos meses siguientes a la aprobación de la primera dotación presupuestaria para el Fondo Estatal para la Movilidad Urbana y Metropolitana, se constituirá una Comisión Gestora, compuesta de forma paritaria por doce vocales, dos en representación de la Administración General del Estado y dos en representación de cada grupo de entidades locales o entidades metropolitanas, conforme a la segmentación recogida en el artículo 12.

2. En el caso de la Administración del Estado, estarán representados, en todo caso, entre sus dos vocales, un representante al menos del Ministerio de Hacienda y Función Pública y un representante al menos del Ministerio de Fomento, entre los cuales se nombrará al Presidente.

3. La Secretaría de la Comisión Gestora la ejercerá un funcionario del Ministerio de Hacienda y Función Pública, que tendrá voz pero no voto.

4. Las funciones de la Comisión serán:

a) Realizar la propuesta de liquidación con base en los criterios fijados para las subvenciones y remitirla a la Intervención General de la Administración del Estado.

b) Controlar la ejecución de las subvenciones para lo que se facilitará a los miembros de la Comisión cualquier información que se estime necesaria para supervisar el cumplimiento de los compromisos asumidos por cada una de las partes firmantes.

c) La resolución de la asignación de las subvenciones a la inversión en régimen de concurrencia competitiva.

d) El establecimiento de los criterios y parámetros que desarrollarán lo establecido en esta Ley en lo que respecta a la ponderación de los indicadores destinados a asignar los recursos disponibles.

5. La Comisión Gestora se reunirá cuando la convoque su Presidente, bien por propia iniciativa, bien a petición de la mitad de los vocales, siendo obligatorio celebrará sesión ordinaria, por lo menos, una vez al año.

6. Las reuniones se convocarán al menos con una semana de antelación, debiendo acompañar a la citación el orden del día.

7. Los acuerdos de la Comisión Gestora se adoptarán por mayoría de sus miembros presentes, y para que aquellos sean válidos, será necesario que concurren más de la mitad de sus miembros con derecho a voto. El Presidente tendrá voto de calidad cuando haya empate.

Artículo 11. Estructura y fuentes financieras del Fondo.

1. El Fondo se dotará anualmente en los Presupuestos Generales del Estado por un monto no inferior al 0,25 del PIB del año anterior.

2. El Fondo dividirá sus recursos con tres destinos:

a) Financiación a través de subvenciones finalistas de al menos un 20% del déficit de operación de los transportes urbanos colectivos en municipios de más de 50000 habitantes no agrupados en consorcios metropolitanos en la concepción recogida en el presente texto.

b) Financiación a través de subvenciones finalistas de al menos un 20% del déficit de operación de los transportes urbanos y metropolitanos para los consorcios metropolitanos que cumplan con los siguientes parámetros:

i) El órgano de dirección del Consorcio cuenta con mayoría de las entidades locales respecto a otras administraciones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie B Núm. 372-1

22 de febrero de 2019

Pág. 10

ii) La administración autonómica competente realiza aportaciones por no menos del 30% del déficit de operación al sostenimiento de los transportes metropolitanos gestionados por el consorcio.

iii) El consorcio gestiona y coordina todas las entidades de transporte urbano y metropolitano de los municipios involucrados previa cesión de la competencia municipal de transporte de éstos.

c) El Fondo de proyectos de inversión en el transporte público colectivo urbano destinará un máximo del 25% de su capacidad financiera a la financiación de proyectos de inversión que promuevan directa o indirectamente la mejoría de la movilidad en los municipios solicitantes:

i) La asignación de recursos se realizara con criterios de concurrencia competitiva.

ii) Se tendrá en cuenta la eficacia de la inversión en términos de aumento de cuota modal de servicios públicos de transporte colectivo sostenibles económicamente en el tiempo.

iii) Se exigirán horizontes temporales de resultados en las solicitudes de financiación de inversiones en infraestructura. En caso de incumplimiento grave de estos las subvenciones deberán ser retornadas.

iv) Las estimaciones sobre las necesidades de inversión en el servicio, tanto en infraestructuras de transporte como en la modernización de vehículos y sistemas tecnológicos. Las necesidades de inversión habrán de estar soportadas en una adecuada planificación, en particular en un Plan de Movilidad Sostenible en vigor.

v) Será la Comisión de Financiación, Control y Seguimiento la responsable de seleccionar y aprobar los proyectos de inversión seleccionados.

Artículo 12. Asignación de recursos del Fondo.

1. Las entidades locales o los organismos metropolitanos que pretendan acceder a las subvenciones nominativas para gastos operativos deberán integrarse en alguno de estos grupos en función del número total de habitantes de su núcleo urbano o metropolitano:

Consortios Metropolitanos.

Grupo A. Más de 2 millones de habitantes.

Grupo B. Entre 1 y 2 millones de habitantes.

Grupo C. De 500001 a 1 millón.

Grupo D. De 100001 a 500000.

Grupo E. Menos de 100000 habitantes.

2. La comisión gestora del Fondo repartirá los montos disponibles entre cada uno de los 6 grupos anteriores teniendo en cuenta un criterio estrictamente poblacional. Atendiendo a los costes operativos medios de cada grupo por habitante se podrá corregir la ponderación con un factor multiplicador cuyo valor máximo será 2.

3. No se asignará menos del 75% del monto total del fondo a gastos operativos.

Artículo 13. Obligaciones de Renfe Operadora.

En el caso de consorcios metropolitanos que cumplan con lo establecido en el punto 2.b del artículo anterior Renfe Operadora estará obligada a integrarse plenamente en dicho consorcio, asumiendo los costes derivados de la completa integración tarifaria.

Artículo 14. Distribución de las subvenciones nominativas intragrupo.

1. Dentro de cada grupo, para el reparto entre las Entidades Titulares de Servicio Público que lo compongan, se tendrán en cuenta los siguientes indicadores:

La población total receptora del servicio.

El total de viajes realizados en el sistema.

El total de kilómetros recorridos por el sistema.

La cobertura geográfica del sistema.

La eficiencia del gasto operativo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

2. Las entidades están obligadas a aportar esta información con veracidad y diligencia con carácter previo al proceso de concesión de subvenciones plurianuales.
3. Será tarea de la Comisión gestora del fondo la elaboración de un reglamento para detallar los procedimientos de subvención y los criterios de ponderación con arreglo a lo dispuesto en esta Ley.

Sección III. De las subvenciones nominativas del fondo para el sostenimiento de la movilidad colectiva urbana y metropolitana

Artículo 15. Definición y financiación.

1. En los términos previstos en el artículo 68 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, y de acuerdo con [as especialidades previstas en este Título, la Administración del Estado, a través del Fondo Estatal para el Sostenimiento de la Movilidad Urbana y Metropolitana otorgará subvenciones nominativas a las entidades locales u organismos dependientes responsables de la gestión de los servicios de transporte colectivo urbano y/o metropolitano.
2. Las subvenciones se realizarán por periodos no menores a tres años, con desembolsos anualizados.
3. Las solicitudes de subvenciones contendrán las previsiones de gastos y las estimaciones de ingresos, así como cuantos detalles se soliciten por el órgano gestor del Fondo Estatal para la articulación de los mecanismos de ponderación de la asignación de recursos.

Artículo 16. Duración de la subvención.

1. Con el objetivo de establecer un mecanismo de financiación suficiente y duradero en el tiempo que permita el establecimiento de planes plurianuales que aseguren la sostenibilidad del sistema, las subvenciones nominativas para gastos operativos serán renovadas cada tres años, a partir del 1 de enero del año siguiente al que se cierre el acuerdo. Todo ello sin perjuicio de que las funciones de la Comisión de Seguimiento se extiendan hasta el 31 de diciembre del año siguiente al de extinción de la última subvención, con el objeto de proceder a las liquidaciones financieras que procedan.
2. Las subvenciones concedidas en régimen de concurrencia competitiva para la financiación de inversiones en infraestructuras de movilidad se convocarán anualmente.

Artículo 17. Revisión y cancelación de la subvención.

La subvención nominativa podrá ser revisada y/o cancelada cuando por razón de circunstancias imprevisibles y excepcionales, o por incumplimiento grave de las obligaciones contraídas en el mismo, no sea posible la consecución de los objetivos del mismo.

Artículo 18. Objetivos de las subvenciones.

Son objetivos de la subvención:

- a) Potenciar la utilización por parte de los ciudadanos de los servicios de transporte público colectivo, con el fin de mejorar la movilidad en los términos previstos en el artículo 8 de esta Ley.
- b) Definir un marco estable de financiación de los servicios de transporte urbano colectivo compatible con los escenarios presupuestarios de las Administraciones concernidas, todo ello de acuerdo con los principios establecidos en el artículo 4 de esta Ley.
- c) Coordinar las políticas públicas concurrentes en la actuación de las diferentes Administraciones públicas sobre la planificación estratégica y presupuestaria de las redes de transporte público colectivo.
- d) Financiar infraestructuras de movilidad que propicien la relación entre los diferentes modos de movilidad y su coordinación.

Artículo 19. Ámbito de aplicación de las subvenciones.

Las subvenciones serán de aplicación a las Entidades Locales y organismos dependientes de ámbito metropolitano, al amparo de lo previsto en la disposición adicional quinta de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 20. Indicadores de calidad de obligado cumplimiento.

Las subvenciones nominativas estarán vinculadas al obligado cumplimiento de determinados valores de indicadores de calidad del servicio según la clasificación del artículo 12. Estos indicadores garantizarán unos niveles mínimos de regularidad, ocupación máxima en los vehículos, cumplimiento de la oferta programada así como otros posibles aspectos de calidad de servicio.

El incumplimiento de los indicadores establecidos en el régimen de subvención será motivo de exclusión de las subvenciones contempladas en el artículo 15 durante los dos años siguientes a su control.

TÍTULO II

Control de las subvenciones y régimen sancionador

Artículo 21. Auditoría y control.

1. La Intervención General de la Administración del Estado elaborará el oportuno informe de control financiero sobre la propuesta de liquidación de las subvenciones nominativas remitidas por la Comisión de Seguimiento, todo ello sin perjuicio de los controles y actuaciones adicionales que ese órgano pueda realizar si lo considera oportuno, incluida la revisión de los papeles de trabajo de los auditores.

2. Las funciones conferidas a la Comisión de Seguimiento se entienden sin perjuicio del control que, de acuerdo con el artículo 68.1 f) de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, compete al Ministerio de Hacienda y Función Pública.

Artículo 22. Condicionalidad de la subvención.

1. Las condiciones de acceso a la cofinanciación del transporte con cargo al Fondo Territorial correspondiente serán de obligado cumplimiento para la Entidad Titular del Servicio Público receptora de las subvenciones nominativas. Estas condiciones, que tendrán la consideración de obligaciones esenciales versarán sobre:

a) Las políticas de modernización de flotas de vehículos orientadas a utilización de energías limpias, la reducción de emisiones atmosféricas contaminantes u otras mejoras en la eficiencia ambiental derivadas de las exigencias de la legislación del Estado, de la Unión Europea y de los compromisos internacionales asumidos por España.

b) Las políticas para el fomento de la interoperabilidad de las redes de transporte.

c) Cualesquiera otras políticas que sean competencia del Estado con arreglo a la Constitución y a las Leyes.

2. Las Comunidades Autónomas podrán participar en la cofinanciación con cargo al Fondo Territorial correspondiente en materias de su competencia, que serán de obligado cumplimiento para la Entidad Titular del Servicio Público. Las condiciones establecidas por las CC.AA. podrán estar orientadas a asegurar la adecuada inserción de los servicios públicos de transporte urbano colectivo en los planes generales de transporte terrestre de las CC.AA., a garantizar la adecuada coordinación e interoperabilidad de las redes, y, en general, a garantizar la eficacia de las políticas públicas de las Comunidades Autónomas en materia de transporte o en cualesquiera otros ámbitos de su competencia.

Artículo 23. Límites cuantitativos en la financiación de los gastos operativos.

1. Las subvenciones nominativas no podrán financiar los gastos operativos derivados del funcionamiento del servicio público de transporte urbano colectivo en un porcentaje superior al 30%.

2. Al menos el 70% de los gastos operativos del servicio público de transporte urbano colectivo habrá de sufragarse necesariamente con cargo a las tarifas abonadas por los usuarios y a las aportaciones presupuestarias de las

Artículo 24. De los reintegros.

1. Procederá el reintegro de las cantidades percibidas y la exigencia del interés de demora desde el momento del pago de la subvención en los siguientes casos:

a) Incumplimiento de la obligación de justificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

- b) Obtener la subvención sin reunir las condiciones requeridas para ello.
- c) Incumplimiento de la finalidad para la que la subvención fue concedida.
- d) Incumplimiento de las condiciones impuestas a los beneficiarios con motivo de la concesión de la subvención.

2. Las cantidades a reintegrar tendrán la consideración de ingresos de Derecho público.

3. Cuando proceda el reintegro por alguna de las causas establecidas en el apartado 1, corresponderá al órgano de la entidad concedente que otorgó la subvención adoptar la decisión de exigir su devolución al beneficiario.

4. Las cantidades a reintegrar podrán ser aplazadas o fraccionadas con los procedimientos y garantías que se establecen en la Ley General Tributaria y en el Reglamento General de Recaudación.

Artículo 25. De las infracciones administrativas y de los sujetos responsables.

1. Constituyen infracciones administrativas en materia de subvenciones las siguientes conductas:

a) La obtención de una subvención nominativa falseando las condiciones requeridas para su concesión u ocultando las que la hubieran impedido o limitado.

b) La aplicación, en todo o en parte, de las cantidades recibidas a fines distintos para los que la subvención fue concedida.

c) El incumplimiento en todo o en parte por razones imputables al beneficiario de las obligaciones impuestas por la concesión de la subvención.

d) El no acreditar ante el Ente concedente, en caso de que se demanden, el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la concesión de la subvención.

2. Las infracciones administrativas tipificadas en esta Ley se clasifican en muy graves, graves y leves.

2.1 Tendrán la consideración de infracciones muy graves las señaladas en los apartados a) y b) del número 1 de este artículo. Asimismo la reincidencia, por comisión en el término de un año de más de una infracción grave, cuando así haya sido declarada por resolución firme.

2.2 Tendrán la consideración de infracciones graves las señaladas en el apartado c) del número 1, de este artículo. Asimismo la reincidencia, por comisión en el término de un año de más de una infracción leve, cuando así haya sido declarada por resolución firme.

2.3 Tendrán la consideración de infracciones leves las señaladas en el apartado d) del número 1.

3. Serán responsables de las infracciones los beneficiarios que realicen las conductas anteriormente tipificadas.

4. Las infracciones muy graves prescribirán a los cinco años, las graves a los tres años, y las leves al año. El plazo de prescripción comenzará a contarse desde el día en que la infracción se hubiera cometido.

Artículo 26. Sanciones.

1. Las infracciones administrativas serán sancionadas con arreglo a la siguiente escala:

1.1 Infracciones muy graves:

a) Multa del doble al triple de la cantidad indebidamente obtenida.

b) La pérdida del beneficiario, durante el plazo de tres a cinco años, del derecho a obtener subvenciones nominativas reguladas por esta Ley.

1.2 Infracciones graves.

a) Multa del tanto al doble de la cantidad indebidamente obtenida.

b) La pérdida durante el plazo de uno a tres años, del derecho a obtener subvenciones nominativas reguladas por esta Ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie B Núm. 372-1

22 de febrero de 2019

Pág. 14

1.3 Infracciones leves.

- a) Multa de igual cuantía a la cantidad indebidamente percibida o al importe de la cantidad no justificada.
- b) La pérdida durante el plazo de un año, del derecho a obtener subvenciones nominativas reguladas por esta Ley.

2. Para la imposición de las sanciones anteriores por las infracciones administrativas previstas en esta Ley se atenderá a:

- a) La existencia de intencionalidad o reiteración.
- b) La naturaleza de los perjuicios causados.

3. Las sanciones establecidas serán independientes de la exigencia al infractor de la obligación de reintegro contemplada en esta Ley.

4. Las sanciones impuestas por las infracciones muy graves prescribirán a los cinco años, las impuestas por infracciones graves a los tres años, y las impuestas por infracciones leves al año. El plazo de prescripción comenzará a contarse desde el día siguiente a aquel en que adquiera firmeza la resolución por la que se impone la sanción.

5. Las resoluciones firmes por las que se impongan sanciones serán publicadas en el «Boletín Oficial del Estado».

Artículo 27. Órganos competentes para el ejercicio de la potestad sancionadora.

Son órganos competentes para iniciar el procedimiento sancionador los que hayan formulado las propuestas de concesión de subvención.

Será competente para la resolución del procedimiento sancionador, en las infracciones leves y graves, el órgano rector del Fondo. La resolución de las infracciones muy graves es competencia del Ministerio de Fomento o en su caso del Ministerio competente en materia de movilidad y transporte terrestre.

Disposición transitoria primera.

Aquellos municipios que participen de un sistema de financiación alternativo de los servicios de transporte urbano en el que aporte financiación la Administración General del Estado se registrarán por dicho régimen especial hasta tanto no opten por el sistema general previsto en esta Ley.

Disposición adicional primera. Desarrollo reglamentario.

El procedimiento para la solicitud, adjudicación, instrumentación jurídica y control económico financiero de las subvenciones directas a las que se refiere el apartado anterior se regulará en el Reglamento de desarrollo de esta Ley.

Disposición adicional segunda. Entidades Locales de la Comunidad Autónoma del País Vasco, de la Comunidad Foral de Navarra y de la Comunidad Autónoma de Canarias.

El régimen de financiación del transporte colectivo urbano en las entidades locales de la Comunidad Autónoma del País Vasco, de la Comunidad Foral de Navarra y de la Comunidad Autónoma de Canarias mantendrá las especialidades actualmente existentes derivadas de la Constitución, de sus Estatutos de Autonomía y de las leyes que regulan las singularidades de dichos territorios en los relativo a su régimen económico y fiscal.

Disposición derogatoria única.

1. Queda derogada la disposición adicional quinta del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

2. Quedan asimismo derogadas cuantas disposiciones legales resulten contrarias o incompatibles con lo establecido en la presente Ley.

Disposición final primera. Título competencial.

Esta Ley se dicta al amparo de las competencias que al Estado se le otorgan en virtud de los artículos 149.1.1.^a, 149.1.14.^a, 149.1.18.^a y 149.1.23.^a de la Constitución.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Disposición final segunda. Habilitación reglamentaria.

El Gobierno aprobará en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente Ley un Reglamento general de desarrollo de la misma en el que se regulará la organización y funcionamiento del Fondo Estatal de Movilidad Urbana Sostenible, el régimen jurídico de las subvenciones nominativas y sus instrumentos de control y los demás elementos previstos en esta Ley que exijan un desarrollo normativo reglamentario.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», excepto las medidas que supongan aumento de los créditos o disminución de los ingresos del presupuesto del ejercicio en curso, que entrarán en vigor en el ejercicio presupuestario siguiente.