

CONTRACTE PROGRAMA ENTRE EL DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA I L'EMPRESA MOHN SL, PER A LA PRESTACIÓ DE SERVEIS PÚBLICS REGULARS DE TRANSPORT DE VIATGERS PER CARRETERA

Barcelona, 29 de juny 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 29 de juny de 2018, 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.



I la Sra. **Georgina Andreu Huch**, en nom i representació de l'empresa Mohn, SL, segons escriptura de poder atorgada pel notari Daniel Tello Blanco, en data 1 de febrer de 2013, amb número de protocol 118.

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'empresa Mohn, SL és titular de la concessió per a l'explotació del servei de transport regular de viatgers per carretera Barcelona a Olesa de Bonesvalls amb filloles (V-6438), de competència de la Generalitat de Catalunya.

II. La concessió per a l'explotació del servei regular de transport de viatgers per carretera Barcelona a Olesa de Bonesvalls amb filloles (V-6438) va ser adjudicada a l'empresa Auto Ttes. Petit Canigó, SA el 27 de juny de 1986. El 24 d'agost de 1990 es va publicar al DOGC número 1334 la resolució que autoritzava el canvi de titularitat de la concessió a l'actual concessionària Mohn, SL.

III. Totes les concessions esmentades van ser incloses i objecte dels plans d'innovació i millora de la qualitat aprovats l'any 2003 per resolució del conseller de l'aleshores



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 1 de 34

Departament de Política Territorial i Obres Públiques, de conformitat amb el previst al Decret 128/2003, de 13 de maig, sobre mesures d'innovació i foment de la qualitat de la xarxa de serveis regulars de transport de viatgers a Catalunya.

L'aprovació del referit pla comportava l'atorgament d'una revisió del termini vigent en les concessions que ens ocupen, que suposava una ampliació del termini concessional fins un màxim de 25 anys, comptadors des de la notificació de la resolució i sens perjudici d'ulteriors revisions que es poguessin acordar si la normativa aplicable o les condicions originàries del contracte ho permetien.

El contingut del pla es va incorporar a les concessions esmentades com a clàusules d'obligat compliment i que, als efectes d'acreditar el compliment de les seves previsions, per part de la Direcció General competent en matèria de transports, s'havien de fer revisions periòdiques cada vuit anys, llevat de la primera de les quals, que s'havia de fer abans de l'1 de gener de 2008. La superació positiva d'aquestes revisions determina la convalidació per períodes de vuit anys del termini concessional de forma successiva, fins a arribar als vint-i-cinc anys previstos a la modificació concessional.

Per resolució del conseller de Política Territorial i Obres Públiques, de 30 de gener de 2008, es va aprovar la revisió de l'execució del pla d'innovació i millora de la qualitat aprovat a l'empresa Mohn, SL, que incorpora les concessions que ens ocupen de forma que es convalidava el termini de vigència d'aquestes per un termini de 8 anys, comptador des del 8 de gener del 2008.

Finalment, per resolució del conseller de Territori i Sostenibilitat, de 16 de febrer de 2016, es va aprovar una nova revisió del pla d'innovació i millora de la qualitat aprovat a l'empresa Mohn, SL, de forma que es convalidava per un termini de 8 anys, comptador des del 8 de gener del 2016, el termini de vigència de les concessions de la dita empresa, sens perjudici d'ulteriors revisions del dit termini concessional de forma successiva fins a arribar als vint-i-cinc previstos a la resolució d'aprovació del pla.

IV. El Departament de Territori i Sostenibilitat ha vingut formalitzant en els exercicis precedents i, també, per al primer semestre del 2018, sengles contractes programa amb l'empresa Mohn, SL, per a determinar les obligacions de servei públic imposades en els serveis regulars de transport de viatgers per carretera esmentats, que han estat establertes de conformitat amb els procediments previstos a la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor i al seu Reglament, aprovat pel Decret 319/1990, de 21 de desembre, i determinar les condicions per fer efectives, si s'escau, les aportacions econòmiques necessàries per a garantir l'equilibri econòmic en l'explotació dels referits serveis regulars.

V. En aquest sentit, mitjançant aquest contracte programa es fixen les condicions de prestació i els requeriments de qualitat de les dites obligacions de servei públic imposades per a la prestació dels serveis, durant el segon semestre de l'any 2018, en la prestació de determinats serveis de la concessió Barcelona a Olesa de Bonesvalls amb filloles (V-6438), sobre la base dels quals s'han de fixar, si escau, les aportacions econòmiques a realitzar pel Departament de Territori i Sostenibilitat per al manteniment de l'equilibri econòmic dels dits serveis regulars que ha estat alterat per la imposició de noves obligacions de servei públic. Aquestes obligacions de servei



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 2 de 34



públic que s'imposen han de ser degudament compensades, si bé per fer-ho s'han de tenir en compte, únicament i exclusivament aquells aspectes directament vinculats a la prestació dels serveis de transport públic afectats.

Així mateix, com en data 1 de gener de 2018, es va formalitzar el contracte programa corresponent a la prestació dels referits serveis durant el primer semestre del 2018, en el present document es determinen les condicions de liquidació definitiva dels contractes programa corresponents als dos semestres de l'annualitat de 2018.

Am
VI. 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, segons es feia constar, resta supeditada al compliment de les condicions que es puguin establir en els programes de subvencions establerts o que en el futur es poguessin aprovar per l'Administració, atenent a la disponibilitat pressupostària existent i el seu atorgament s'ha de fer prèvia la tramitació de l'expedient corresponent, de conformitat amb 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 què 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.

VII. En conclusió, per tal de garantir el manteniment de l'equilibri econòmic dels serveis regulars de transport públic que ens ocupen s'escau formalitzar un nou contracte programa que fixi les aportacions econòmiques a realitzar i que garanteixin la correcta prestació d'aquests serveis, durant el segon semestre del 2018 i, per tant sense que comporti el reconeixement de cap despesa plurianual pels propers exercicis.

VIII. Així mateix, amb aquesta contracte programa es pretén donar continuïtat a 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 el contracte programa es determina el risc operacional de l'empresa concessionària en cadascuna de les obligacions de servei públic imposades en l'assoliment d'una recaptació mínima que corre a risc i ventura del concessionari i per sota de la qual el Departament de Territori i Sostenibilitat no assumeix cap obligació de compensació.

IX. 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 servei, com a despesa directament vinculada, per a garantir la correcta prestació dels serveis, de forma que les compensacions econòmiques previstes en el contracte programa estan destinades a atendre el desequilibri econòmic produït en l'explotació econòmica dels serveis regulars afectats com a conseqüència de les obligacions de servei públic imposades pel Departament de Territori i Sostenibilitat.

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 i amb la finalitat de garantir el equilibri econòmic de les concessions de servei regular afectades per la incorporació de les dites obligacions de servei públic.

X. 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.

XI. 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 pel que fa a les compensacions d'obligacions vinculades a contractes de servei públic atorgades pel Departament de Territori i Sostenibilitat.

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 derivades de les modificacions sobrevingudes en els condicions inicials de la concessió que han estat imposades per l'administració per interès públic de forma que cal procedir a les compensacions corresponents per al manteniment de l'equilibri concessional. Les aportacions han estat quantificades des del punt de vista econòmic, 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 directament vinculats a la prestació dels serveis i els 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 prestació 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

	Doc. original signat per: Còpia autèntica i compulsada Generalitat de Catalunya 19/12/2018	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat	Data creació còpia: 19/12/2018 Data caducitat còpia: 19/12/2021 Pàgina 4 de 34
		Original electrònic / Còpia autèntica	
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ	
0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9			

Primer.- Objecte del contracte programa

Aquest contracte programa té per objecte recollir i fixar les condicions per a la compensació de les obligacions de servei públic incorporades a les concessions per a l'explotació, durant el segon semestre de 2018, dels serveis regulars per carretera Barcelona a Olesa de Bonesvalls amb filloles (V-6438) per tal de garantir el manteniment de l'equilibri econòmic de les concessions,

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, com també, els elements objectius que s'han d'emprar 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. Obligacions de servei públic imposades pel Departament de Territori i Sostenibilitat

El Departament de Territori i Sostenibilitat ha instat la prestació dels serveis de transport que es relacionen a continuació com a obligacions de servei públic:

Dins de la concessió Barcelona a Olesa de Bonesvalls amb filloles (V-6438)
Servei 1: Olesa de Bonesvalls – Begues Parc – Gavà – Barcelona

La prestació d'aquests serveis de transport durant el segon semestre de l'exercici de 2018 s'incorpora com a obligació de servei públic a l'empresa concessionària amb la previsió de la seva compensació en els termes previstos en aquest document.

2.2. Obligacions incorporades

L'empresa Mohn, SL es compromet a prestar els serveis de transport esmentats en les condicions fixades a l'annex 1, especialment pel que fa als objectius d'explotació, 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:

- Posar a disposició de la Direcció General de Transports i Mobilitat les dades de qualsevol enquesta de qualitat que efectuï d'acord amb els procediments de qualitat interna.
- Realitzar campanyes de comunicació per a la difusió i la promoció del servei (edició i actualització d'horaris actualitzats, comunicats de pertorbacions del



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 5 de 34

servei previsible 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 sobre qualsevol subvenció o ajut que pugui rebre i que estigui vinculat a l'explotació dels serveis de transport públic regular de viatgers
- e) Informar a la Direcció General de Transports i 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 en relació amb els serveis objecte del contracte programa.

2.3 Compensació per les obligacions de servei públic imposades pel Departament de Territori i Sostenibilitat

El Departament de Territori i Sostenibilitat es fa càrrec de la compensació per la prestació dels serveis de transport incorporats com a obligacions de servei públic que es detallen a la clàusula 2.1 d'aquest contracte programa, per tal de garantir el manteniment de l'equilibri econòmic de les concessions per a l'explotació 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 de l'aportació per a la prestació dels serveis de transport públic durant el segon semestre de 2018 es calcula en 93.862,54 euros com el resultat de la diferència entre el cost màxim de producció dels serveis inclòs un benefici industrial raonable i l'objectiu d'ingressos mínim establert amb el detall per serveis següents:

Servei 1: Olesa de Bonesvalls – Begues Parc – Gavà – Barcelona 93.862,54 €

Les aportacions seran realitzades amb càrrec a la partida pressupostària PO07 D/470000100/5230/0000 de la Direcció General de Transports i Mobilitat del Departament de Territori i Sostenibilitat del pressupost 2018 fins a un import de 46.931,27 euros, l'import restant anirà a càrrec del pressupost 2019 segons estableix l'Acord de Govern de data 11 de desembre de 2018.



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 6 de 34

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 previstos a la clàusula 2.4 d'aquest contracte programa.

El cost màxim 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 i variables directament imputables als serveis i al benefici industrial 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.

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.

AM

El benefici industrial 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%.

En l'annex 1 del present document es detalla el pressupost de cada servei amb l'estimació del seu cost de producció, els ingressos mínims estimats i la previsió màxima d'aportació un cop aplicat el model de costos de la Direcció General de Transports i Mobilitat

2.4 Incentius i penalitzacions

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 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 (Vvq,i) respecte dels viatgers de pagament previstos en el contracte programa en el semestre 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 en el semestre (Rvq,i) respecte la prevista com a mínima en el contracte programa del semestre que es tracti (Rvp,i), segons l'escalat de la taula següent:

+



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 7 de 34

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:

- 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.
- 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 les condicions relatives a les aportacions econòmiques previstes 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 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 retribució 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:



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 8 de 34

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

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.

AS

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 del contracte programa, 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 dels serveis

Les aportacions previstes en aquest contracte programa per a fer front a les obligacions previstes en el pacte 2.1 es faran efectives mitjançant dos pagaments, de la forma següent:

Un primer pagament a compte, una vegada signat aquest contracte programa, per un import corresponent a la meitat de l'aportació màxima total del contracte fixada a la clàusula 2.3.

Un segon pagament a la liquidació definitiva d'aquest contracte programa, prèvia presentació, per part de l'empresa operadora, de la liquidació per l'import del contracte que resti pendent d'abonar i prèvia obtenció de la corresponent validació i conformitat per part dels òrgans gestors i de control de la Generalitat de Catalunya

En aquest sentit com sigui que durant el 2018 s'ha procedit a la formalització de dos contractes programa, un pel primer semestre i un altre pel segon semestre, s'escau

AS



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 9 de 34



unificar el procediment de liquidació definitiva dels dos contractes de forma que es pugui dur a terme una única liquidació definitiva per a tota l'annualitat del 2018.

La liquidació definitiva tindrà lloc durant el primer trimestre de l'any 2019. A aquest efecte l'empresa concessionària haurà de presentar, abans del 31 de gener de 2019 davant del Servei Territorial de Transports corresponent, una liquidació independent per a cada servei on es detallin:

1. Ingressos obtinguts

A la documentació corresponent als ingressos caldrà fer constar la recaptació bruta sense IVA, desglossant els següents conceptes de forma diferenciada:

- 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.

2. Despeses d'explotació desglossades segons les partides del model de costos aprovat per la Direcció General de Transports i Mobilitat.

3. Total de viatgers transportats.

4. Total de quilòmetres útils recorreguts.

5. Total d'hores útils de servei.

6. L'empresa concessionària ha de presentar 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.

7. Així mateix, l'empresa concessionària ha de presentar un informe d'auditor específic sobre el compte d'explotació de cadascun dels serveis que formen part del contracte programa amb la determinació dels costos d'explotació de cada servei i on es faci constar que aquests es corresponen amb les dades comptables de l'empresa. Tal i com estableix el Reglament CE 1370/2007, del Parlament Europeu i del Consell de 23 d'octubre de 2007, la imputació dels actius i els costos corresponents es realitzarà de conformitat amb les normes comptables i fiscals vigents i es farà 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



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 10 de 34

possibilitat de transferir els ingressos a un altre sector d'activitat del concessionari.

La Direcció General de Transports i 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 Servei Territorial de Transports competent, el qual formularà la proposta de l'import que cal abonar a l'empresa prestadora dels serveis. Atinent a la proposta formulada, la Direcció General de Transports i Mobilitat donarà la conformitat a la liquidació i tramitarà el seu pagament o requerirà a l'empresa concessionària que realitzi les correccions corresponents en el cas que hi hagi alguna disconformitat amb la documentació presentada o el càlcul de la compensació a liquidar

L'empresa ha de conservar a disposició de la Direcció General de Transports i Mobilitat aquesta documentació per un període de cinc anys comptadors des de la finalització de la vigència del contracte programa.

La liquidació final 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.



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 11 de 34



En conseqüència, l'incompliment per part de l'empresa d'algun dels compromisos adquirits en el seu Pla d'innovació i millora durant el termini 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.

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. La Direcció General de Transports i Mobilitat resta facultada per a la formalització d'aquests protocols addicionals que, en tot cas, restarà condicionada a l'existència de la corresponent disponibilitat pressupostària

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 Decret Legislatiu 3/2002, de 24 de desembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de Finances Públiques de



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 12 de 34

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 juliol i el 31 de desembre del 2018, tot i que pugui estendre els seus efectes fins a la liquidació definitiva de les aportacions econòmiques a realitzar pel Departament de Territori i Sostenibilitat, en els termes previstos al pacte 2.5, pel que fa a les obligacions de servei públic incorporades durant el 2018 als serveis de transport afectats.

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
Departament de Territori i Sostenibilitat


Sra. Georgina Andreu Huch
Mohn, SL



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 13 de 34

ANNEXOS

ANNEX 1

Obligacions de servei públic imposades pel Departament de Territori i Sostenibilitat

1.1 CONDICIONS DE PRESTACIÓ DELS SERVEIS

Servei 1. Olesa de Bonesvalls – Begues Parc – Gavà – Barcelona

Concessió: Barcelona a Olesa de Bonesvalls amb filloles (V-6438)

Mitjançant la resolució de 5 de setembre de 2018 es van incorporar noves obligacions de servei públic consistents en la prestació d'expedicions Olesa de Bonesvalls – Begues Parc – Gavà – Barcelona dins de la concessió de servei regular de transport de viatgers per carretera Concessió: Barcelona a Olesa de Bonesvalls amb filloles (V-6438).

Aquesta resolució no generava en sí mateixa la obligació directa de compensació econòmica sinó que aquesta ha estat reconeguda en els successius contractes programa formalitzats per l'empresa concessionària amb el Departament de Territori i Sostenibilitat, i per tant es manté per al segon semestre del 2018 mitjançant la formalització d'aquest contracte programa.

1. Itinerari del servei: Barcelona, Cornellà de Llobregat, Sant Boi de Llobregat – Viladecans – Gavà – Begues – Olesa de Bonesvalls

2. Calendari i expedicions anuals

Tram: Begues Parc - Gavà

- 20 expedicions d'anada i tornada de dilluns a divendres feiners.

- 2 expedició d'anada i tornada els dies lectius.

Tram: Begues Parc - Gavà per la zona esportiva

- 4 expedicions d'anada i tornada de dilluns a divendres feiners.

Tram: Olesa de Bonesvalls - Gavà per Begues Parc

- 2 expedició d'anada i tornada de dilluns a divendres feiners.

Tram: Gavà - Olesa de Bonesvalls (Directe)

- 2 expedicions d'anada i tornada els dissabtes i festius.



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 14 de 34

Tram: Gavà - Begues (Directe)

- 1 expedició d'anada i tornada els dissabtes i festius.

Tram: Barcelona - Olesa de Bonesvalls per Gran Via i el Prat de Llobregat

- 1 expedició d'anada i tornada els dissabtes i festius.

Tram: Barcelona - Olesa de Bonesvalls per ctra. de la Bordeta i l'Hospitalet de Llobregat

- 1 expedició d'anada i tornada els dissabtes i festius.

Total 2n. semestre: 6.414 exp./ 2n. semestre

3. Quilometratge útil del servei

Total 2n. semestre: 113.841,97 km/2n. semestre

4. Hores útils de servei

fy

Total 2n. semestre: 3.956,09 h/2n. semestre

f



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 15 de 34

DETALL FULL DE COSTOS

2018				
NOM/ N° DEL SERVEI/LÍNIA	Olesa de Bonesvalls - Begues - Gavà - Barcelona			
DEMARCACIÓ	Barcelona			
QUILÒMETRES ANUALS DE LA LÍNIA	206436,82			
HORES ANUALS DE LA LÍNIA	7427,483333			
VELOCITAT COMERCIAL	27,8			
Consum quilomètric (l/100 km)	40,43			
Benefici Industrial	10%			
COSTOS HORARIS	€/any	€/km	€/h	% sobre costos totals
PERSONAL DE CONDUCCIÓ	166.400,47 €		22,4033	44,1%
ALTRE PERSONAL	33.280,09 €		4,4807	8,8%
COST DEL VEHICLE				
AMORTITZACIONS	23.183,67 €		3,1213	6,2%
DESPESES FINANCERES	3.583,68 €		0,4825	1,0%
ASSEGURANCES	7.777,49 €		1,0471	2,1%
TRIBUTS	578,88 €		0,0779	0,2%
COST SVV+SAE				
MANTENIMENT	1.305,30 €		0,1757	0,3%
ALTRES FIXOS	8.249,32 €		1,1106	2,2%
TOTAL COSTOS HORARIS	244.358,91 €		32,90	64,8%
COSTOS QUILOMÈTRICS	€/any	€/km	€/h	% sobre costos totals
PNEUMÀTICS	8.817,32 €	0,0427		2,3%
CARBURANTS	80.212,37 €	0,3886		21,3%
LUBRICANTS	4.010,62 €	0,0194		1,1%
MANTENIMENT, REPARACIONS, NETEJA	26.982,24 €	0,1307		7,2%
ALTRES	12.559,62 €	0,0608		3,3%
PEATGES	- €	0,0000		0,0%
TOTAL COSTOS QUILOMÈTRICS	132.582,17 €	0,64		35,2%
COSTOS HORARIS+QUILOMÈTRICS	376.941,08 €	0,64 €	32,90 €	100,0%
RETRIBUCIÓ DE LA GESTIÓ	37.694,11 €	0,06 €	3,29 €	
SENYALITZACIÓ	- €			
	€/any	€/km	€/h	
TOTAL	414.635,19 €	0,71 €	36,19 €	
TOTAL 2	414.635,19 €	2,01 €	55,82 €	
Previsió d'ingressos (Sense IVA)	247.706,18 €	206.327	Viatgers	
Dèficit	166.929,00 €	1,20055	TMP	
Aportació 1r semestre 2018	73.066,46 €			
Aportació 2n semestre 2018	93.862,54 €			



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 16 de 34

1.2 RÈGIM ECONÒMIC DELS SERVEIS

Cost semestral màxim de producció de tots els serveis objecte del contracte programa

	2n. Sem. 2018
Cost (Euros)	222.634,45 €

D'acord amb la següent distribució:

Concessió: Barcelona a Olesa de Bonesvalls amb filloles (V-6438)

Servei 1. Olesa de Bonesvalls – Begues Parc – Gavà – Barcelona

	2n. Sem. 2018
Cost (Euros)	222.634,45 €

M

f

	Doc. original signat per: Còpia autèntica i compulsada Generalitat de Catalunya 19/12/2018	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat	Data creació còpia: 19/12/2018 Data caducitat còpia: 19/12/2021 Pàgina 17 de 34
		Original electrònic / Còpia autèntica CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ  0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9	

1.3 VALOR DE REFERÈNCIA DELS VIATGERS DEL 2N SEMESTRE DE CADA SERVEI I DELS INGRESSOS TARIFARIS

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

	2n. Sem. 2018
Demanda (viatgers)	110.150 viatgers
Ingressos (euros, sense IVA)	128.771,90 €

D'acord amb la següent distribució:

Concessió: Barcelona a Olesa de Bonesvalls amb filloles (V-6438)

Servei 1. Olesa de Bonesvalls – Begues Parc – Gavà – Barcelona

	2n. Sem. 2018
Demanda (viatgers)	110.150 viatgers
Ingressos (euros, sense IVA)	128.771,90 €



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 18 de 34

ANNEX 2



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

Metodologia



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsa
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat
d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 19 de 34

[Handwritten signature]

Índex

1	Consideracions generals
2	Serveis de transport regular
3	Paràmetres d'operació dels serveis necessaris pel càlcul de costos
4	Tractament de l'IVA en els ingressos dels serveis
5	Actualització del model de costos
6	Utilització del fitxer pel càlcul del model de costos
7	Full de costos 2018

[Handwritten signature]

	Doc. original signat per: Còpia autèntica i compulsa Generalitat de Catalunya 19/12/2018	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat	Data creació còpia: 19/12/2018 Data caducitat còpia: 19/12/2021 Pàgina 20 de 34
		Original electrònic / Còpia autèntica CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ  0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9	

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:

- Despeses de funcionament ordinari, que inclouen el personal, els subministraments, la seguretat i similars.
- Despeses de manteniment i reparacions ordinàries del material mòbil.
- L'amortització del material mòbil.
- Despeses de manteniment i reparacions ordinàries de les infraestructures de transport, de subministrament, de senyalització i de seguretat.



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 21 de 34



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.



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 22 de 34

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, menyscapte 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 recorren 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

AM

A

	Doc. original signat per: Còpia autèntica i compulsada Generalitat de Catalunya 19/12/2018	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat		Data creació còpia: 19/12/2018 Data caducitat còpia: 19/12/2021 Pàgina 23 de 34
	Original electrònic / Còpia autèntica			
	CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ 			
0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9				

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.

	Conveni			
	Barcelona	Girona	Lleida	Tarragona
TOTAL	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.



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 24 de 34

a) Serveis que es presten 5 dies o menys a la setmana				
	Conveni			
	Barcelona	Girona	Lleida	Tarragona
TOTAL	2,60%	2,60%	2,53%	2,59%
b) Serveis que es presten més de 5 dies a la setmana				
	Conveni			
	Barcelona	Girona	Lleida	Tarragona
TOTAL	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 €**.



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 25 de 34

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.



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 26 de 34

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):

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

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.

AM

4

	Doc. original signat per: Còpia autèntica i compulsa Generalitat de Catalunya 19/12/2018	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat Original electrònic / Còpia autèntica CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ  0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9	Data creació còpia: 19/12/2018 Data caducitat còpia: 19/12/2021 Pàgina 27 de 34
--	---	---	--

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 en aquells serveis que utilitzen vies on s'ha establert dita gratuïtat.

2.3. Benefici industrial

S'aplicarà un percentatge com a benefici industrial 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 que es troben directament lligades a la seva explotació, 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 sota la consideració que aquests elements comporten una despesa directament implicada amb la prestació dels serveis de transport objecte del contracte programa.



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 28 de 34



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:

Hores anuals		Barcelona	Girona	Lleida	Tarragona
	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.

AM

+



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 29 de 34



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.



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 30 de 34

5 Actualització del model de costos

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.

AY

f



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat
d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 31 de 34

6 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.



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 32 de 34

- 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.



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 33 de 34



7

Full de costos 2018

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

DEMARCATIÓ	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	- €	- €	- €	- %
TOTAL COSTOS HORARIS	- €		- €	- %

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

COSTOS HORARIS+QUILOMÈTRICS	- €	- €	- €	100,0%
BENEFICI INDUSTRIAL	- €	- €	- €	

SENYALITZACIÓ VINCULADA A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI	- €
---	-----

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



Doc. original signat per:
Còpia autèntica i compulsada
Generalitat de Catalunya
19/12/2018

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0BNJCLCBTVD1TCIT8M5V6936ASYISLU9

Data creació còpia:
19/12/2018
Data caducitat còpia:
19/12/2021
Pàgina 34 de 34