

Disposición adicional octogésima cuarta. *Subvenciones a las entidades locales por servicios de transporte colectivo urbano interior.*

Uno. Para dar cumplimiento a lo previsto en la disposición adicional quinta del Texto refundido de la Ley reguladora de las Haciendas Locales aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, con cargo a los créditos de la Sección 17 «Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana», Servicio 39 «Dirección General de Transporte Terrestre», Programa 441M «Subvenciones y apoyo al transporte terrestre», concepto 462 figura un crédito por importe de 51.054,74 miles de euros destinado a subvencionar el servicio de transporte colectivo urbano interior prestado por las Entidades locales que reúnan los requisitos que se especifican en el siguiente apartado.

Dos. En la distribución del crédito podrán participar los Ayuntamientos que dispongan de un servicio de transporte público colectivo urbano interior, cualquiera que sea la forma de gestión, que cumplan los siguientes requisitos:

A. Disponer de un Plan de Movilidad Sostenible, coherente con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, según lo establecido en el artículo 102, «Fomento de los Planes de Movilidad Sostenible», de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, en su redacción dada por la disposición final trigésima primera de la Ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 2012. El Plan deberá estar vigente, y la fecha de aprobación deberá ser anterior o igual a la fecha final del plazo de presentación de solicitudes.

B. Estar en al menos una de las siguientes tres situaciones:

1) Tener más de 50.000 habitantes, según las cifras de población declaradas oficiales por el Gobierno a 1 de enero del ejercicio anterior.

2) Tener más de 20.000 habitantes, según las cifras de población declaradas oficiales por el Gobierno a 1 de enero del ejercicio anterior, y simultáneamente que el número de unidades urbanas censadas en el catastro inmobiliario urbano sea superior a 36.000 en la fecha señalada.

3) Ser capital de provincia.

C. No participar en un sistema de financiación alternativo del servicio de transporte colectivo urbano interior, en el que aporte financiación la Administración General del Estado. En todo caso, se considerará que no cumplen la condición, y por tanto no podrán ser beneficiarios, los Ayuntamientos del ámbito territorial de las Islas Canarias, o integrados en el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona o la Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia.

Tres. La dotación presupuestaria, una vez satisfechas las obligaciones de pago correspondientes a sentencias judiciales firmes del mismo concepto, se distribuirá conforme a los siguientes criterios, que se aplicarán con arreglo a los datos de gestión económica y financiera que se deduzcan del modelo al que se refiere el apartado Séptimo del presente artículo:

A. El 5 por ciento del crédito en función de la longitud de la red municipal en trayecto de ida y expresada en kilómetros. Las líneas circulares que no tengan trayecto de ida y vuelta se computarán por la mitad.

B. El 5 por ciento del crédito en función del número total de viajeros atendidos durante el ejercicio anterior.

C. El 5 por ciento del crédito en función de criterios medioambientales, para dar cumplimiento a lo previsto en el Plan de Medidas Urgentes para la Estrategia Española de cambio climático y energía limpia, que contempla la incorporación de criterios de eficiencia energética para la concesión de subvenciones al transporte público urbano. Esta medida, definida en el Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética ejecutado por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, a través del IDAE, consiste en establecer un mecanismo de valoración de la eficiencia energética aplicada a los sistemas de transporte público, que permita evaluar de forma homogénea los avances producidos, y tenerlos en cuenta para la distribución de estas ayudas.

El porcentaje antes mencionado, se distribuirá en función de la puntuación obtenida en el cumplimiento de criterios medioambientales, referidos al ejercicio anterior, que serán los que figuran en el cuadro siguiente:

Municipios gran población		Resto de municipios		Puntuación máxima
Criterios	Ratio cumplimiento	Criterios	Ratio cumplimiento	
Porcentaje autobuses urbanos GNC/GLP/ Biocombustibles.	> 20 %	Porcentaje autobuses urbanos GNC/GLP/ Biocombustibles.	> 5 %	20
Incremento en el n.º total de viajeros respecto al año anterior.	> 1 %	Incremento en el n.º total de viajeros respecto al año anterior.	SI/NO	15
Plazas-km ofertadas en transporte público: incremento con respecto a la media de los tres años anteriores.	> 1 %	Plazas-km ofertadas en transporte público: incremento con respecto al año anterior.	SI/NO	15
Existencia de vehículos eléctricos, hidrógeno o híbridos en la flota de autobuses.	SÍ/NO	Existencia de vehículos eléctricos, hidrógeno o híbridos en la flota de autobuses.	SI/NO	10
% Autobuses con accesibilidad a PMR.	> 50 %	% Autobuses con accesibilidad a PMR.	> 20 %	10
Densidad de las líneas de autobús urbano (km/1000 hab.).	> 2	Densidad de las líneas de autobús urbano (km/1000 hab.).	> 1	10
Incremento en n.º de viajes de TP respecto a la media de los tres años anteriores.	> 1 %	Incremento en n.º de viajes de TP respecto al año anterior.	SI/NO	5
Red de carriles bici: n.º de habitantes por km de carril bici.	< 8.000	Red de carriles bici: n.º de habitantes por km de carril bici.	< 6.000	3
Longitud carriles bus (%s/ longitud total de la red).	> 2 %	Existen carriles bus.	SI/NO	3
Porcentaje de conductores Bus Urbano con formación en conducción eficiente (%).	> 20 %	Porcentaje de conductores Bus Urbano con formación en conducción eficiente (%).	> 15 %	3
Paradas con información en tiempo real de llegada de autobuses (%/sobre total de paradas).	> 3 %	Paradas con información en tiempo real de llegada de autobuses (%/sobre total de paradas).	> 3 %	3
Personas con capacitación en Gestión de flotas con criterios de eficiencia energética (n.º personas formadas/100 vehículos).	> 1	Personas con capacitación en Gestión de flotas con criterios de eficiencia energética (n.º personas formadas/100 vehículos).	SI/NO	3
Total.				100

En la valoración de cada criterio le corresponderá la máxima puntuación al Ayuntamiento que presente la mejor ratio, denominada «ratio máxima». El cumplimiento estricto de la ratio mínima requerida en el criterio considerado se valorará con la asignación de 1 punto. El incumplimiento del criterio se valorará con 0 puntos. El resto de valores intermedios alcanzados por cada entidad local, en cada criterio, entre la ratio mínima requerida y la ratio máxima se puntuará mediante una fórmula de interpolación lineal simple:

$$P_i = 1 + (P_{max} - 1) * \frac{R_i - R_{min}}{R_{max} - R_{min}}$$

Siendo

P_i = Puntuación obtenida por el Ayuntamiento i en ese criterio.

P_{max} = Puntuación máxima del criterio.

R_i = Ratio que presenta el Ayuntamiento i en ese criterio.

$R_{\max}$ = Ratio máxima para ese criterio.

$R_{\min}$ = Ratio mínima para ese criterio.

La puntuación global de este apartado para cada ayuntamiento se obtendrá mediante la suma de las puntuaciones parciales de cada uno de los criterios, distribuyéndose la cuantía a repartir proporcionalmente a los puntos totales obtenidos.

D. El 85 por ciento del crédito en función del déficit medio por título de transporte emitido, con arreglo al siguiente procedimiento:

a. El importe a subvencionar a cada municipio vendrá dado por el resultado de multiplicar el número de títulos de transporte por la subvención correspondiente a cada uno de dichos títulos.

b. La subvención correspondiente a cada título se obtendrá aplicando a su déficit medio las cuantías y porcentajes definidos en la escala siguiente:

1.^{er} tramo: el importe del déficit medio por título de transporte, de cada municipio, que no supere el 12,5 por ciento del déficit medio global se subvencionará al 100 por cien.

2.^o tramo: el importe del déficit medio por título de transporte, de cada municipio, que exceda del tramo anterior y no supere el 25 por ciento del déficit medio global se subvencionará al 55 por ciento.

3.^{er} tramo: el importe del déficit medio por título de transporte, de cada municipio, que exceda del tramo anterior y no supere el 50 por ciento del déficit medio global se subvencionará al 27 por ciento.

4.^o tramo: el importe del déficit medio por título de transporte, de cada municipio, que exceda del tramo anterior y no supere el 100 por ciento del déficit medio global se subvencionará con el porcentaje de financiación que resulte de dividir el resto del crédito no atribuido a los tramos anteriores entre el total del déficit incluido en este tramo, considerando todos los municipios que tengan derecho a subvención.

5.^o tramo: el importe del déficit medio por título de transporte, de cada municipio, que exceda del déficit medio global no será objeto de subvención.

El porcentaje de financiación del 4.^o tramo de la escala no podrá exceder del 27 por ciento. El exceso de crédito que pudiera resultar de la aplicación de esta restricción se distribuirá proporcionalmente a la financiación obtenida por cada municipio, correspondiente a los tramos 2.^o y 3.^o

En ningún caso, de la aplicación de estas normas se podrá reconocer una subvención que, en términos globales, exceda del 85 por ciento del crédito disponible. Si se produjera esta circunstancia se ajustará de forma sucesiva, en la proporción necesaria el porcentaje correspondiente a los tramos 3.^o, 2.^o y, en su caso, 1.^o, en la forma dispuesta en el tramo 4.^o, hasta agotar el citado crédito.

c. El déficit medio de cada municipio será el resultado de dividir el déficit de explotación entre el número de títulos de transporte. El déficit medio global será el resultado de dividir la suma de los déficits de todos los municipios que tengan derecho a la subvención entre el total de títulos de transporte de dichos municipios.

d. El importe de la subvención por título vendrá dado por la suma de la cuantía a subvencionar en cada tramo, que se obtendrá multiplicando la parte del déficit medio incluida en cada tramo por el porcentaje de financiación aplicable en dicho tramo.

El déficit de explotación estará determinado por el importe de las pérdidas de explotación que se deduzca de las cuentas de pérdidas y ganancias de las empresas o entidades que presten el servicio de transporte público, elaboradas con arreglo al Plan de Contabilidad y a las normas y principios contables generalmente aceptados que, en cada caso, resulten de aplicación, con los siguientes ajustes:

a') En cuanto a los gastos de explotación se excluirán aquellos que se refieran a tributos, con independencia del sujeto activo de la relación jurídico-tributaria.

b') En cuanto a los gastos e ingresos de explotación se excluirán aquellos que tengan su origen en la prestación de servicios o realización de actividades ajenas a la del transporte público urbano por la que se solicita la subvención. Asimismo, se excluirán cualesquiera subvenciones y aportaciones que reconozca, a favor de la empresa o entidad que preste el

servicio de transporte público urbano, el Ayuntamiento en cuyo término municipal se realice la prestación.

c') En todo caso se deducirán del déficit para el cálculo de la financiación correspondiente a este apartado los importes atribuidos como subvención por los criterios de longitud de la red, número de viajeros y criterios medioambientales.

Cuatro. Las subvenciones deberán destinarse a financiar la prestación de este servicio, bien en el ejercicio inmediatamente anterior, bien en el ejercicio vigente.

Cinco. Para los Ayuntamientos del País Vasco y Navarra, la subvención que les corresponda se corregirá en la misma proporción aplicable a su participación en tributos del Estado.

Seis. Las ayudas se otorgarán mediante resolución del titular de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. La resolución pondrá fin a la vía administrativa.

La competencia para aprobar los gastos y autorizar los compromisos, reconocimientos de obligaciones y propuestas de pago que procedan, así como expedir y autorizar los documentos contables derivados de dichas operaciones, corresponderá a la persona titular de la Dirección General de Transporte Terrestre. Será igualmente competente para instar y resolver los reintegros que procedan.

La ordenación e instrucción del procedimiento se realizará por el órgano competente de dicha Dirección General.

Siete. Las Entidades Locales, en el plazo comprendido entre el 1 de junio y el 15 de julio del año en curso, y con el fin de distribuir el crédito destinado a subvencionar la prestación de los servicios de transporte público colectivo urbano interior, deberán presentar, en la forma que se determine por los órganos competentes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la documentación especificada a continuación. Todos los datos, criterios y requisitos deberán estar referidos a la fecha final del plazo de presentación de solicitudes:

1. En todos los casos, el número de kilómetros de calzada de la red en trayecto de ida, el número de viajeros al año, el número de plazas ofertadas al año, recaudación y precios medios referidos al ejercicio inmediatamente anterior, según el modelo definido por la Dirección General de Transporte Terrestre.

2. Tratándose de servicios realizados por la propia entidad u organismo autónomo dependiente en régimen de gestión directa, documento detallado de las partidas de ingresos y gastos imputables al servicio de transporte y del déficit o resultado real producido en el ejercicio anterior, según el modelo definido por la Dirección General de Transporte Terrestre.

3. Tratándose de servicios realizados en régimen de gestión directa por una sociedad mercantil municipal o de empresas o particulares que presten el servicio en régimen de concesión o cualquier otra modalidad de gestión indirecta, se adjuntarán las cuentas anuales con su correspondiente informe de auditoría.

Asimismo, los administradores deberán elaborar un documento en el que se detallen las partidas de ingresos y gastos del servicio de transporte y del déficit o resultado real producido en el ejercicio inmediatamente anterior, y los criterios de imputación de los referidos ingresos y gastos, según el modelo definido por la Dirección General de Transporte Terrestre.

Deberá ser objeto de revisión por un auditor el documento con las partidas de ingresos y gastos imputables al servicio y del déficit o resultado real producido en el ejercicio anterior y los criterios de imputación de los ingresos y gastos, entendiéndose que está auditado cuando dicha información esté incluida en la Memoria de las Cuentas Anuales y estas hayan sido auditadas.

4. En cualquier caso, el documento oficial en el que se recojan, actualizados, los acuerdos reguladores de las condiciones financieras en que la actividad se realiza.

5. En todos los casos, justificación de encontrarse el ayuntamiento solicitante de la subvención y la empresa, organismo o entidad que preste el servicio, al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y con la Seguridad Social. La presentación de la solicitud conllevará la autorización a la Dirección General de Transporte Terrestre para que obtenga de manera directa los certificados a emitir por la Agencia Estatal de Administración Tributaria y por la Tesorería General de la Seguridad Social consultando a través de las

correspondientes plataformas de intermediación de datos, tanto de la propia entidad local como de cada una de las entidades prestadoras del servicio, en su caso.

6. Certificación del Interventor de la aplicación del importe recibido como subvención al transporte colectivo urbano en el ejercicio inmediato anterior a la finalidad prevista en el apartado Cuatro de la disposición adicional nonagésima sexta de la Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022, o en el apartado Cuarto de esta misma disposición adicional.

7. Certificación del Secretario municipal sobre el cumplimiento de los criterios medioambientales.

8. Certificación del Secretario municipal sobre la existencia de un Plan de Movilidad Sostenible, y su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, haciendo constar expresamente la fecha de aprobación definitiva del mismo que, en cualquier caso, deberá ser igual o anterior a la fecha de finalización del plazo para la presentación de la solicitud.

A los Ayuntamientos que no cumplieran con el envío de la documentación en la forma prevista en este artículo no se les reconocerá el derecho a percibir la ayuda destinada a financiar el servicio de transporte público colectivo de viajeros por causa de interés general y con el fin de evitar perjuicios financieros a los demás perceptores.

Disposición adicional octogésima quinta. *Regulación de la concesión de subvenciones nominativas destinadas a la financiación del transporte público regular de viajeros de Madrid, Barcelona, Valencia y las Islas Canarias.*

Uno. Para el ejercicio 2023, al amparo de lo dispuesto en el artículo 22.2.a) y 28 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, las subvenciones nominativas destinadas al Consorcio Regional de Transportes de Madrid, a la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona-Autoritat del Transport Metropolità, a la Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia-Autoritat de Transport Metropolità de València y a la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, a otorgar por parte de la Administración General del Estado, se concederán mediante resolución del titular de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Dos. Las subvenciones se destinan a la financiación por parte de la Administración General del Estado de las necesidades del sistema del transporte terrestre público regular de viajeros en los siguientes ámbitos de actuación:

- Madrid: Ámbito definido en la en la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid.
- Barcelona: Ámbito definido en el artículo 1 de los estatutos de la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona-Autoritat del Transport Metropolità.
- Islas Canarias: Ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias.
- Valencia: Ámbito de actuación de la Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia-Autoritat de Transport Metropolità de València de conformidad con su normativa reguladora.

Tres. Los libramientos se efectuarán con cargo a las siguientes aplicaciones presupuestarias e importes:

- Madrid: 17.39.441M.454 «Al Consorcio Regional de Transportes de Madrid, para la financiación del transporte regular de viajeros» por importe de 126.894,00 miles de euros.
- Barcelona: 17.39.441M.451 «A la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona, para la financiación del transporte regular de viajeros» por importe de 109.301,52 miles de euros.
- Valencia: 17.39.441M.458 «A la Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia, para la financiación del transporte regular de viajeros» por importe de 38.000,00 miles de euros.
- Islas Canarias: 17.39.441M.453 «A la Comunidad Autónoma de Canarias para la financiación de las necesidades correspondientes al transporte regular de viajeros de las distintas Islas Canarias» por importe de 47.500,00 miles de euros.