



Consejo
Económico y Social
de Castilla y León

IP 2/18

**Informe Previo sobre el Anteproyecto de Ley de
Transporte Público de Viajeros por Carretera de
Castilla y León.**

Fecha de aprobación:
11 de mayo de 2018

Informe Previo sobre el Anteproyecto de Ley de Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León

Con fecha *10 de abril de 2018* ha tenido entrada en el Consejo Económico y Social de Castilla y León solicitud de Informe Previo sobre el *Anteproyecto de Ley de Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León*.

A la solicitud realizada por la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León se acompaña el Anteproyecto de Ley sobre el que se solicita Informe así como la documentación utilizada para su elaboración.

No alegándose la concurrencia de circunstancias de urgencia por la Consejería proponente, se procede a la tramitación ordinaria prevista en el artículo 36 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Económico y Social de Castilla y León, aprobado por Resolución de 20 de febrero de 2014 de la Mesa de las Cortes de Castilla y León.

La elaboración del Informe Previo fue encomendada a la Comisión de Trabajo de Economía, que lo analizó en su sesión del día 27 de abril de 2018, elevándolo a la Comisión Permanente que, en sesión celebrada el 11 de mayo, lo aprobó por unanimidad, acordándose dar cuenta en el siguiente Pleno.

I.- Antecedentes

a) de la Unión Europea:

- Reglamento (CE) n.º 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.
- Reglamento (CE) n.º 1073/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a las normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses
- Reglamento (UE) n.º 181/2011, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar.

- Comunicación de la Comisión Europea al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones “Europa en movimiento: una Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos” [Documento COM (2017) 283 final, 31 de mayo de 2017].

<http://bit.ly/2jLzme6>

- Comunicación de la Comisión Europea al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones “Hacia la consecución de una movilidad de bajas emisiones: una Unión Europea que proteja el planeta, empodere a sus consumidores y defienda a su industria y sus trabajadores” [Documento COM (2017) 675 final, 8 de noviembre de 2017].

<http://bit.ly/2nrITfl>

b) Estatales:

- Constitución Española de 27 de diciembre de 1978, artículo 148.1 por el que *“Las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en las siguientes materias: (...) Los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable”* (ordinal 5º). Asimismo, artículo 149.1 por el que *“El Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias: (...) Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; régimen general de comunicaciones; tráfico y circulación de vehículos a motor; correos y telecomunicaciones; cables aéreos, submarinos y radiocomunicación”* (ordinal 21º).
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (modificada por Ley 9/2013, de 4 de julio y por Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril).
- Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.
- Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales.
- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible; particularmente artículos 93 a 96 sobre “Regulación del transporte”.

- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público; especialmente Título Preliminar, Capítulo III ("Principios de la potestad sancionadora"), artículos 25 a 31.
- Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014; particularmente su Disposición Adicional Octava (*"Contratos celebrados en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales"*).
- Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.
- Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (modificada por Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras).
- Real Decreto 471/1989, de 28 de abril, de traspasos a la Comunidad Autónoma de Castilla y León, medios personales, presupuestarios y patrimoniales adscritos al ejercicio de las facultades delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, en relación con los transportes por carretera y por cable.
- Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros (modificada por Ley 6/2009, de 3 de julio, por la que se modifica el Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros, para suprimir las funciones del Consorcio de Compensación de Seguros en relación con los seguros obligatorios de viajeros y del cazador).
- Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (modificado por Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre).
- Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de

transporte para personas con discapacidad (modificada por Real Decreto 1276/2011, de 16 de septiembre, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad).

- Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.
- Real Decreto 75/2018, de 19 de febrero, por el que se establece la relación de componentes básicos de costes y las fórmulas tipo generales de revisión de precios de los contratos de transporte regular de viajeros por carretera.

Este Real Decreto aprueba ocho fórmulas de revisión de precios que serán aplicables a los contratos de transporte de viajeros (autocar y microbuses) por carretera, que contienen una fórmula de revisión de precios en función de las características del recorrido y del tipo de vehículo a utilizar, de tal manera que los órganos de contratación no deberán construir fórmulas específicas para cada contrato, asegurando una aplicación homogénea y común de las revisiones de precio, evitando que se produzcan distorsiones y diferencias significativas en la evolución económica de contratos análogos como consecuencia de la utilización de fórmulas diferentes de revisión de precios.

- Orden de 25 de octubre de 1990, sobre documentos de control exigidos en el transporte de viajeros y actividades auxiliares y complementarias del mismo (vigente en lo no derogado por Orden FOM/3398/2002, de 20 de diciembre).
- Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (modificada por Orden FOM/3202/2011, de 18 de noviembre y por Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre).
- Orden FOM/1230/2013, de 31 de mayo, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera (modificada por Orden PRE/907/2014, de 29 de mayo, por la que se implanta un modelo de contabilidad analítica en las empresas contratistas que prestan los servicios de transporte regular de viajeros de uso general).

c) de Castilla y León:

- Estatuto de Autonomía de Castilla y León, aprobado por Ley Orgánica 14/2007, de 30 de noviembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Castilla y León, particularmente su artículo 70.1. 18º, que establece la competencia exclusiva de nuestra Comunidad en materia de *"Ferrocarriles, carreteras y caminos que transcurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, los transportes terrestres, fluviales, por cable o tubería. Centros de transporte, logística y distribución en el ámbito de la Comunidad"*, y su artículo 74. 12º por el que corresponde a nuestra Comunidad, en los términos que establezcan las leyes y las normas reglamentarias que en su desarrollo dicte el Estado, la función ejecutiva en materia de *"Transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino en el territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado."*
- Ley 1/1998, de 4 de junio, de Régimen Local de Castilla y León; particularmente sus artículos 20 y 67.
- Ley 15/2002, de 28 de noviembre, de Transporte Urbano y Metropolitano de Castilla y León (modificada por Ley 2/2017, de 4 de julio, de Medidas Tributarias y Administrativas). Se prevé su completa derogación tras la aprobación como Ley del Anteproyecto que se informa.
- Decreto-Ley 2/2009, de 5 de noviembre, para garantizar la estabilidad del sistema concesional de transporte público regular interurbano de viajeros por carretera de Castilla y León (convalidado por Resolución de 25 de noviembre de 2009, de la Presidencia de las Cortes de Castilla y León).
- Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León.
- Ley 9/2014, de 27 de noviembre, por la que se declaran las áreas funcionales estables de Castilla y León.

- Decreto 128/1993, de 10 de junio, por el que se establece la creación, composición y funcionamiento de las Juntas Arbitrales de Transporte. Se prevé su derogación parcial tras la aprobación como Ley del Anteproyecto que se informa.
- Decreto 90/2007, de 13 de septiembre, por el que se regula el Consejo de Transportes de Castilla y León y los Consejos Territoriales de Transportes. Se prevé su derogación parcial tras la aprobación como Ley del Anteproyecto que se informa.
- Decreto 30/2015, de 30 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Organización y Funcionamiento de las Mancomunidades de Interés General.
- Orden HAC/668/2014, de 21 de julio, por la que se establece el régimen jurídico relativo a la prestación conjunta de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general y de uso especial de escolares (modificada por Orden HAC/750/2014, de 26 de agosto).
- Orden FOM/656/2009, de 25 de febrero, por la que se aprueba el Reglamento de Régimen Interno del Consejo de Transportes de Castilla y León y de los Consejos Territoriales de Transporte.

d) de otras Comunidades Autónomas:

Podemos destacar las siguientes normas de otras Comunidades Autónomas de contenido análogo al del Anteproyecto que es objeto de Informe:

- *Andalucía*: Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía (modificada por Decreto-Ley 6/2010, de 23 de noviembre).
- *Galicia*: Ley 10/2016, de 19 de julio, de medidas urgentes para la actualización del sistema de transporte público de Galicia y Ley 4/2013, de 30 de mayo, de transporte público de personas en vehículos de turismo de Galicia (modificada por Ley 13/2015, de 24 de diciembre).
- *Cataluña*: Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad (modificada por Ley 21/2015, de 29 de julio), Ley 19/2013, de 4 de julio, del taxi (modificada por Ley 13/2015, de 11 de marzo)

y Ley 21/2015, de 29 de julio, de financiación del sistema de transporte público de Cataluña (modificada por Ley 5/2017, de 28 de marzo).

- *Canarias:* Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias (modificada por Ley 9/2014, de 6 de noviembre).
- *Cantabria:* Ley de Cantabria 1/2014, de 17 de noviembre, de Transporte de Viajeros por Carretera
- *Comunidad de Madrid:* Ley 5/1985, de 16 de mayo, de creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos regulares de Madrid (modificada por Ley 4/2014, de 22 de diciembre) y Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (modificada por Ley 9/2015, de 28 de diciembre).
- *Comunidad Valenciana:* Ley 1/1991, de 14 de febrero, de ordenación del transporte metropolitano de Valencia, Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana (modificada por Ley 13/2017, de 8 de noviembre) y Ley 13/2017, de 8 de noviembre, de la Generalitat, del Taxi de la Comunitat Valenciana.
- *Murcia:* Ley 10/2009, de 30 de noviembre de 2009, de Creación del Sistema Integrado de Transporte Público de la Región de Murcia y Modernización de las Concesiones de Transporte Público Regular Permanente de Viajeros por Carretera (modificada por Ley 5/2015, de 6 de marzo) y Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (modificada por Ley 16/2016, de 20 de diciembre).
- *Extremadura:* Ley 5/2009, de 25 de noviembre, de medidas urgentes en materia de transporte público regular, permanente y de uso general de viajeros por carretera.
- *Navarra:* Ley Foral 7/1998, de 1 de junio, reguladora del transporte público urbano por carretera (modificada por Ley Foral 9/2015, de 6 de julio) y Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del taxi (modificada por Ley Foral 22/2013, de 2 de julio).
- *Asturias:* Ley del Principado de Asturias 1/2002, de 11 de marzo, del Consorcio de Transportes de Asturias.

- *La Rioja*: Ley 8/2005, de 30 junio, reguladora del Transporte Urbano por Carretera de La Rioja y Ley 8/2006, de 18 de octubre, de Transporte Interurbano por Carretera de La Rioja (modificada por Ley 5/2014, de 20 de octubre).
- *Aragón*: Ley 14/1998, de 30 de diciembre, de los Transportes Urbanos de la Comunidad Autónoma de Aragón (modificada por Ley 14/2014, de 30 de diciembre) y Ley 17/2006, de 29 de diciembre, de Medidas urgentes en el sector del transporte interurbano de viajeros por carretera de la Comunidad Autónoma de Aragón (modificada por Ley 2/2014, de 23 de enero).
- *Islas Baleares*: Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears (modificada por Decreto-Ley 2/2017, de 26 de mayo).
- *País Vasco*: Ley 2/2000, de 29 de junio, de Transporte Público Urbano e Interurbano de Viajeros en Automóviles de Turismo y Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera.
- *Castilla La-Mancha*: Ley 14/2005, de 29 de diciembre, de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La Mancha (modificada por Ley 9/2012, de 29 de noviembre).

e) Otros:

- “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”, Libro Blanco de la Comisión Europea sobre el futuro de los transportes para 2050, publicado el 28 de marzo de 2011 y revisado el 29 de julio de 2015.

<http://bit.ly/2zUQat3>

- “Proyecto de Decreto por el que se regula el uso de un distintivo obligatorio para la identificación de los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor autorizados por la Comunidad de Castilla y León” que fue sometido a participación ciudadana a través del portal web de Gobierno Abierto de la Junta de Castilla y León por plazo de un mes, finalizando el período para realizar aportaciones el 7 de febrero de 2018.

<https://bit.ly/2l8dDrB>

- Informe Previo 7/2001 del CES de Castilla y León sobre el Anteproyecto de Ley de Transporte Urbano de Castilla y León (posterior Ley 15/2002, de 28 de noviembre).
<http://bit.ly/2hEtjrf>
- Informe Previo 6/2013 del CES de Castilla y León sobre el Anteproyecto de Ley de Ordenación, Servicios, y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León (posterior Ley 7/2013, de 27 de septiembre).
<http://bit.ly/2eeMNkr>
- Informe Previo 13/2016 del CES de Castilla y León sobre el Anteproyecto de Ley por la que se aprueba el Mapa de Unidades Básicas de Ordenación y Servicios del Territorio de Castilla y León, y se modifica la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León y la Ley 9/2014, de 27 de noviembre, por la que se declaran las áreas funcionales estables de Castilla y León (en tramitación parlamentaria <http://bit.ly/2Afsosq>)
<http://bit.ly/2hDamFd>

f) Trámite de Audiencia:

Hasta el momento de ser trasladado al CES, el Anteproyecto de Ley ha sido sometido a los trámites de:

- Procedimiento para la elaboración de una Ley por la Consejería de Fomento y Medio Ambiente que regule el transporte de viajeros por carretera de Castilla y León. Se trata de la fase de consulta pública con carácter previo a la elaboración de la norma para recabar la opinión de los sujetos y de las organizaciones potencialmente afectados por la norma (con arreglo al artículo 133 Ley 39/2015). Se dio un plazo de un mes para la realización de aportaciones a través del portal web de Gobierno Abierto de la Junta de Castilla y León, finalizado el 21 de febrero de 2017: <https://bit.ly/2Ggf8Dc>
- Conocimiento por la Comisión Delegada para Asuntos Económicos el 23 de marzo de 2017 con carácter previo al inicio de la tramitación.
- Participación ciudadana para la realización de aportaciones sobre el Anteproyecto de Ley de transporte de viajeros por carretera a través del portal web de Gobierno Abierto

de la Junta de Castilla y León por plazo de un mes, finalizado el 19 de junio de 2017:

<https://bit.ly/2lWr7rB>

- Trámite de información pública sobre el Anteproyecto de Ley de transporte de viajeros por carretera hasta el 7 de julio de 2017 y de audiencia a los interesados.
- Remisión del Anteproyecto al resto de Consejerías de la Junta de Castilla y León y a las Delegaciones Territoriales con arreglo al artículo 75 de la Ley 3/2001, de 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León.
- Puesta en conocimiento del Consejo de Cooperación Local con fecha de 14 de julio de 2017.
- Informe de la Dirección General de Presupuestos y Estadística de la Consejería de Economía y Hacienda con fecha de 20 de julio de 2017 al amparo del artículo 76.2 de la Ley 2/2006, de 3 de mayo, de la Hacienda y del sector Público de la Comunidad de Castilla y León.
- Informe del Consejo de Transportes de Castilla y León de 31 de octubre de 2017 con arreglo Decreto 90/2007, de 13 de septiembre, por el que se regula el Consejo de Transportes de Castilla y León y los Consejos Territoriales de Transportes.
- Informe de la Dirección de los Servicios Jurídicos de fecha 8 de febrero de 2018 en virtud del artículo 4 de la Ley 6/2003, de 3 de abril, reguladora de la Asistencia Jurídica a la Comunidad de Castilla y León.

II.- Estructura del Anteproyecto de Ley

El Anteproyecto de Ley sometido a Informe Previo del CES cuenta con 91 artículos divididos en siete Títulos (algunos de los cuales a su vez están subdivididos en Capítulos), cuatro Disposiciones Adicionales, cinco Disposiciones Transitorias, una Disposición Derogatoria y tres Disposiciones Finales.

En el Título Preliminar (artículos 1 al 6) se regulan las disposiciones generales relacionadas con el objeto de la norma, el ámbito de aplicación, los principios básicos que la regirán, las principales definiciones, así como el régimen competencial de la norma, diferenciando entre las

competencias que corresponden a la Comunidad de Castilla y León y las que corresponden a los municipios.

En el Título I (artículos 7 a 19) se desarrollan las disposiciones comunes a todos los tipos de transporte público. A su vez, este Título se divide en tres Capítulos. En el Capítulo I (art. 7 al 9) se establecen las disposiciones generales del transporte público, definiendo la declaración de servicio público, así como los derechos y obligaciones de las personas usuarias. En el Capítulo II (art. 10 al 14) se regula la financiación del transporte público, diferenciando entre la financiación del sistema de transporte público y la de servicios adicionales. Además, se regulan aspectos relacionados con el régimen tarifario. Por último, en el Capítulo III (artículos 15 al 19) se hace referencia a la calidad y sostenibilidad ambiental de la red de transporte público, estableciendo controles de calidad, sistemas inteligentes de transporte y sistemas de seguimiento.

El Título II (artículos 20 a 34) se centra en el transporte interurbano de viajeros y cuenta con tres capítulos. El Capítulo I (artículos 20 a 24) contiene el Régimen General de aplicación a todos los supuestos que se engloben bajo esta modalidad de transporte. El Capítulo II (artículos 25 a 29) regula el régimen (adjudicación, explotación, modificación entre otras cuestiones) de los servicios integrados zonales, como tipología preferente de contrato en la explotación de los servicios de transporte interurbano de viajeros por carretera de uso general en nuestra Comunidad. Finalmente, el Capítulo III (artículos 30 a 34) regula “Otras condiciones de explotación del transporte interurbano”, con especial referencia al transporte a la demanda.

El Título III (artículos 35 a 47) se dedica íntegramente al transporte urbano y cuenta con dos capítulos. El Capítulo I (artículos 35 a 37) se refiere al transporte urbano en autobús y el Capítulo II (artículos 38 a 47) se centra en el transporte en vehículos de turismo y refiriéndose tanto a las licencias de taxi urbano como a las autorizaciones de transporte interurbano de taxi.

El Título IV (artículos 48 a 60) lleva por rúbrica “Planificación y coordinación del transporte público” entre Administraciones, con especial mención del Mapa de Ordenación de Transportes como herramienta básica de planificación y coordinación, además de otros instrumentos como son los planes de Movilidad Sostenible y las Áreas Territoriales de Prestación conjunta.

El Título V (artículos 61 a 71) regula las “Infraestructuras complementarias al transporte” y muy especialmente se centra en el régimen aplicable a las estaciones de transporte de viajeros por carretera, como principal elemento auxiliar del transporte público, regulando también otras instalaciones relacionadas.

El Título VI se refiere a la Organización administrativa y consta de dos artículos en los que, en primer lugar, se regula el Consejo de Transportes de Castilla y León (art. 72) como órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial en asuntos de transportes y cuyo desarrollo se prevé en una regulación posterior; y en segundo lugar las Juntas Arbitrales del Transporte (art. 73) como instrumento de protección y defensa de las partes intervinientes en el contrato de transportes, compuestas por miembros de la Administración, representantes de las empresas de transportes y representantes de los usuarios y cargadores.

Por último, en el Título VII se regula la inspección, infracciones y sanciones y consta de dos capítulos. En el primer capítulo de este título se contienen disposiciones generales (art. 74 al 77) en las que se regula la competencia inspectora, la responsabilidad por infracciones, el procedimiento para la imposición de sanciones y los documentos de control del transporte. El segundo capítulo de este título contiene las disposiciones relativas al transporte urbano de viajeros (artículos 78 al 91) y regula la clasificación de las infracciones: muy graves, graves y leves, la cuantía de las sanciones, las medidas accesorias, la resolución contractual y revocación de autorizaciones, los requisitos de aplicación de las sanciones, la competencia sancionadora, la exigencia del pago de sanciones y la inmovilización de los vehículos.

La parte final del Anteproyecto se desarrolla de la siguiente manera:

- Disposición Adicional Primera por la que las competencias atribuidas por la legislación de ordenación del territorio a las mancomunidades de interés general urbanas en relación con el transporte público regular intermunicipal de viajeros quedarán condicionadas a que su ejercicio se preste a través de un consorcio de transportes.

- Disposición Adicional Segunda sobre la posibilidad de instaurar un régimen específico de prestación del servicio público en supuestos especiales de transporte (aeropuertos, universidades, etcétera).
- Disposición Adicional Tercera sobre la aplicación supletoria de la normativa estatal en cuanto a la materia de infracciones y sanciones del transporte interurbano de viajeros en lo no previsto expresamente en el Anteproyecto.
- Disposición Adicional Cuarta por la que se declara que el procedimiento administrativo sancionador en materia de transporte por carretera se regirá por la normativa estatal en materia de procedimiento administrativo sancionador común.
- Disposición Transitoria Primera sobre la aplicación transitoria del Decreto 90/2007, de 13 de septiembre, por el que se regula el Consejo de Transportes de Castilla y León y los Consejos Territoriales de Transportes en tanto no se desarrolle por la consejería competente en materia de transportes la composición y funciones del Consejo de Transportes de Castilla y León, excepto en los artículos 6 y 7 que se derogan expresamente.
- Disposición Transitoria Segunda por la que las Autorizaciones Especiales (AECL) mantendrán su vigencia hasta la aprobación y puesta en marcha del mapa de ordenación de transportes previsto en la presente ley.
- Disposición Transitoria Tercera por la que las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta existentes con anterioridad a la entrada en vigor de la ley seguirán rigiéndose por la Orden autonómica de autorización hasta la constitución de las mancomunidades de interés general urbanas y por la que no se podrán crear nuevas de estas Áreas territoriales hasta que no se produzca la aprobación del Mapa de Unidades Básicas de Ordenación y Servicios del Territorio.
- Disposición Transitoria Cuarta por la que los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general adjudicados con anterioridad a la entrada en vigor como ley del Anteproyecto se regirán por la normativa anterior, excepto en aquellas cuestiones

en que no afecten al equilibrio económico contractual en cuyo caso se aplicará lo dispuesto en el Anteproyecto.

- Disposición Transitoria Quinta sobre la no exigencia del aparato taxímetro a los vehículos que presten servicios de taxi sujetos a autorización interurbana hasta transcurridos 6 meses desde la entrada en vigor como Ley del Anteproyecto.
- Disposición Derogatoria que contiene la cláusula genérica de derogación de cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en la ley y además abroga expresamente:
 - Ley 15/2002, de 28 de noviembre, de Transporte Urbano y Metropolitano de Castilla y León;
 - Artículos 4.1 y 10 del Decreto 128/1993, de 10 de junio, por el que se crean las Juntas Arbitrales del Transporte de la Comunidad Autónoma de Castilla y León y se determina su composición y normas de funcionamiento;
 - Artículos 6 y 7 del Decreto 90/2007, de 13 de septiembre, por el que se regula el Consejo de Transportes de Castilla y León y los Consejos Territoriales de Transportes.
- Disposición Final Primera sobre Supletoriedad de la legislación estatal en materia de transportes en lo no previsto en la ley.
- Disposición Final Segunda por la que se autoriza a la Junta de Castilla y León para dictar cuantas disposiciones de aplicación y desarrollo de la presente ley sean necesarias.
- Disposición Final Tercera por la que se dispone la entrada en vigor de la ley a los seis meses de su publicación en el Boletín Oficial de Castilla y León.

III.- Observaciones Generales

Primera. - Es indudable que el transporte público no sólo debe considerarse como un sector productivo más con un peso relativo dentro de la economía sino además como sector absolutamente estratégico.

Resulta obvio para el CES de Castilla y León que el territorio debe vertebrarse en zonas socioeconómicas y que para ello se debe disponer de un efectivo y bien planificado transporte público, con incidencia en la productividad, en el número de puestos de trabajo y en el acceso a los servicios públicos. Por tanto, el transporte público no sólo tiene una notable importancia intrínseca sino, además y por tal condición de sector estratégico, una importancia extrínseca en el ámbito sociolaboral y mucho más en una Comunidad extensa y con problemas de cohesión interna como la nuestra.

Debe destacarse además la importancia que tiene para el turismo contar con una buena y completa red de comunicaciones terrestre (carreteras y ferrocarril) y, del mismo modo, el contar con transportes adecuados, eficientes y de calidad que posibiliten el traslado de los turistas.

La distribución de competencias en materia de transporte público en España es un factor que complica su planificación y coordinación. Dentro del listado donde se regulan las competencias de las Comunidades Autónomas (art. 148 de la Constitución Española) hay dos referencias expresas y directas relativas al transporte (ordinales 5º y 6º del apartado 1) en las que se atribuye la competencia a las Comunidades Autónomas sobre: *"los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable"*, que limita geográficamente, lo que impide que pueda procederse al despiece de un recorrido de más largo alcance, y a la que está vinculada la titularidad de la competencia del transporte que discurre por ella, operando así dos autoridades administrativas para el transporte terrestre por ferrocarril o carretera según se circule por una vía o carretera regional o por una dependiente de las autoridades centrales.

La segunda referencia constitucional al transporte atribuye a las Comunidades Autónomas la competencia sobre instalaciones relacionadas con el transporte (*"puertos de refugio, puertos y aeropuertos deportivos, y en general los que no desarrollen actividades comerciales"*), quedando las Comunidades al margen de las instalaciones con contenido de actividad económica.

Además el ordinal 3º del art. 149 de la Constitución, establece que *"las materias no atribuidas expresamente al Estado por la Constitución podrán corresponder a las Comunidades Autónomas, en virtud de sus respectivos Estatutos"* y que *"la competencia sobre las materias que no se hayan*

asumido por los Estatutos de Autonomía corresponderá al Estado, cuyas normas prevalecerán, en caso de conflicto, sobre las de las Comunidades Autónomas en todo lo que no esté atribuido a la exclusiva competencia de éstas”, lo que incide, aún más, en la ya mencionada complejidad competencial en estas materias.

No obstante, el sistema de distribución de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas, se puede ver modificado y alterado también por voluntad del Estado en los casos en que este último, decida transferir nuevas competencias a algunas o todas las Comunidades Autónomas, aceptar determinados requerimientos competenciales formulados por las mismas, o bien, simplemente, pactar, a través de acuerdos puntuales o globales, nuevas transferencias de competencias.

A juicio del Consejo, tal configuración dificulta y complica la regulación y operatividad del sector del transporte público para nuestra Comunidad, teniendo en cuenta que Castilla y León resulta colindante con otras nueve Comunidades Autónomas.

Segunda. - Considera esta Institución que el transporte público se halla ante una dicotomía permanente entre la aspiración de la sociedad a una mayor movilidad pero que a su vez se preocupa cada vez más por el deterioro del medio ambiente. De ello se deriva que resulta necesario encontrar fórmulas que permitan un desarrollo sostenible del transporte público, sin frenar el desarrollo económico, ni limitar la movilidad social, dado que es opinión unánime que no se puede seguir con la dinámica de la planificación del transporte tradicional sin tener en cuenta sus efectos colaterales en el medio ambiente y para la salud pública.

Es por ello que El CES considera necesario recordar que el objetivo principal de la política de transporte público debe ser contribuir a establecer un sistema que sustente el progreso económico, mejore la competitividad y ofrezca servicios de movilidad de gran calidad, utilizando al mismo tiempo los recursos de forma más eficiente y es que el transporte ha de usar menos energía, y más limpia, explotar mejor una infraestructura moderna y reducir su impacto negativo en el medio ambiente y en sus recursos naturales esenciales. La política de transportes aún debe hacer frente a grandes retos en materia de sostenibilidad, en especial por lo que se refiere a la lucha contra el calentamiento climático.

Tercera. - La Ley de Economía Sostenible (en adelante LES) aborda, transversalmente y con alcance estructural, muchos de los cambios que, con rango de Ley, son necesarios para incentivar y acelerar el desarrollo de los cambios en materia de transporte. Dentro de la LES, se circunscribe el tema del "*Transporte y movilidad sostenible*" y se abordan una serie de reformas que, desde la sostenibilidad medioambiental, inciden en los ámbitos centrales del modelo: la sostenibilidad del modelo energético, la reducción de emisiones, el transporte y la movilidad sostenible. Para el CES, este impulso lo trata de desarrollar, a nivel autonómico, el texto que ahora informamos.

La LES impulsó la transformación del sector del transporte para incentivar su eficacia económica y medioambiental y la competitividad en el mismo. Y así, establece los principios aplicables a la regulación del transporte, como son la garantía de los derechos de los operadores y usuarios, la promoción de la competencia, la gestión eficiente y el fomento de los medios de transporte de menor coste ambiental y energético y prevé llevar a cabo una clasificación periódica de los mercados de transporte, para evaluar su grado de competencia y proponer medidas que la promuevan. Define el concepto de servicio de transporte de interés público susceptible de ser subvencionado y se modifica la normativa de los servicios públicos de transporte regular interurbano de viajeros por carretera para acortar el plazo máximo de duración de las concesiones y promover una mayor competencia en los concursos para adjudicar líneas.

Pero también aborda las medidas relativas a la planificación y gestión eficiente de las infraestructuras y servicios del transporte, incorporando como objetivos la promoción de la competitividad, la cohesión territorial y la movilidad sostenible. Finalmente regula la movilidad sostenible, que será al menor coste social, ambiental y energético, con la participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad, y el cumplimiento de los tratados internacionales relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental.

Además, la LES establece que todo ello deberá realizarse en los planes de movilidad sostenible (en adelante PMS), y los regula en cuanto a su naturaleza, posible ámbito territorial (autonómico, supramunicipal o municipal), contenido mínimo, vigencia y actualización, supeditando la concesión de subvenciones estatales al transporte público urbano o metropolitano a la puesta en marcha de dichos planes.

Así, este Consejo observa que el Anteproyecto que se informa aborda todos estos elementos con mayor o menor intensidad, introduciendo elementos nuevos con un afán de dotar mayor cohesión a un sistema que por su propia naturaleza tiende a la desagregación, y así confeccionar

lo que podría denominarse el “mercado castellano y leonés del transporte”, introduciendo para ello un instrumento como el Mapa de Ordenación de Transportes.

Cuarta. - El Anteproyecto de Ley prevé la completa derogación de la Ley 15/2002, de 28 de noviembre, de Transporte Urbano y Metropolitano de Castilla y León. Debe decirse que, con independencia de las sugerencias y propuestas que se realizan a lo largo del presente Informe al texto que se informa, debemos realizar una primera aproximación favorable en cuanto que el Anteproyecto contiene bien una regulación en mayor profundidad de aspectos relativos al transporte público (muy especialmente en los instrumentos de planificación y coordinación del transporte público) bien se entra a regular aspectos no contenidos en la anterior Ley (Infraestructuras complementarias al transporte).

Quinta.- Por otra parte, en virtud del Decreto-Ley 2/2009, de 5 de noviembre, para garantizar la estabilidad del sistema concesional de transporte público regular interurbano de viajeros por carretera de Castilla y León, los concesionarios de servicios de transporte público regular permanente y de uso general de viajeros por carretera de titularidad de la Comunidad al tiempo de ser dictada tal norma pudieron convalidar sus concesiones hasta el 2 de diciembre de 2019 cumpliendo los requisitos establecidos asimismo en la norma.

Es por ello por lo que la Disposición Transitoria Cuarta del Anteproyecto ahora informado dispone que *"Los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general adjudicados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley se regirán por la normativa anterior, excepto en aquellas cuestiones en que no afecten al equilibrio económico contractual, en cuyo caso se aplicará la presente ley"*.

Por ello, con independencia de que se establezca la entrada en vigor de la futura Ley que se informa a los 6 meses de su publicación en el BOCyL, entendemos que la misma no desplegará toda su eficacia hasta la ya citada fecha del 2 de diciembre de 2019 del Decreto-Ley 2/2009. Por otra parte, entendemos la necesidad de remitirse a la legislación básica de contratación en el sector público en lo relativo a la cuestión del equilibrio económico del contrato.

Sexta. - En cualquier caso, no cabe duda de que la materia de transporte público se encuentra ahora mismo ante una situación de gran variabilidad y ello debe ser tenido en cuenta a la hora de que despliegue sus efectos el Anteproyecto que se informa.

En primer lugar, recientemente ha sido promulgada la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 que deberá regir cualquier contrato por el que se articule la prestación de servicios de la red de transporte público de viajeros por carretera en nuestra Comunidad una vez que haya finalizado el período transitorio del Decreto-Ley 2/2009, ya aludido.

En segundo lugar, además, la Comisión Europea ha lanzado recientemente y casi de manera consecutiva dos paquetes de movilidad: “Europa en movimiento” (mayo de 2017) y “Hacia la consecución de una movilidad de bajas emisiones” (noviembre de 2017) que integran una pluralidad de documentos y de medidas que tienen, entre otras finalidades, hacer más seguro el tráfico, fomentar la tarificación inteligente de la red vial, aliviar la carga burocrática para las empresas, combatir el empleo ilícito, garantizar unas condiciones y unos tiempos de descanso adecuados para los trabajadores, y reducir las emisiones de CO₂ en al menos un 40% de aquí a 2030 en cumplimiento del objetivo vinculante que la UE se ha comprometido en virtud del Acuerdo de París sobre el Cambio Climático de diciembre de 2015 (<http://bit.ly/2Az31kQ>).

De entre todas las medidas proyectadas debemos destacar la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1073/2009, relativo a las normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses (<http://bit.ly/2jolszd>) que permitiría crear nuevos servicios regulares tanto internacionales como nacionales que transporte viajeros con distancias inferiores a 100 km cuando se den ciertas condiciones pero que en la práctica vendría a suponer la liberalización del transporte interurbano de viajeros por autobús cuando el trayecto supere los 100 kilómetros de distancia, algo que supondría una absoluta ruptura con el modelo concesional español y que tendría una especial repercusión en el caso de nuestra Comunidad, dadas las características geográficas y poblacionales (extensión territorial, dispersión poblacional, etcétera).

IV.- Observaciones Particulares.

Primera. - En el artículo 1 se establece que el objeto del Anteproyecto que se informa es fijar el marco jurídico para la prestación de los servicios que conforman la red de transporte público de viajeros por carretera en la Comunidad de Castilla y León, así como el de las infraestructuras complementarias al transporte necesarias para su desarrollo, dando carácter universal y esencial al transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

El CES considera que debería ser también objeto de la norma el dotar a la red de transporte público por carretera de la coordinación adecuada con el resto de los servicios de transporte que se prestan en el ámbito territorial de competencia de la Comunidad, así como de un funcionamiento integrado de todos ellos, para dotar a la Comunidad de la necesaria cohesión.

Segunda. - En el artículo 3 se fijan los principios básicos que regirán la aplicación de la norma.

El CES valora positivamente que se incluya el principio de promoción de la movilidad sostenible, avanzando en la integración modal y en el desarrollo de sistemas de gestión inteligente del tráfico.

Tercera. - En el artículo 4 se recogen las principales definiciones relacionada con la norma que ahora se informa.

Las definiciones contenidas entre la letra c) y la letra g) se circunscriben siempre al transporte público regular, de forma que, por ejemplo, el transporte urbano e interurbano solo puede ser regular, y no discrecional.

Cuarta. - En los artículos 5 y 6 se establecen las competencias que corresponden a la Comunidad de Castilla y León, y las que corresponden a los municipios, respectivamente.

Cabe destacar que en el artículo 50 de la norma que se informa se establece que, cuando los servicios de transporte público urbano de viajeros por carretera afecten a intereses que trasciendan los puramente municipales, las competencias de las correspondientes entidades locales se ejercerán de forma coordinada con las demás entidades con competencia en la materia, de acuerdo con lo previsto en la presente ley.

Por ello, el CES entiende que, dentro de las competencias de la Comunidad Autónoma tendría que incluirse la de coordinación a través de los instrumentos adecuados para lograr el funcionamiento integrado de toda la red.

El reparto de competencias que se hace en la norma que se informa hace alusión a la planificación, ordenación, gestión, inspección y sanción, así como a la tramitación y otorgamiento de títulos habilitantes, que en el caso de las entidades locales queda claro que será respecto a los servicios de transporte urbano de viajeros de su competencia, es decir, que transcurran íntegramente dentro de su término, pero que en el caso de la Administración Autonómica no queda suficientemente claro.

Quinta. – En el artículo 7 se recoge que se entiende por servicio público de titularidad de la Administración el transporte público regular de viajeros por carretera de uso general urbano y el interurbano.

En el apartado 2 del artículo 7 se establece que la Administración, en el ámbito de sus competencias, se reserva la prestación directa o indirecta de los servicios públicos indicados en el punto anterior. Entendemos que este apartado es excesivamente genérico, y que en todo caso la prestación del servicio se ajustará a la normativa comunitaria al respecto (Reglamento (CE) 1370/2007), necesitando en su caso un contrato de servicio público.

Sexta. - En el apartado 2 del artículo 8, donde se definen los derechos de las personas usuarias del transporte público de viajeros por carretera, se establece que entre sus derechos está el de participar en el procedimiento de elaboración de las disposiciones que les afecten, con relación al transporte público regulado en la presente ley. Consideramos que sería necesario especificar algo más sobre el procedimiento que se seguiría en estos casos, y a qué aspectos de consulta se hace referencia.

Séptima.- En los artículos 10 y 11 se regula la financiación de los sistemas de transporte público, así como de los servicios adicionales, respectivamente.

Desde esta Institución consideramos que sería necesario que en estos artículos se especificara que los servicios podrán ser financiados o cofinanciados por la Administración Pública, y que además se desarrollaran en condiciones de calidad, seguridad y eficiencia, y en caso de necesitar cofinanciación se ajustarán a los principios de objetividad, publicidad y libre concurrencia.

Octava.- En el artículo 15 se establece que la Administración promoverá la aplicación de criterios de gestión medioambiental orientados al cumplimiento del sistema comunitario de gestión y auditorías medioambientales (EMAS), considerando conveniente el Consejo que se promueva el cumplimiento de este u otros sistemas de gestión ambiental, y particularmente de la Certificación ISO 14001.

El CES entiende que dentro de esa promoción se incluye el apoyo a las empresas interesadas en impulsar nuevas tecnologías para la gestión ambiental y la incorporación de sistemas adecuados de gestión medioambiental, como puede ser el Registro EMAS (sistema comunitario de gestión y auditorías medioambientales) de Castilla y León o la Certificación ISO 14001.

Novena.- En el artículo 17 se establece que la red de transporte público deberá incorporar los sistemas inteligentes de transporte que sean más adecuados en función del servicio al que se aplique.

El CES considera de gran importancia la utilización de sistemas informáticos y de telecomunicaciones en la gestión del tráfico, de forma que se pueda dar una respuesta más eficiente a los problemas que puedan surgir. Los sistemas inteligentes de transporte pueden ser un eficiente apoyo para la ciudadanía y para las instituciones públicas en el intento de paliar los problemas de congestión de los transportes urbanos e interurbanos, ayudando a mejorar la movilidad, haciéndola más sostenible, y teniendo además la capacidad de generar nuevos empleos.

Décima.- El Título II versa sobre el "Transporte Interurbano de viajeros" y el Capítulo I de este Título se refiere al "Régimen General" (artículos 20 a 24). Al respecto, se dispone que los contratos de servicio público de transporte de viajeros por carretera se adjudicarán con carácter exclusivo y que *"...los tráficos vendrán determinados por la relación de localidades o núcleos de población*

diferenciados entre los que se realiza el transporte..." (artículo 21 del Anteproyecto). Aun cuando somos conscientes de que la expresión *"núcleos de población diferenciados"* también se usa en la Ley estatal 16/1987 (artículo 72) como criterio delimitador de la exclusividad de tráficos nos parece recomendable precisar o concretar algo más este concepto, puesto que puede ser considerado como jurídico indeterminado.

Por lo que se refiere a los servicios regulares interurbanos de uso especial (esto es, transporte de viajeros tales como escolares, trabajadores, etcétera) será necesario contar con la correspondiente autorización otorgada por la consejería competente en materia de transportes (artículo 22). La interpretación de este artículo 22 y su ubicación sistemática dentro del capítulo dedicado al Régimen General plantea al CES la duda razonable de si la prestación de servicios regulares de uso especial sólo puede realizarse por la empresa que, en virtud del correspondiente contrato de servicio público, ya realice la prestación de los servicios regulares de uso general.

Finaliza este capítulo con una previsión específica sobre la obligación de subrogarse en la relación laboral con el personal empleado por el anterior contratista de cualquier nuevo adjudicatario de un nuevo contrato de servicio público para la explotación de un servicio preexistente.

Undécima.- El Capítulo II (artículos 25 a 29) de este Título I está dedicado al "Régimen de los servicios integrados zonales" como fórmula preferente de prestación de los servicios de transporte público regular interurbano de viajeros por carretera de uso general en Castilla y León. Estos servicios integrados zonales comprenderán todos o parte de los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de titularidad pública, tanto de uso general como especial, que se presten en una zona determinada, y que se incluyan previa y expresamente en el plan de explotación del contrato. Al respecto consideramos conveniente que el propio Anteproyecto contenga alguna regulación más relativa a este plan de explotación, y al respecto el artículo 79 de la Ley estatal dispone que *"Las concesiones zonales deberán ajustarse a las determinaciones de un plan de explotación para la zona de que se trate, aprobado por la Administración de oficio o a iniciativa de los particulares, que contendrá las previsiones que reglamentariamente se señalen y que formará parte de las cláusulas concesionales"*.

Por otra parte, el artículo 29 contiene la regulación de la modificación de estos servicios integrados zonales. A juicio del CES se plantea la duda de si cabe la modificación de estos servicios

integrados por alguna otra de las causas previstas en la legislación de contratos del sector público o si el artículo 29 del Anteproyecto agota todos los posibles supuestos en que cabe esta modificación y ello debido al especial carácter de estos servicios integrados que son solo propios del sector de los transportes (bajo la denominación de "concesiones zonales" en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres) y no parecerían estar incluidos propiamente en la legislación de contratos del sector público, todo lo que a nuestro parecer sería conveniente que se concretara más en el texto informado.

Duodécima.- El Capítulo III (artículos 30 a 34) regula "Otras condiciones de explotación del transporte interurbano" entre las que se encuentra el transporte a la demanda.

Desde el CES somos conscientes que, dadas las condiciones de dispersión territorial y acusadas diferencias de densidad poblacional en Castilla y León, el transporte a la demanda es un sistema que se ha generalizado por encima de la prestación de los servicios regulares de uso general, sistema ordinario de explotación del transporte público de viajeros.

Somos igualmente conscientes de que económica y logísticamente no puede llegar a existir con regularidad una situación en la que exista una plena adaptación del tránsito a las necesidades de cada usuario pero sí estimamos que debe facilitarse en la medida de lo posible a quienes vivan en poblaciones rurales una amplia oferta de transporte a la demanda que garantice, en igualdad de condiciones, el derecho de acceso a los servicios, tanto públicos como privados dado que ello redundará en el bienestar de los ciudadanos, y como medio de importancia capital en el mantenimiento de la población en el medio rural.

Decimotercera- En este sentido, y dado que una adecuada red de transporte resulta vital particularmente en las áreas rurales y más específicamente para algunas personas (sobre todo las mayores y las que carecen de vehículo propio) consideramos que la posibilidad de que los contratos de transporte público regular de uso general de viajeros por carretera puedan ser adaptados para ser prestados como transporte a la demanda "*cuando así lo requiera el servicio a cubrir*" (apartado 2 del artículo 30) debe en todo caso tener lugar mesuradamente y teniendo en cuenta las necesidades de una generalidad de los usuarios.

Por otra parte, nos parece excesivamente discrecional la regulación del apartado 1 del artículo 32 en virtud de la que *"Los servicios de transporte público regular de uso general y especial interurbano de viajeros por carretera podrán ser objeto de prestación conjunta, de acuerdo con las condiciones que se establezcan por la consejería competente en materia de transportes"*.

Decimocuarta.- También relevante resulta a juicio del CES la previsión relativa a la prestación conjunta del transporte público regular del artículo 32 por la que el transporte público regular de uso general (el que va dirigido a satisfacer una demanda general siendo utilizable por cualquier interesado como dispone el artículo 4 letra d) del Anteproyecto) y el especial interurbano de viajeros por carretera (el que está destinado a servir, exclusivamente, a un grupo específico de personas usuarias tales como escolares o trabajadores según la letra e) del mismo artículo 4) pueden ser objeto de prestación conjunta *"de acuerdo con las condiciones que se establezcan por la consejería competente en materia de transportes"*, pareciéndonos conveniente en relación a este último inciso que se establezca alguna concreción mayor en el Anteproyecto.

La posibilidad de prestación conjunta se introdujo expresamente en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (artículo 75.2 2º *"En todo caso, el contratista estará obligado a reservar, a favor de la Administración pública que así se lo demande, un cierto número de plazas en determinadas expediciones para el transporte de estudiantes o trabajadores hasta y desde centros docentes o de trabajo de titularidad pública. En dicho supuesto, la compensación que reciba el contratista de la Administración que reserve las plazas no podrá ser nunca superior a la cuantía que resulte de la aplicación de la tarifa ordinaria del servicio"*) y se ha desarrollado en nuestra Comunidad en virtud de la Orden HAC/668/2014, de 21 de julio, por la que se establece el régimen jurídico relativo a la prestación conjunta de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general y de uso especial de escolares (modificada por Orden HAC/750/2014, de 26 de agosto) aunque es mediante el Anteproyecto por el que se otorga rango legal específicamente en nuestra Comunidad a esta previsión.

Decimoquinta.- En relación a la subcontratación en los contratos de transporte que tengan la consideración de servicio público dispone el apartado 2 del artículo 34 que *"la consejería competente en materia de transportes podrá establecer un volumen máximo de vehículos-*

kilómetro a subcontratar en cada contrato, no pudiendo superar el 30% del total de los vehículos-kilómetro a prestar anualmente en el mismo'.

Independientemente de estos límites cuantitativos a la subcontratación, la Administración debe velar por el estricto cumplimiento de lo que al respecto establezca la legislación de contratos del sector público (actualmente el art. 215 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público) al objeto de que en modo alguno pueda producirse menoscabo de la calidad o seguridad en la prestación del servicio.

Decimosexta.- El Título III del Anteproyecto versa sobre el “Transporte Urbano” (artículos 35 a 47) comenzando por un Capítulo I sobre “Transporte urbano en autobús” (artículos 35 a 37) y donde nos parece necesario deslindar mejor las competencias de la Comunidad y de los Entes Locales (tal y como ya hemos señalado con carácter general para todo el Anteproyecto), puesto que de una interpretación conjunta de estos artículos 35 a 37 junto a los artículos 5 y 6 (que tratan de, respectivamente, las competencias de la Comunidad y de los municipios) no resulta sencillo colegir cuál es el ámbito competencial de la Comunidad y de los municipios en este ámbito, particularmente en lo concerniente al transporte público regular de viajeros urbano.

Decimoséptima- Por su parte, el Capítulo II se refiere al “Transporte en vehículos de turismo” y regula tanto las licencias de taxi urbano como las autorizaciones interurbanas de taxi y las autorizaciones interurbanas sin licencia urbana. Por lo que se refiere a las licencias de taxi urbano, considera el CES apropiada con carácter general la regulación, puesto que, más allá de una regulación general en el Anteproyecto, buena parte de las especificidades o del desarrollo de esta forma de transporte urbano se deja al margen de autonomía de cada municipio.

Al respecto, nos parece apropiado que la consejería competente pueda establecer “...*reglas que predeterminen el número máximo de licencias de taxi en cada municipio, en función de su volumen de población u otros parámetros objetivos*” (artículo 40) dada la finalidad que con esta medida se persigue cumplir (también especificada en dicho artículo) como es “...*cuando lo considere necesario para el adecuado funcionamiento del sistema general de transportes*” aunque estimamos, al igual que en otros aspectos del Anteproyecto, demasiado abierta y discrecional la posibilidad que se regula, por lo que estimamos necesario establecer más

requisitos al respecto, que en todo caso a nuestro parecer deberían incluir en todo caso la obligatoriedad de contar con informe al respecto del municipio afectado.

Decimoctava.- Por lo que se refiere a las Autorizaciones interurbanas de taxi, el otorgamiento de las autorizaciones habilitantes para la realización de transportes discrecionales interurbanos en vehículos de turismo con (artículo 43 del Anteproyecto) estará condicionado a que el solicitante sea previamente titular de la licencia municipal que habilite para la prestación de la misma clase de servicios en el ámbito urbano (entendemos que con ello se quiere hacer referencia a la licencia municipal de taxi urbano, lo que consideramos conveniente se concrete en el texto). En primer lugar, consideramos conveniente que se especifique en el texto a quién corresponde tal otorgamiento, por más que interpretemos que lo lógico es que tal otorgamiento corresponda a la consejería competente en materia de transporte por razón de ser el tránsito autorizado de carácter interurbano.

Ahora bien, el artículo 44 recoge las circunstancias en las que no obstante no contar con la correspondiente licencia municipal se podrá otorgar autorización para la prestación de este servicio y al respecto y por razones de seguridad jurídica nos parece conveniente por razones de seguridad jurídica que la redacción del Anteproyecto no sea *"si concurren las siguientes circunstancias"* sino *"todas las circunstancias siguientes"*. Por otra parte, a nuestro juicio en relación a la circunstancia de la letra a) del apartado 1 (*"Que haya sido denegada la correspondiente licencia municipal habilitante para la realización de transporte urbano, o no haya recaído resolución expresa en el plazo de tres meses a partir de su petición"*) nos parece necesario que en todo caso recaiga resolución expresa en los supuestos de solicitud de licencia municipal de taxi urbano.

Decimonovena.- El artículo 45 prevé que la consejería competente en materia de transportes pueda autorizar que el transporte en taxi interurbano se efectúe dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendario y horarios prefijados *"... en aquellos municipios que no se hallen debidamente atendidos por servicios públicos regulares de viajeros por carretera de uso general, atendiendo a sus especiales características geográficas, de población, actividad económica y débil tráfico..."*

Para el CES, los poderes públicos deben velar por un sistema regular de viajeros en el transporte interurbano y sólo acudir a sistemas como el del taxi interurbano en la medida en que el sistema de uso general resulte muy gravoso.

Por otra parte, nos surge la duda de si esta prestación de servicios interurbanos de taxi en municipios no debidamente atendidos mediante servicios públicos regulares de viajeros por carretera de uso general sustituye o no a la modalidad de transporte a la demanda al ser esta la vía que viene siendo ordinaria en la prestación de servicios de transporte en los casos en que no exista transporte regular interurbano de viajeros.

Vigésima.- El Título IV del Anteproyecto de Ley que se informa desarrolla la planificación y coordinación del transporte público entre Administraciones y entre modos, con especial mención al Mapa de Ordenación de Transportes, como herramienta básica tanto de ordenación como de coordinación de la ordenación y el urbanismo, que es el foco principal emisor y receptor de movilidad.

Todo ello se enmarca, de acuerdo con lo que se expresa en la Exposición de Motivos en la exigencia de transparencia, y en línea con la nueva organización territorial derivada de la aplicación de la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León y considera el CES también, aunque no se cita, de la Ley 4/2015, de 24 de marzo, del Patrimonio Natural de Castilla y León.

La nueva estructura de ordenación administrativa exige herramientas que permitan coordinar los servicios de transporte. En este sentido se define el siguiente objetivo: modernizar y acercar la red de transporte público a las necesidades de los viajeros, calificando como imprescindible la participación activa de los potenciales destinatarios en las decisiones administrativas de planificación y coordinación.

Vigesimoprimera.- El artículo 48 del Anteproyecto enmarca tres ámbitos de actuación de la planificación del transporte público: Áreas funcionales estables, Unidades básicas de ordenación y servicios del territorio rurales (UBOST), y Red de espacios naturales.

En opinión del CES la definición de los ámbitos es meramente declarativa, teniendo por lo tanto una mejor acomodación en la parte expositiva de la norma, y pareciendo que en el

articulado sería apropiada la referencia a la normativa en vigor en materia de ordenación del territorio y de patrimonio natural. Precisamente en cuanto al tercero de los ámbitos considera el Consejo necesario definirlo con mayor claridad, dado que la categoría “red de espacios naturales” no se recoge en la normativa de patrimonio, y sería necesario aclarar si la alusión es a la red de espacios naturales protegidos, o la más amplia red de áreas naturales protegidas, que incluye a la anterior junto con la red Natura 2000 y la red de Zonas Naturales de Interés Especial, y que sería más acorde con los objetivos de la norma, y para la adecuada protección y control de los accesos a los espacios incluidos en las tres redes.

Vigesimalsegunda.- El CES aprecia que con carácter general, a excepción del primer artículo, ya citado, la reordenación del resto de los artículos del Título IV coadyuvaría a una mayor claridad expositiva. Así por poner un ejemplo, el artículo 51, como elemento troncal, debería tener una posición previa, más relevante.

El artículo 49 establece la competencia de los ayuntamientos de garantizar la coordinación entre planeamiento urbanístico y planificación del transporte, a través de los planes de movilidad, si bien se entiende que se refiere a los planes de movilidad sostenible de transporte urbano, dado que los artículos 50 y 57, establecen un marco diferente para el caso en que se trasciendan los intereses puramente municipales (la competencia se ejercerá de forma coordinada entre las “demás entidades” con competencia en la materia»), y el transporte metropolitano (la “consejería competente”), respectivamente.

A su vez, realiza un inciso para establecer como contenido obligatorio de los planes de movilidad, un análisis de impacto doble: en relación a la ordenación del territorio y en relación al planeamiento urbanístico. El CES entiende que estas disposiciones podrían tener mejor encaje en el artículo 55 dedicado exclusivamente al contenido de los planes de movilidad sostenible, pudiendo hacer una referencia al mismo.

Finalmente, saliendo ahora del marco local al general, se establece, y esta vez sin carácter obligatorio, la elaboración de un análisis de impacto, también doble: de necesidades de transporte público y de necesidades de movilidad en general. Sin embargo, para la emisión de este instrumento, que a primera vista se intuye más importante como elemento vertebrador, se remite a los casos en que así se disponga bien en la normativa de ordenación del territorio, o bien

en la de urbanismo, comprometiéndose así, a juicio del CES, en buena medida, la eficacia del objetivo perseguido.

Vigesimotercera.- El artículo 51 instituye 5 elementos como instrumentos de planificación, ordenación y coordinación: a) El mapa de ordenación de transportes; b) La constitución de consorcios de transporte u otras entidades que estén dotadas de competencias como autoridad de transporte público; c) Los planes de movilidad sostenible; d) Las áreas territoriales de prestación conjunta; y e) La coordinación de puntos de parada.

Se incluye además un sexto elemento, que consideramos de carácter demasiado abierto (f) Cualquier otro instrumento que en su momento se establezca en el marco del ordenamiento jurídico vigente, tales como convenios o acuerdos interadministrativos. Entiende el CES que este carácter contribuye a dotar de la necesaria flexibilidad en el marco de un entorno tan complejo como el de la planificación y ordenación de la red de transportes por carretera, si bien entiende el consejo que en aras a la seguridad jurídica, el establecimiento futuro («en su momento») de estos nuevos elementos o instrumentos debiera ir amparado por el mismo rango legal establecido para el resto de elementos, lo que no se compadece con la expresión «en el marco del ordenamiento jurídico vigente».

En cuanto al artículo 52 (“Servicios e infraestructuras a coordinar”) se pregunta el CES si las infraestructuras a coordinar citadas en el punto f) (infraestructuras de transporte público) se refieren a las “infraestructuras complementarias al transporte” contempladas en el artículo 61, ya que en su caso debería hacerse la referencia con mayor exactitud, pero no parece el caso, y se aprecia más evidente y resultaría más adecuado mantener una expresión similar a la ya contenido en el artículo 17.f) de la Ley 15/2002, de 28 de noviembre, del Transporte Urbano y Metropolitano, y que se deroga con ésta que se informa, a saber, “Las instalaciones de transporte que se consideren necesarias y, en todo caso, las intermodales.”

Vigesimocuarta.- El resto de los artículos del Título IV (53 a 60) regulan las especialidades de cada uno de los elementos de planificación.

El primero de ellos (art. 53), el Mapa de Ordenación de Transportes (MOT en adelante), se configura como el elemento nuclear en la propia exposición de motivos: “herramienta básica de

ordenación” y así lo corrobora el primer punto del artículo, que es meramente declarativo: *“El MOT es el instrumento básico de planificación, ordenación y coordinación de la red de transporte público de viajeros”*. Se establece la competencia de la Consejería en la materia para su elaboración y actualización periódica, y establece su contenido y el procedimiento para su tramitación, con informe preceptivo de la Federación Regional de Municipios y Provincias de Castilla y León (FRMP) y del Consejo de Transportes, y aprobación por parte de la Junta de Castilla y León mediante Acuerdo.

Consideramos que cabe observar como antecedente que la futura implantación de este instrumento se cita en el Acuerdo 15/2017, de 30 de marzo, de la Junta de Castilla y León, por el que se aprueba el Plan de Dinamización Económica y Demográfica de la provincia de Soria, que recoge en concreto, que *“El nuevo mapa de ordenación de transportes terrestres establecerá una nueva configuración de la red de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, que afectará a la provincia de Soria y que servirá para la coordinación de la red de servicios de transporte público de viajeros de uso general con la red de transporte público de viajeros de uso especial, así como la potenciación del transporte a la demanda, como forma de conexión de los núcleos de población con las unidades básicas de ordenación y servicios rurales y de éstas con las áreas funcionales estables. Con estas condiciones, se procederá a la licitación y adjudicación del nuevo sistema concesional de transporte de Castilla y León.”*

A juicio del CES el Anteproyecto establece una regulación muy escasa y puramente declarativa, limitada a determinar las principales competencias, y dada la importancia clave de este instrumento cabe apreciar que se hiciera al menos una remisión al desarrollo regulador mediante decreto de sus principales aspectos. Máxime cuando del Acuerdo 15/2007, de 30 de marzo, se desprende que su función no solo es de coordinación sino también de “potenciación del transporte a la demanda, como forma de conexión de los núcleos de población con las unidades básicas de ordenación y servicios rurales (UBOST rurales en adelante) y de éstas con las Áreas Funcionales Estables (AFE en adelante)”, y además de ello ha de servir como condicionante para la licitación y adjudicación del “nuevo” sistema concesional de transporte de Castilla y León.

Otra de las características de los MOT es que recogen la previsión de la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León (en adelante LORSERGO) que en su disposición adicional cuarta establece la integración de los servicios de transporte público de viajeros por carretera de uso especial (en concreto el transporte

público escolar obligatorio) y de uso general para conseguir que el transporte público de viajeros sea eficiente, en las condiciones y zonas geográficas que determine de forma motivada la Administración de la Comunidad. Si bien en el MOT se hace únicamente referencia a las tareas de “coordinación” de ambas.

No obstante, a juicio del CES se debería incluir también en la regulación del MOT la referencia contenida en el segundo párrafo de la disposición adicional quinta de la LORSEGO, de importancia capital para la vertebración del sistema (“Las nuevas rutas de transporte que se diseñen se acomodarán a las unidades básicas de ordenación y servicios del territorio previstas en la presente ley.”)

Vigesimoquinta.- Del resto de instrumentos cabe destacar también los Planes de Movilidad Sostenible (art. 55 a 57, en adelante PMS).

Dado que no se cita ni en la Exposición de Motivos ni en el articulado, hay que comentar que las referencias al transporte y a la movilidad sostenible las encontramos en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante LES). Se abordan medidas relativas a la planificación y gestión eficiente de las infraestructuras y servicios del transporte, incorporando como objetivos la promoción de la competitividad, la cohesión territorial y la movilidad sostenible. Los principios de la movilidad sostenible (que promoverán las administraciones públicas) son el fomento de los medios de transporte de menor coste social, ambiental y energético, la participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad y el cumplimiento de los tratados internacionales relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental.

Estipula la LES que la consideración de esos principios deberá realizarse en los “planes de movilidad sostenible”, que esta ley regula en cuanto a su naturaleza, posible ámbito territorial (autonómico, supramunicipal o municipal), contenido mínimo, vigencia y actualización, supeditando la concesión de subvenciones estatales al transporte público urbano o metropolitano a la puesta en marcha de estos planes.

Es por ello que el Consejo considera que, si bien la ley que se informa es correcta en cuanto a que se limita a complementar la normativa de referencia, sería conveniente la adecuada alusión puntal al marco normativo de referencia allí donde se hace preciso.

Además en la LES y en materia de promoción del transporte por carretera limpio por parte de los poderes adjudicadores, se transpone la Directiva 2007/46/CE, de 5 de septiembre, del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos que se ejecuten por los poderes adjudicadores y por los operadores que ejecuten obligaciones de servicio público. Algo que se aborda someramente en la ley que se informa, en el capítulo III del Título I (artículos 15 y siguientes) que ya hemos comentado.

El artículo 55 relaciona el contenido mínimo de los PMS que viene a completar y desarrollar el artículo 101.4 de la LES, si bien se el Consejo echa en falta las referencias tanto a los objetivos a lograr como al análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales.

El CES valora positivamente que se incluya expresamente la previsión de participación efectiva de los representantes de los agentes económicos y sociales en la tramitación de los PMS. Si bien el carácter inintencionadamente cerrado de la relación de participación efectiva pudiendo inducir a interpretaciones incorrectas a la luz de la previsión expresa de la LES para que se garantice la participación pública en los PMS según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.

El artículo 56 dispone que los PMS de “transporte urbano” tendrán como referencia geográfica las UBOST urbanas (que coinciden con los municipios de más de 20.000 habitantes), estableciéndose una reserva en forma de informe vinculante, en favor de la Consejería en la materia, cuando afecten a las competencias de la Comunidad.

A este respecto hay que considerar nuevamente las previsiones de la disposición adicional cuarta LORSEGO citada ya en relación al MOT, ya que a juicio del Consejo los PMS de transporte urbano, no estarían vinculados en este aspecto únicamente al informe vinculante de la Consejería sino también a la autorización previa de determinadas autorizaciones de integración de redes de transporte, algo que debería quedar más claramente reflejado en la ley que se informa, tal y como se establece en el artículo 32 para el transporte interurbano.

El artículo 57 establece que los PMS de “transporte metropolitano”, tendrán como referencia geográfica las AFE (recordemos que son 13 y son aquellas integradas por la UBOST urbana y los municipios de su entorno o alfoz a una distancia aproximada de 15 km con los que mantiene

relaciones funcionales que precisan una planificación conjunta, aprobadas por Ley 9/2014, de 27 de noviembre).

Le surgen dudas a este Consejo de si este encaje territorial de los PMS agota las posibilidades o si en el marco de lo establecido en el art. 101.2 de la LES cabe la posibilidad de una tercera categoría (*"...tienen esta condición los Planes de Movilidad Sostenible que hayan podido aprobar los municipios y agrupaciones de municipios con población superior a 100.000 habitantes, en el marco de los planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire previstos en el artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera."*), por lo que se recomienda la revisión de este punto en la ley que se informa, máxime cuando el texto recibido para informe suprime, con respecto al anterior conocido en el trámite de participación, el requisito de que el informe de los ayuntamientos del ámbito territorial afectado tenga el carácter de favorable. Lo que a su vez plantea dudas sobre la previsión de la ley que se informa de que sea la Consejería la única competente *para su elaboración y aprobación (mediante Orden), a la vista de la previsión de la LES de que "se podrán adoptar PMS de ámbito supramunicipal, cuando así lo acuerden los municipios que compartan un esquema de movilidad interdependiente."* y que continúa con lo expuesto anteriormente, *"...tienen esta condición los PMS que hayan podido aprobar los municipios y agrupaciones de municipios con población superior a 100.000 habitantes, en el marco..."*

A este respecto se considera oportuno indicar que el Tribunal Constitucional admitió a trámite el recurso de inconstitucionalidad relativo a los PMS, promovido por el Gobierno de la Generalitat de Cataluña al considerarlos competencia exclusiva autonómica, contra los artículos 101, apartados 1, 2, 3 y 4, 102 y otros, desestimándose el recurso mediante sentencia 174/2013 de 10 de octubre de 2013 (rec. 6596/2011).

Vigesimosexta.- El tercer instrumento de planificación y coordinación, aunque de menor calado que el MOT y los PMS, es de la regulación de las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta (en adelante ATPC), contenida en los artículos 58 y 59, distinguiendo la regulación para las AFE y las UBOST rurales respectivamente. Esta regulación se centra exclusivamente en el servicio intermunicipal de taxi en cada una de estas unidades de ordenación.

Sobre el particular únicamente destacar que la mención a las Mancomunidades de Interés General (en adelante MIG) que se realiza puede generar confusión dado que no se trata de una

unidad de ordenación del territorio ni se configuran para la realización de un servicio en concreto, e incluso esta mención parece ser limitativa de la utilización de otras figuras de carácter asociativo municipal. Tienen la condición de entidad local de base asociativa y una parte de sus materias, competencias y funciones están predeterminadas reglamentariamente (art. 4 del Decreto 30/2015, de 30 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Organización y Funcionamiento de las Mancomunidades de Interés General).

Entiende el Consejo que la referencia exclusiva a las MIG en el caso de la prestación de servicio intermunicipal de taxi en las AFE (MIG urbanas) habría de ser objeto de revisión, máxime cuando en el caso de la misma prestación de servicios en las UBOST rurales no se incardina ni se hace mención a las MIG rurales, sino que se acota a la figura de la UBOST rural sin que se aprecie si la referencia se hace a cada UBOST rural individual o si cabe la concurrencia de dos o más de ellas para la creación de una ATPC.

Finalmente resalta el Consejo que en el artículo 58.2 se crea la denominación del instrumento ATPC y se remite en lo relativo a su regulación y régimen al *“establecido con carácter general por la legislación de ordenación del territorio”*. No habiendo referencia alguna a este tipo de instrumento en la normativa de ordenación del territorio, y tratándose de una alusión tan abierta (lo *“establecido con carácter general”*) estima el CES que debería haber una mayor concreción o desarrollo de su regulación o una remisión a un desarrollo reglamentario.

Vigesimoséptima.- El Título V regula las “Infraestructuras complementarias al transporte”. Se dividen en dos categorías (art. 61), las Estaciones y las Instalaciones Auxiliares. En opinión del CES parte de los contenidos del art. 70 referido a las Instalaciones Auxiliares, es meramente descriptivo, por lo que estimamos que tendría mejor encaje en el artículo 61.

Vigesimoctava.- El grueso del articulado del Título V se dedica a las Estaciones, que tiene una regulación estatal somera que se contiene en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) que se desarrolla en el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de los Transportes Terrestres, que establecen las condiciones que han de reunir y los procedimientos para realizar su construcción y explotación, coordinándose la competencia municipal que expresamente se reconoce sobre las

mismas con la posibilidad de control e intervención por parte de las Comunidades Autónomas y, en su caso, del Estado. Como regla general, si bien sujeta a excepciones, se determina que la construcción y/o explotación de las estaciones se realizará mediante concurso.

Pese a la obviedad, el CES entiende que la denominación de este tipo de estaciones debería siempre realizarse en la norma como estaciones de transporte “de viajeros” (en adelante ETV) por homogeneidad con la normativa estatal. En cuanto a los requisitos de las ETV (art. 62) se reproduce la legislación estatal y se adicionan cuatro (puntos h) a k)), siendo el último una cláusula residual (“aquellos otros que... determine la Consejería”).

Se establece que la iniciativa para el establecimiento de las ETV corresponde tanto a las entidades locales como a la “Comunidad Autónoma”, donde quizá sería más preciso referirse a ella a través de la institución/es u órgano/s concretos a quienes se otorgue el carácter impulsor de este tipo de iniciativa. Y que la autorización corresponde a la Consejería competente, por lo demás no hay referencias al régimen concesional salvo la alusión a la comprobación de las condiciones contractuales con carácter previo a la inauguración del servicio, y algunos aspectos relativos a los servicios y zonas adicionales (art. 69), donde se ha de nuevo referencia a “los pliegos” y “el oportuno contrato”.

El emplazamiento de las ETV se regula en el art. 65, estipulándose reserva de suelo para ellas en los planes de urbanismo, y que la decisión sobre la ubicación será “concertada” con la consejería competente para salvaguardar los principios de la ley que se informa. El Consejo quiere precisar que la redacción del punto uno cabe mejorarse para que transmita bien su objetivo. “Las estaciones habrán de ubicarse en las UBOST rurales o urbanas...” transmite algo obvio, ya que no hay más tipos de UBOST ni de figuras de ordenación del territorio, mientras que con un giro de la frase adquiere todo su significado, y que no es otro que las ETV se deben ubicar adecuadamente o en el lugar adecuado dentro de las UBOST (no es necesario especificar) de modo que se facilite la intermodalidad. Además, estima el Consejo que debería concretarse siquiera mínimamente la forma de decisión de la ubicación de las ETV, alejándose de la generalidad de la expresión “se establecerá de manera concertada”.

Finalmente se regulan aspectos de las ETV como la obligatoriedad de utilización para los servicios de transporte interurbano general, tarifas, reglamento de régimen interior y otros. Solo apuntar en estos aspectos que lo referido a las tarifas en el punto 2 del artículo 66 encajaría mejor en el artículo 67 dedicado en concreto a las tarifas.

Vigesimonovena- El Título VI regula la “Organización administrativa”, concretamente el Consejo de Transportes (art. 72) y las Juntas Arbitrales de Transporte (art. 73). En cuanto al Consejo de Transportes de Castilla y León, al que se refiere el artículo 72, ya estaba regulado en el Decreto 90/2007, de 13 de septiembre, por el que se regula el Consejo de Transportes de Castilla y León y los Consejos Territoriales de Transportes. En dicho Decreto se establecían su régimen de funcionamiento a través del Pleno y las Comisiones y se establecían sus funciones. El Consejo de Transportes ya se había creado por Decreto 136/1984 de la Junta de Castilla y León, reestructurado y modificado por Decretos 233/1990 y 175/1992.

Con la introducción de este artículo 72 en la Ley de Transportes se da rango legal al Consejo de Transportes Regional. No obstante, en la Disposición transitoria primera del Anteproyecto de Ley que se informa, se establece que, en tanto no se desarrolle por la consejería competente en materia de transportes la composición y funciones del Consejo de Transportes de Castilla y León, seguirá vigente el Decreto 90/2007, de 13 de septiembre.

En el CES consideramos necesario que el Consejo Regional de Transportes cuente con una amplia representación, tanto de las organizaciones empresariales de transporte como de los representantes de las personas usuarias, etc. y pareciéndonos igualmente necesario que se concrete más el régimen jurídico de este órgano por aplicación de lo prescrito en el artículo 53 de la Ley 3/2001, de 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León.

Además, consideramos en el CES, que el Consejo Regional de Transportes ha de actuar en coordinación con el Consejo Nacional de Transportes Terrestres (órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial de la Administración en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes a nivel estatal), a través de convenios u otras fórmulas de cooperación que sean necesarias para garantizar la máxima efectividad de tales órganos.

Trigésima.- En cuanto a las Juntas Arbitrales de transportes (reguladas en el artículo 73 del Anteproyecto de Ley que se informa), el CES entiende que se da reconocimiento legal a estos órganos colegiados que se crearon a nivel nacional en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes terrestres y cuyas funciones fueron delegadas a las Comunidades Autónomas mediante la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio.

En Castilla y León, el Decreto 128/1993, de 10 de junio, determinó la creación, composición y funcionamiento de las Juntas Arbitrales de Transporte. El Anteproyecto que informamos deroga el artículo 4.1 (referido a la composición de Juntas Arbitrales por el Presidente y el Secretario y cuatro vocales por cada una de las nueve provincias de la Comunidad), de forma que se garantiza la implantación de una Junta Arbitral de transportes por provincia, al no exigir un presidente y secretario común a toda la Comunidad, y deroga asimismo el artículo 10 (referente a los laudos) de dicho Decreto 128/1993.

Al no derogarse el resto de artículos del citado Decreto, desde el CES tenemos dudas respecto a la necesidad de establecer la composición, organización y régimen de funcionamiento de las Juntas Arbitrales de Transporte, tal y como se señala en el punto 3 del artículo 73 del Anteproyecto informado.

Asimismo, en el mismo artículo 73.3 del Anteproyecto que se informa, se establece que será la Junta de Castilla y León quien establecerá la composición, organización y régimen de funcionamiento de estas Juntas Arbitrales de Transportes.

Trigesimoprimera.- El Título VII del Anteproyecto de Ley que se informa se refiere a la Inspección infracciones y sanciones, que viene a sustituir el Título V de la anterior legislación (Ley 15/2002, de 28 de noviembre, de Transporte Urbano y Metropolitano de Castilla y León), se divide en dos capítulos, el primero dedicado a Disposiciones Generales (artículos 74 al 77) y el segundo referido a Disposiciones relativas al transporte urbano de viajeros (artículos 78 al 91).

En lo que respecta al régimen de infracciones y sanciones del transporte interurbano de viajeros por carretera de Castilla y León, en la Disposición Adicional Tercera del Anteproyecto que se informa, se establece que en lo no previsto en el mismo se aplicará supletoriamente la

normativa estatal en materia de transportes. Desde el CES en principio consideramos razonable esta previsión de aplicación supletoria si bien siempre dentro del cumplimiento de los principios de la potestad sancionadora.

Trigesimosegunda- El Anteproyecto de Ley que se informa introduce, respecto a la normativa anterior, la obligación para los usuarios, a presentar, a requerimiento del personal de inspección, el título de transporte y los documentos que acrediten tener derecho a cualquier tipo de bonificación o compensación tarifaria (art. 74.6).

En el artículo 75, referido a la responsabilidad por infracciones, introduce la diferenciación entre infracciones independientes (cometidas en relación con distintas expediciones de transporte, aun cuando los hechos infrinjan los mismos o semejantes preceptos) y a los casos en que se considerará una sola infracción (cuando los hechos constitutivos de la infracción guardan relación directa con la actividad administrativa desarrollada en las oficinas de la empresa o con el vehículo utilizado y se acredite que no podrán ser corregido hasta el regreso de aquel a la sede empresarial).

Otra novedad de esta ley la constituye el artículo 77, que regula los documentos de control del transporte que deberán llevarse a bordo del vehículo durante la realización de los servicios regulados en el Anteproyecto que se informa o conservar en la sede social de la empresa, en su caso.

Trigesimotercera. - El Capítulo II de este Título VII referido a infracciones y sanciones, se dedica, como hemos apuntado a las disposiciones relativa al transporte urbano de viajeros, para lo que hace una clasificación de las infracciones en muy graves, graves y leves, regulando los supuestos que suponen cada una de ellas, así como la cuantía de las sanciones.

Respecto a la normativa anterior se eliminan algunas de las infracciones, entendemos en el CES que con el fin de adaptarse a la normativa actual. En cuanto a sanciones se hacen modificaciones, por una parte, en la cuantía de las sanciones (en los artículos 82 al 84), y, en cuanto a la determinación de la cuantía, se modifican los supuestos por los que se gradúa la

cuantía de la sanción que se imponga, y asimismo se regula el supuesto en que el interesado voluntariamente decida hacer efectiva la sanción (art. 85).

Trigesimocuarta.- Respecto a la legislación anterior se introduce un nuevo artículo, el artículo 91 en el que se regula la inmovilización del vehículo, que podrá ordenarse cuando las infracciones que se detecten sean muy graves. En el CES observamos que no se hace referencia a la normativa básica estatal (art. 143.4 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes Terrestres). No obstante, como hemos apuntado, en todo lo relativo a sanciones e infracciones del transporte interurbano de viajeros por carretera en Castilla y León, se establece en la Disposición Adicional Tercera del Anteproyecto que se informa, que se aplicará supletoriamente la normativa estatal en materia de transportes.

V.- Conclusiones y Recomendaciones

Primera.- El CES realiza una valoración general favorable del Anteproyecto de Ley de Transporte de Viajeros por carretera de Castilla y León si bien consideramos que aparte del desarrollo normativo de tipo “procedimental” el verdadero avance legislativo se observa en la incorporación declarativa de lo establecido en la Ley de Economía Sostenible, y de la nominativa de los instrumentos previstos en ella. Por ello, el Consejo entiende que se podría aprovechar este Anteproyecto para que en el ámbito de la Comunidad de Castilla y León se dé forma a los instrumentos de ordenación y coordinación para que ya la ley establezca un marco mínimo en materia de análisis de costes (sociales, medioambientales y energéticos), y una serie de objetivos cuantificables es decir una legislación que desborde la transposición-complementación de la normativa estatal y desarrolle efectivamente los contenidos de la misma para el marco castellano y leonés.

Además, muy específicamente recomendamos que se haga una distinción clara y pormenorizada de las competencias que corresponden a cada una de las Administraciones Públicas con competencias en materia de transporte, en aras a lograr una mayor seguridad jurídica en la aplicación de la norma.

Segunda.- En relación a la declaración de servicio público del art. 7 (que en puridad habría de nominarse “servicio de interés público”, tal y como es definido en el art 95 de la LES), el CES quiere abundar que la propia LES viene a definir, las características que son propias del servicio de transporte público, si bien lo hace de manera residual, es decir, no determina, expresa y directamente, cuáles son sino a resultados de excluir las actividades privadas alusivas o relativas al transporte. Así, preceptúa que servicio público de transporte es todo aquél en el que concurren, las siguientes tres características: Primero, ser un servicio que no prestarían las empresas operadoras -privadas, se entiende- si tuvieran en cuenta exclusivamente su propio interés comercial. Segundo, ser un servicio que resulte necesario para asegurar el servicio de transporte entre distintas localidades. Tercero, ser un servicio garantizador de su prestación en condiciones razonablemente aceptables de frecuencia, precio, calidad o universalidad. Está pensado para suplir la ausencia de la iniciativa privada.

Cabe señalar que la prestación de los servicios públicos, dentro del ámbito del transporte, puede llevarse a cabo directamente por la Administración, o bien, descentralizando en algún tipo o clase de ente de la Administración Institucional. Puede, asimismo, la Administración Pública, optar por una solución indirecta, la cual consiste en adjudicar la prestación del servicio público de transporte a un intermediario privado, al que se delega la actividad, no la titularidad. Es esta modalidad de prestación del servicio público de transporte que más utiliza la Administración Pública.

Dado que en el caso de los transportes, lo más habitual es que la prestación del servicio público se lleve a cabo a través de la gestión indirecta, y dentro de esta, a través de la concesión administrativa, el legislador, establece que, sólo y exclusivamente, podrán otorgarse subvenciones en relación con el transporte, cuando se presten servicios de interés público, como compensación a la asunción de las obligaciones derivadas de tal servicio público, y señala que, cuando proceda, las subvenciones se otorgarán en régimen de concurrencia competitiva (la matización trae causa en que la clasificación de los mercados de transporte atendiendo a su modalidad de competencia intramodal prevé un supuesto de acceso restringido en exclusividad que impide en ese caso la concurrencia competitiva).

También se prevé que las subvenciones que se otorguen o concedan en régimen de concurrencia competitiva dentro del sector del transporte deberán destinarse, estrictamente, a la prestación del servicio de interés público en el mercado geográfico que resulte deficitario, y que

deberán impedirse las subvenciones cruzadas entre mercados, para no alterar las condiciones de competencia y no incurrir en prácticas prohibidas por la legislación de la Unión Europea.

A quién corresponde establecer las obligaciones propias de servicio público en servicios de transporte de interés público de competencia regional es a la Comunidad Autónoma, por lo que el Consejo entiende que se debería abordar en esta ley que se informa aquellos aspectos básicos de régimen subvencional que deban ser abordados, ya la propia normativa subvencional establece especialidades que solo pueden abordarse si así se han previsto en ese rango normativo a nivel sectorial, y así evitar en lo posible la práctica de las leyes “cajón de sastre”.

Tercera.- Con independencia de las propuestas de mejora que sobre el texto normativo realizamos en el presente Informe, desde el CES consideramos que el Anteproyecto se enmarca en un contexto que puede dificultar su aplicabilidad, y al respecto destacamos las siguientes circunstancias:

- El régimen transitorio de contratos administrativos de transporte regular de viajeros de uso general adjudicados con anterioridad a la entrada en vigor de la ley que, por aplicación del Decreto-Ley 2/2009 determina que, con independencia de la fecha de entrada en vigor de la Ley, ésta no pueda desplegar toda su eficacia hasta el 2 de diciembre de 2019.
- La estrecha relación entre diversos aspectos del Anteproyecto de Ley informado y el sistema de ordenación del territorio y servicios de la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León (LORSEGO) cuando hay aspectos de esta última Ley están todavía necesitados de desarrollo.
- La propuesta de modificación del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, relativo a las normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses recientemente presentada por la Comisión (8 de noviembre de 2017) que, en caso de prosperar, supondría la práctica liberalización del transporte interurbano de viajeros por autobús cuando el trayecto supere los 100 kilómetros de distancia, lo que implicaría la necesidad de revisar el sistema concesional de transporte interurbano español incluyendo, claro está, el sistema de transporte de nuestra Comunidad.

Cuarta.- El Anteproyecto de Ley no realiza referencia alguna al transporte mediante el arrendamiento de vehículos con conductor (las denominadas licencias VTC). Independientemente de la opción que el legislador autonómico quiera adoptar en relación a estas licencias (obviamente dentro de los márgenes establecidos al respecto por el legislador estatal), de lo que constituye una manifestación el Proyecto de Decreto por el que se regula el uso de un distintivo obligatorio para la identificación de los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor autorizados por la Comunidad de Castilla y León y de que al menos de momento no parece estar planteándose una importante problemática en nuestra Comunidad en relación a este tipo de licencias, en principio para el CES una regulación actual relativa al transporte no puede obviar el arrendamiento de vehículos de conductor puesto que *“...puede significarse el encuadramiento definitivo de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como una modalidad concreta de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo, a la que, en consecuencia, le son de aplicación todas las reglas referidas a la actividad de transporte y no las señaladas para las actividades meramente auxiliares y complementarias del transporte, como sería el caso del arrendamiento de vehículos sin conductor, con el que poco o nada tiene que ver”*(tal y como señala la Exposición de Motivos de Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea). Además, no debe olvidarse que según el parecer del CES nuestra Comunidad podría actuar en esta materia en virtud del *apartado 3 del art. 48 de la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (introducido por Real Decreto-ley 3/2018) por el que “... a fin de mantener el adecuado equilibrio entre la oferta de ambas modalidades de transporte, procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma en que pretendan domiciliarse y el de las de transporte de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en ese mismo territorio sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas.*

No obstante, aquellas comunidades autónomas que, por delegación del Estado, hubieran asumido competencias en materia de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, podrán modificar la regla de proporcionalidad señalada en el párrafo anterior, siempre que la que apliquen sea menos restrictiva que esa”.

A nuestro parecer, el hecho de que el Anteproyecto regule el Transporte "Público" de viajeros por carretera no supone obstáculo a que en su caso se hiciera una posible referencia al arrendamiento de vehículos con conductor (licencias VTC) tal y como se deriva de la definición de transporte privado que el propio Anteproyecto de Ley realiza en su artículo 4 m).

Quinta.- Sin embargo, también es cierto que la cuestión del arrendamiento de vehículos con conductor se encuentra en una fase de falta de certidumbre y ante el reconocimiento por el propio Ministerio de Fomento de que se estaba sobrepasando la proporción de una licencia VTC por 30 licencias de taxi en determinados ámbitos territoriales (<http://bit.ly/2z3cY8W>) tal Departamento Ministerial comenzó la elaboración de una norma de rango reglamentario (<http://bit.ly/2BXcMu3>) con la finalidad de garantizar una convivencia ordenada y equilibrada entre ambos sectores y orientado a mejorar la situación en el sector del taxi y en el del alquiler de vehículos con conductor y dada la relevancia que para la movilidad ciudadana tiene el transporte público de viajeros. Este Proyecto no fue dictaminado positivamente por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (<http://bit.ly/2CWuUB9>).

Sexta.- Esta norma de rango reglamentario fue finalmente promulgada como Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor. Tal Real Decreto establece limitaciones a la transmisión de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (por regla general no podrán ser transmitidas hasta transcurridos dos años desde su expedición original por el órgano competente en materia de transporte terrestre) y la obligatoriedad para los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de comunicar a la Administración, por vía electrónica, los datos reseñados en el artículo 24 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero con la finalidad de crear un registro único a nivel estatal.

Recordemos que dicho artículo 24 dispone que *"1. A efectos de control administrativo, la empresa titular de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor deberá cumplimentar una hoja de ruta por cada servicio, que deberá conservarse durante el plazo de un*

año, contado a partir de la fecha de celebración del contrato, a disposición de los servicios de inspección del transporte terrestre.

En cada hoja de ruta se hará constar el nombre y número del documento nacional de identidad o código de identificación fiscal del arrendador y el arrendatario; el lugar y fecha de celebración del contrato; el lugar, fecha y hora en que ha de iniciarse el servicio y el lugar y fecha en que haya de concluir; la matrícula del vehículo; así como el resto de las circunstancias que se establezcan, en su caso, por la Administración o que libremente pacten las partes.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, podrá omitirse la identificación del lugar de finalización del servicio cuando el contrato señale expresamente que dicho lugar será libremente determinado por el cliente durante la prestación del servicio.

2. En aquellos casos en los que, de acuerdo con lo previsto en el artículo anterior, la copia acreditativa del contrato contenga los mismos datos exigibles para la hoja de ruta, no será necesario cumplimentar ésta.

En todo caso, la empresa arrendadora deberá conservar el contrato de arrendamiento de cada servicio, a disposición de los servicios de inspección del transporte terrestre, durante el plazo de un año contado a partir de su fecha de celebración”.

Finalmente, y como ya hemos adelantado, recientemente se ha promulgado el Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, que eleva a rango legal la proporción de una autorización de VTC por cada treinta licencias de taxi sin perjuicio de que las Comunidades Autónomas que hubieran asumido competencias en esta materia puedan modificar esa regla de proporcionalidad por otra menos restrictiva (hasta entonces esta proporción y la habilitación a CCAA se encontraba en el art. 181 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre), además de señalar que los servicios prestados por los vehículos adscritos a dichas autorizaciones deberán dedicarse habitualmente, al menos en un 80% (computado trimestralmente) a realizar servicios de transporte en el territorio de la Comunidad Autónoma en que se encuentren domiciliadas y de crear la nueva Conferencia Nacional de Transportes para mejorar la coordinación del sector de transportes de viajeros en vehículos de turismo.

Séptima.- Por otra parte y en relación con esto el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) ha emitido sentencia en la que dispone que un servicio de intermediación que tiene por objeto conectar, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, a cambio de una remuneración, a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean efectuar un desplazamiento urbano, está indisolublemente vinculado a un servicio de transporte y, por lo tanto, ha de calificarse de “servicio en el ámbito de los transportes” y de ello se deriva la exigencia de una autorización (<http://bit.ly/2Blygxo>).

Octava.- De todo ello se deriva, según el parecer de este Consejo, la necesidad de que la Administración Regional tenga en cuenta la reciente promulgación y la futura aplicación del Real Decreto 1076/2017 y del Real Decreto-ley 3/2018 y en general todo lo relativo a la materia de arrendamiento de vehículos con conductor en cuanto tenga incidencia sobre nuestro Anteproyecto de Ley o, en general, sobre nuestra legislación y actuación en materia de transportes.

Más aún, y por razón de todo lo expresado, este Consejo incluso plantea la conveniencia de la elaboración de un Anteproyecto de Ley específico de regulación de la totalidad del transporte urbano en vehículos de turismo una vez recaída sentencia del TJUE sobre el sometimiento a licencia de todas las actividades empresariales relacionadas con el transporte de viajeros en turismos, lógicamente con arreglo al marco estatal sobre la materia.

Novena.- Con carácter general, el CES recomienda que se continúen incrementando los esfuerzos para lograr una red de transporte público sostenible, promoviendo actuaciones que supongan menores desplazamientos, menor consumo de energía y recursos, menor coste de mantenimiento, y mayor accesibilidad a servicios y equipamientos, etc.

Recomendamos que las ciudades sigan potenciando la movilidad sostenible, para lo que es necesario el desarrollo de planes de movilidad sostenible en los entornos urbanos, como instrumentos para compatibilizar el desarrollo económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, garantizando una mayor calidad de vida para las personas.

Décima.- Existen especiales circunstancias en nuestra Comunidad como son la extensión territorial, la acusada dispersión poblacional y la baja densidad media de población que influyen decisivamente en que la viabilidad de muchas rutas de transporte público sólo pueda tener lugar con arreglo a las modalidades de transporte a la demanda o de prestación conjunta de transporte público regular (combinado el transporte público regular de uso general y el de uso especial).

Es por ello por lo que nos parece prioritario que estas circunstancias se tengan en cuenta a la hora de elaborar el Mapa de Ordenación de Transportes previsto el Anteproyecto con recorridos y frecuencias adaptados a las características de nuestra Comunidad, teniendo muy en cuenta la nueva organización territorial derivada de la Ley 7/2013 de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de nuestra Comunidad, y que consideramos debería ser operativo cuando finalice el actual régimen concesional el 2 de diciembre de 2019 (una vez transcurrido el régimen transitorio del Decreto-Ley 2/2009, de 5 de noviembre, para garantizar la estabilidad del sistema concesional de transporte público regular interurbano de viajeros por carretera de Castilla y León) y que permita su revisión periódica.

Undécima.- Relacionado con lo anterior, desde el CES recomendamos al Gobierno Regional que, con el concurso de todos los actores en esta materia y de los agentes económicos y sociales, ponga en marcha una Estrategia Integral para el Transporte Público, la Movilidad y las Infraestructuras Complementarias en nuestra Comunidad que abarque todas las acciones en materia de movilidad a realizar en Castilla y León con una visión de largo plazo (al menos diez años) y que tenga en cuenta de manera equilibrada todos los intereses en juego (promoción de la actividad económica, acceso a los servicios públicos, etcétera) en beneficio de la ciudadanía.

Duodécima.- Como ya hemos señalado, no podemos perder de vista la importancia del transporte público en la vertebración del territorio, particularmente en una Comunidad tan extensa y dispersa geográficamente como la nuestra, y como elemento complementario pero de enorme importancia en los ámbitos laboral, escolar, cultural, entre otros. Y es así como no solo tienen importancia las infraestructuras sino todos los elementos auxiliares y, en este sentido, desde el CES nos parece muy positiva la firma el pasado 29 de diciembre de 2017 de un Acuerdo entre la Consejerías de Fomento y Medio Ambiente y de Educación con los principales agentes intervinientes en el ámbito del transporte escolar (y en concreto, la Federación Empresarial

Castellana y Leonesa de Transporte de Autocar, la Asociación de Empresas de Transporte Discrecional de Viajeros de Castilla y León, las Organizaciones Sindicales UGT y CC.OO., la Confederación de Asociaciones de Padres y Madres de Alumnos de Centros Públicos de Castilla y León y la Federación Autónoma de Asociaciones de Estudiantes) en el que todos los firmantes se comprometen a mejorar la seguridad en el transporte a través de actuaciones de carácter preventivo (en concreto la posibilidad de que se realicen de controles de alcohol y drogas en las revisiones médicas voluntarias y que se estudie la realización de controles aleatorios de alcohol y drogas de carácter obligatorio para los prestatarios de los servicios de transporte).
<http://bit.ly/2qrAFWn>

Decimotercera.- En el ámbito del transporte, y particularmente en el del interurbano, debe tenerse muy en cuenta la figura del conductor, por lo que desde el CES llamamos a que se sigan desarrollando las actuaciones preventivas en orden a controlar el cumplimiento de las condiciones de trabajo de los profesionales del sector, particularmente en lo relativo a la realización de los descansos durante la jornada, al control y prevención de la fatiga y del estrés laboral, etcétera.

Decimocuarta.- El CES de Castilla y León considera adecuada la tramitación sobre el Anteproyecto de Ley de Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León, con las consideraciones que esta Institución consultiva ha efectuado, correspondiendo al Consejo de Gobierno atender las observaciones al articulado presentadas en este Informe, así como, en la medida que lo considere razonables, incorporarlas al Anteproyecto de Ley que se informa.

El Secretario

Vº Bº

El Presidente

Fdo. Mariano Veganzones Díez

Fdo. Germán Barrios García



**ANTEPROYECTO DE LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS
POR CARRETERA DE CASTILLA Y LEÓN**

Índice

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	6
TÍTULO PRELIMINAR- -Disposiciones generales	12
Artículo 1.- Objeto.....	12
Artículo 2.- Ámbito de aplicación.	12
Artículo 3.- Principios.....	12
Artículo 4.- Definiciones.....	13
Artículo 5.- Competencias de la Comunidad de Castilla y León.....	14
Artículo 6.- Competencias de los municipios.	15
TÍTULO I – Disposiciones comunes a todos los tipos de transporte público	15
CAPÍTULO I – Disposiciones generales del transporte público	15
Artículo 7.- Declaración de servicio público.	15
Artículo 8.- Derechos de las personas usuarias.....	15
Artículo 9.- Obligaciones de las personas usuarias.	17
CAPÍTULO II – Financiación del transporte público	17
Artículo 10.- Financiación del sistema de transporte público.	17
Artículo 11.- Financiación de servicios adicionales.....	18
Artículo 12.- Obligaciones de servicio público.....	18
Artículo 13.- Régimen tarifario del transporte público.	18
Artículo 14.- Títulos de transporte, integración y coordinación tarifaria.....	19
CAPÍTULO III –Calidad,sostenibilidad y Sistemas inteligentes de transporte	19
Artículo 15.- Calidad y sostenibilidad ambiental.....	19
Artículo 16.- Controles de calidad.....	19
Artículo 17.- Sistemas inteligentes de transporte.....	19
Artículo 18.- Sistema de seguimiento del transporte público.....	20
Artículo 19.- Mercadotecnia.....	20
TÍTULO II – Transporte Interurbano.....	20
CAPÍTULO I – Régimen general	20
Artículo 20.- Prestación de los servicios regulares de uso general.	20
Artículo 21.- Exclusividad de tráfico.....	20



Artículo 22.- Autorización de servicios regulares de uso especial.....	21
Artículo 23.- Autorización de transportes discrecionales.....	21
Artículo 24.- Subrogación laboral.....	21
CAPÍTULO II – Régimen de los servicios integrados zonales	22
Artículo 25.- Servicios integrados zonales.....	22
Artículo 26.- Objetivos de los servicios integrados zonales.....	22
Artículo 27.-Condiciones para el establecimiento de servicios integrados zonales.....	22
Artículo 28.- Explotación de los servicios integrados zonales.....	23
Artículo 29.- Modificación de los servicios integrados zonales.....	23
CAPÍTULO III - Otras condiciones de explotación del transporte interurbano .	23
Artículo 30.- Transporte a la demanda.....	23
Artículo 31.- Requisitos del transporte a la demanda.....	24
Artículo 32.- Prestación conjunta del transporte público regular.....	24
Artículo 33.- Autorización provisional de nuevos servicios o modificación de los existentes.....	24
Artículo 34.- Subcontratación.....	24
Título III – Transporte Urbano	25
CAPÍTULO I – Transporte en autobús	25
Artículo 35.- Régimen jurídico del transporte urbano.....	25
Artículo 36.- Título habilitante de transporte urbano.....	25
Artículo 37.- Trenes y autobuses turísticos.....	25
CAPÍTULO II - Transporte en vehículos de turismo.....	25
Artículo 38.- Otorgamiento de licencias de taxi.....	25
Artículo 39.- Régimen jurídico de las licencias de taxi.....	26
Artículo 40.- Número de licencias de taxis.....	26
Artículo 41.- Transmisión de las licencias de taxis.....	26
Artículo 42.- Contratación, características y conducción de taxis.....	26
Artículo 43.- Otorgamiento de autorizaciones interurbanas de taxi.....	27
Artículo 44.- Autorizaciones interurbanas sin licencia urbana.....	27
Artículo 45.- Contratación con autorizaciones interurbanas.....	27
Artículo 46.- Inicio de los transportes interurbanos de taxi.....	28
Artículo 47.- Supuestos especiales de demanda.....	28



TÍTULO IV – Planificación y coordinación del transporte público	29
Artículo 48.- Ámbitos de actuación.	29
Artículo 49.- Ordenación del Territorio, Urbanismo y Movilidad.	30
Artículo 50.- Coordinación del transporte urbano e interurbano.	30
Artículo 51.- Instrumentos de planificación, ordenación y coordinación del transporte.....	30
Artículo 52.- Servicios e infraestructuras a coordinar.....	30
Artículo 53.- Mapa de ordenación de transportes.	31
Artículo 54.- Consorcios de transporte.....	31
Artículo 55.- Contenido de los planes de movilidad sostenible.	32
Artículo 56.- Planes de movilidad sostenible de transporte urbano.	33
Artículo 57.- Planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano.	33
Artículo 58.- Áreas territoriales de prestación conjunta en áreas funcionales estables.....	33
Artículo 59.- Áreas territoriales de prestación conjunta en otras unidades de ordenación.....	34
Artículo 60.- Coordinación de paradas.....	34
TÍTULO V – Infraestructuras complementarias al transporte.....	35
Artículo 61.- Clasificación y funciones.	35
Artículo 62.- Requisitos de las estaciones.	35
Artículo 63.- Iniciativa para el establecimiento de estaciones.	36
Artículo 64.- Régimen de autorización.....	36
Artículo 65.- Relación de las estaciones con el planeamiento urbanístico.	36
Artículo 66.- Obligatoriedad de utilización de las estaciones.	36
Artículo 67.- Tarifas de las estaciones.....	37
Artículo 68.- Reglamento de régimen interior.....	37
Artículo 69.- Servicios y zonas adicionales.....	37
Artículo 70.- Instalaciones auxiliares.	37
Artículo 71.- Régimen aplicable a las instalaciones auxiliares.	38
TÍTULO VI - Organización administrativa.....	38
Artículo 72.- Consejo de Transportes de Castilla y León.	38
Artículo 73.- Juntas Arbitrales del Transporte.....	38



TÍTULO VII – Inspección, infracciones y sanciones	39
CAPÍTULO I – Disposiciones generales	39
Artículo 74.- Competencia inspectora.....	39
Artículo 75.- Responsabilidad por infracciones.....	40
Artículo 76.- Procedimiento para imposición de sanciones.....	40
Artículo 77.- Documentos de control del transporte.....	41
CAPÍTULO II – Disposiciones relativas al transporte urbano de viajeros	41
Artículo 78.- Clasificación de las infracciones.....	41
Artículo 79.- Infracciones muy graves.....	41
Artículo 80.- Infracciones graves.....	42
Artículo 81.- Infracciones leves.....	44
Artículo 82.- Sanción de infracciones leves.....	46
Artículo 83.- Sanción de infracciones graves.....	46
Artículo 84.- Sanción de infracciones muy graves.....	46
Artículo 85.- Determinación de la cuantía de las sanciones.....	46
Artículo 86.- Medidas accesorias.....	46
Artículo 87.- Resolución contractual y revocación de autorizaciones.....	47
Artículo 88.- Requisitos de aplicación.....	47
Artículo 89.- Competencia sancionadora.....	48
Artículo 90.- Exigencia de pago de sanciones.....	48
Artículo 91.- Inmovilización del vehículo.....	48
Disposición adicional primera. Mancomunidades de interés general urbanas. ..	49
Disposición adicional segunda. Supuestos especiales de transporte.....	50
Disposición adicional tercera. Infracciones y sanciones del transporte interurbano.....	50
Disposición adicional cuarta. Procedimiento administrativo sancionador en materia de transporte por carretera	50
Disposición transitoria primera. Consejo de Transportes de Castilla y León.....	50
Disposición transitoria segunda. Autorizaciones Especiales.....	50
Disposición transitoria tercera. Adaptación de la red de transporte público al mapa de unidades básicas de ordenación y servicios del territorio.	51
Disposición transitoria cuarta. Régimen jurídico de los servicios actuales.	51



Disposición transitoria quinta. Aparato taxímetro en los vehículos que presten servicio de taxi sujetos a autorización interurbana.	51
Disposición derogatoria. Derogación de otras normas.	51
Disposición final primera. Supletoriedad de la legislación estatal.	52
Disposición final segunda. Habilitación reglamentaria.	52
Disposición final tercera. Entrada en vigor.	52



ANTEPROYECTO DE LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA DE CASTILLA Y LEÓN

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

Conforme a lo dispuesto en el artículo 70.1.8º de su Estatuto de Autonomía, la Comunidad de Castilla y León tiene competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que transcurran íntegramente por su territorio.

El Estatuto también prevé, en el artículo 76.12º, que le corresponde a la Comunidad de Castilla y León, en los términos que establezcan las leyes y las normas reglamentarias que en su desarrollo dicte el Estado, la función ejecutiva sobre el transporte de viajeros que tenga su origen y destino en el territorio de la Comunidad, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado.

Por su parte, tanto la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, como la Ley 1/1998, de 4 de junio, de Régimen Local de Castilla y León, establecen las competencias propias de los municipios a ejercer en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, sin perjuicio del obligado respeto a la autonomía local.

En el aspecto relativo a la ordenación territorial, en la presente Ley se ha tenido en cuenta la regulación contenida en la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de ordenación, servicios y gobierno del territorio de la Comunidad de Castilla y León.

En lo que respecta al marco normativo sectorial, ha de referirse en primer lugar la importancia del Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, de aplicación directa, en el que se establecen pautas homogéneas para la organización y contratación de los servicios de transporte público; se definen, entre otros, los conceptos de derechos exclusivos, obligaciones de servicio público, contratos de servicio público o reglas generales; y se regulan las condiciones con arreglo a las cuales podrán concederse dichos derechos exclusivos y compensarse las citadas obligaciones de servicio público a las empresas contratistas, estableciendo como procedimiento habitual para ello el de la contratación por procedimientos de licitación equitativa e imponiendo límites máximos a la duración de los contratos.

En cuanto a la normativa sectorial estatal de aplicación, dado su carácter de legislación básica se han tenido en consideración lo dispuesto en los artículos de tal categoría de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.



II

En lo que respecta al cumplimiento de los principios de buena regulación normativa previstos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, previamente ha de ponerse de relieve el marco legislativo sectorial preexistente, por su directa incidencia sobre el principio básico de necesidad de esta ley; así, en Castilla y León el transporte de viajeros por carretera se encuentra regulado, de manera parcial como indica su propio nombre, en la Ley 15/2002, de 28 de noviembre, de Transporte Urbano y Metropolitano, mientras que en el transporte interurbano se aplica la normativa europea y, supletoriamente, la normativa estatal.

La Comunidad de Castilla y León, una vez otorgado a sus contratos de transporte público un marco firme en el que desenvolverse a través del Decreto-Ley 2/2009, de 5 de noviembre, para garantizar la estabilidad del sistema concesional de transporte público regular interurbano de viajeros por carretera de Castilla y León, acomete ahora el desarrollo propio de sus competencias, dando cobertura normativa a las necesidades de movilidad derivadas de su específica organización territorial. Más aún cuando el transporte público se considera de manera indudable como un elemento vertebrador del espacio sobre el que se articula, cuestión especialmente sensible en esta Comunidad, por cuanto sus características socio territoriales, sin apenas equivalente en el resto la Unión Europea, obligan a la Junta de Castilla y León a un esfuerzo extraordinario para la dotación de servicios públicos que cubran las necesidades y expectativas de sus ciudadanos.

Estas pautas responden a la incidencia de varios fenómenos de especial complejidad, entre los que destacan la amplitud de la extensión territorial de Castilla y León, la ruralidad de sus territorios, una baja densidad de población y su amplia dispersión geográfica, lo que requiere unos medios de transporte que faciliten la comunicación entre los distintos, y alejados, núcleos de población. Estos medios de transporte no pueden establecerse solamente desde un punto de vista comercial, sino que su objetivo primordial debe ser garantizar el derecho a la movilidad de las personas de Castilla y León, a través de un servicio público de calidad. Para satisfacer dicho derecho a una población eminentemente dependiente del transporte público en unas condiciones tan singulares, la Junta de Castilla y León ha de llevar a cabo actuaciones innovadoras y específicas, que implican una atención singular hacia el ámbito rural.

El objetivo es configurar un transporte de proximidad en el ámbito rural que facilite la accesibilidad de los habitantes a los servicios básicos y su relación con los centros urbanos de mayor entidad, contribuyendo a que los ciudadanos de las áreas rurales tengan las mismas oportunidades que los habitantes de las ciudades. Este objetivo, en relación a la perspectiva de género, puede contribuir a facilitar la permanencia de la mujer en dicho ámbito y, por añadidura, a la estabilidad del núcleo familiar, de acuerdo con el Informe del Parlamento Europeo de 8 de marzo de 2017 “Sobre las mujeres y su papel en las zonas rurales”.

Recientemente, el Movimiento Europeo de la Ruralidad (MER) ha solicitado a la Comisión Europea elaborar un Libro Blanco sobre la Ruralidad para dar una base más sólida a la política en favor de los territorios rurales después de 2020 y ha hecho un



llamamiento al Parlamento y a la Comisión europea, resaltando tres cuestiones principales:

Las áreas rurales contribuyen a la “Estrategia Europa 2020”: hoy en día, la Unión Europea tiene una tendencia a centrarse, para incrementar la eficacia, en factores tales como la competitividad, áreas urbanas e innovación. Sin embargo, otros objetivos, principalmente las áreas rurales, están siendo olvidados cuando, en realidad, estas áreas, que suponen el 59% de la población europea y el 56% del empleo en la Unión Europea, producen riqueza y valor añadido.

Lo rural y lo urbano se complementan: La estrategia de la política europea no puede exclusivamente centralizarse en un sistema de metrópolis. La singular cualidad espacial de Europa debe ser la conexión entre áreas urbanas y rurales. Las áreas rurales y periurbanas juegan un particular papel en esta relación, dada su importancia en términos de agricultura local, calidad paisajística, gestión medioambiental, empleo y cohesión social.

Las áreas rurales son algo más que zonas agrícolas o de ocio: la Europa rural de hoy ha evolucionado y su economía se halla diversificada. La agricultura sigue siendo una actividad económica y territorial vital, pero los sectores secundario y terciario ocupan un gran papel en términos de empleo.

Partiendo de estas consideraciones, y entrando ya en el análisis del principio de eficacia legal, es necesario realizar en el ámbito competencial autonómico un impulso normativo que, sin menoscabo de la legislación estatal preexistente y la necesaria defensa de la unidad de mercado, permita modernizar los servicios de transporte de la Comunidad, garantizando así la movilidad de los ciudadanos en todo su territorio. Todo lo cual requiere disponer de un sistema de transporte público de calidad, adecuado tanto a las nuevas pautas de desplazamiento como a la realidad del territorio de Castilla y León, donde el modelo estatal de concesiones lineales de larga distancia y con un alto número de personas usuarias tiene difícil encaje.

Desde un punto de vista temporal, cabe destacar la oportunidad de esta ley una vez que el citado Decreto-Ley 2/2009, de 5 de noviembre, ha significado un primer y necesario paso en la homogeneización del conjunto de contratos de servicio público de transporte de viajeros por carretera. Por añadidura, el tiempo transcurrido desde la entrada en vigor de la Ley 15/2002, de 28 de noviembre, de Transporte Urbano y Metropolitano de Castilla y León, aconsejan igualmente una completa actualización de la misma, ante la generación de nuevos patrones de movilidad en los ámbitos metropolitanos.

La eficacia legal mencionada debe coexistir con el cumplimiento del principio de eficiencia, en cuanto una nueva regulación no puede significar la imposición de injustificadas cargas administrativas o el hacer más complejas las relaciones jurídicas entre la Administración y los administrados; antes al contrario, esta ley racionaliza y optimiza los recursos disponibles, e incluso incardina en un único cuerpo normativo la legislación sectorial, al incorporar y consecuentemente derogar, la citada Ley 15/2002, de Transporte Urbano y Metropolitano.

Y, en consonancia con la máxima eficiencia, y ya en relación con el principio de proporcionalidad, a fin de preservar el principio básico de unidad de mercado consagrado en la Constitución Española, en la presente ley se regulan únicamente aquellos aspectos imprescindibles del transporte público que necesitan de una



cobertura específica en Castilla y León, previéndose expresamente para el resto la supletoriedad de la legislación estatal; se completa así el principio de seguridad jurídica, ya que se ha realizado el máximo esfuerzo a la hora de integrar coherentemente esta ley en el resto del ordenamiento jurídico, tanto autonómico, como estatal y de la Unión Europea, evitándose repeticiones innecesarias y que dan lugar a confusión interpretativa y, por supuesto, reforzándose también en la acepción de redacción accesible y sencilla para el ciudadano.

En cuanto a la exigencia de transparencia, y en línea con la nueva organización territorial derivada de la aplicación de la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León, que exige dotar a la Administración de las necesarias herramientas que permitan coordinar los servicios de transporte con las previsiones de la nueva estructura de ordenación administrativa, el objetivo de la norma es claro, y no es otro que modernizar y acercar la red de transporte público a las necesidades de la ciudadanía, para lo cual en todo caso se tiene en consideración a las personas, siendo imprescindible que las decisiones en forma de planificación y coordinación sean tomadas, como efectivamente se prevé, con la participación activa de los potenciales destinatarios de las decisiones administrativas.

Finalmente, en cuanto al cumplimiento de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera, esta ley prevé de manera novedosa, con alcance a todas las Administraciones con competencias, el régimen de financiación del transporte, y, de manera más concreta, una serie de actuaciones que, racionalizando la red de transporte público de Castilla y León y actuando directamente sobre la optimización de servicios, puedan mejorar la eficiencia de los fondos públicos destinados a dicha red.

III

Los objetivos principales de esta ley, en un necesario escenario de máxima optimización de los fondos públicos, son la adaptación de los contratos de transporte a la movilidad actual de una manera sostenible, incorporando la máxima seguridad, calidad y el uso de nuevas tecnologías al servicio del usuario; y la mejora de la eficiencia medioambiental y económica en la explotación de la red de transporte público, todo ello, a través de herramientas que permitan una mayor flexibilidad a la Administración, que faciliten la coordinación interadministrativa y de modo que se garantice la igualdad de acceso de los ciudadanos a los servicios de transporte y, en suma, los derechos de las empresas y de las personas consumidoras y usuarias.

Estos objetivos son coherentes con los grandes documentos de referencia en el ámbito internacional y europeo en el que se integra la Comunidad de Castilla y León, como son el Acuerdo de París contra el Cambio Climático ratificado por España en 2017, o el tercer Libro Blanco de la Comisión Europea sobre el futuro de los transportes para 2050, titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» publicado el 28 de marzo de 2011 y revisado el 29 de julio de 2015 y en el que tiene especial importancia la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero. Por supuesto el transporte, ha de ser una de las piezas fundamentales para reducir esta emisión.



La presente Ley apuesta por la movilidad sostenible, la reconoce expresamente como uno de los principios básicos que deben regir su aplicación y hace visible su definición. No se queda en una mera declaración de la exigencia, sino que a lo largo de su articulado prevé una serie de medidas e instrumentos para lograr un sistema de transporte sostenible.

IV

En cuanto al contenido estrictamente normativo, la presente ley se estructura en un Título Preliminar, siete Títulos y su parte Final.

En el Título Preliminar se regulan las cuestiones más generales: objeto, ámbito de aplicación, principios de aplicación de la ley, las definiciones de los términos empleados en la misma y las competencias de las Administraciones.

Dentro de este título se remarca la importancia, en un territorio como el de Castilla y León, de las obligaciones de servicio público en relación a la red de transporte público de viajeros por carretera, como herramienta de garantía de la cobertura de las necesidades de los ciudadanos, y el correlativo reconocimiento de su compensación a los operadores. Igualmente cabe destacar la conceptualización del servicio integrado zonal, con una denominación diferenciada de la habitualmente usada de contrato zonal, para evitar confusiones en el ámbito del derecho de contratación administrativa.

En el Título I, la parte principal es la necesaria *publicatio* de los servicios regulares de uso general, tanto urbanos como interurbanos; así como la regulación de la financiación del transporte público, algo destacable dado que España es uno de los escasos países de la Unión Europea que carece de una norma específica en la materia. Se cierra el Título con las obligaciones exigidas sobre la necesaria calidad de los servicios, su sostenibilidad ambiental y la incorporación a su explotación de los sistemas inteligentes de transporte.

El Título II, específico del transporte interurbano, regula en su Capítulo I su régimen general, y dedica el Capítulo II al régimen de adjudicación, explotación y modificación de los servicios integrados zonales, consagrados como la fórmula que se muestra más adecuada para la prestación de los servicios en Castilla y León, otorgándoles la Ley en consecuencia preferencia como la principal herramienta material de prestación de los servicios de transporte.

Por otro lado, el reconocimiento legislativo al transporte a la demanda, un referente en España en cuanto a la aplicación de medidas de transporte por carretera en ámbitos territoriales de difícil cobertura, y que ha significado un hito en esta Comunidad Autónoma por su alto nivel de desarrollo técnico, es un elemento fundamental de este Título.

Por último, tanto las alternativas de prestación conjunta de los servicios regulares de uso general con el especial como el reconocimiento expreso a la posibilidad de subcontratación -en una Comunidad con un territorio tan extenso que hace que en ocasiones sea imprescindible acudir a esa figura-, son también parte destacada.

El Título III se dedica íntegramente al transporte urbano, habiéndose realizado un importante esfuerzo integrador de la Ley de Transporte Urbano y Metropolitano para incardinarla en la presente ley, con especial hincapié en el sector del taxi.



En el Título IV se lleva a cabo un detallado desarrollo de la planificación y coordinación del transporte público entre Administraciones y entre modos, con especial mención del Mapa de Ordenación de Transportes, como herramienta básica de ordenación del mismo, y de la obligación de coordinación de la ordenación territorial y el urbanismo con la movilidad que se genera en dichas actividades.

El Título V se ocupa, considerando el actual vacío legal existente provocado por la modificación de la normativa estatal, de la regulación de las infraestructuras complementarias al transporte, y muy especialmente del régimen aplicable a las estaciones de transporte de viajeros por carretera, como principal elemento auxiliar del transporte público, regulando también otras instalaciones relacionadas.

El Título VI, relativo a la organización administrativa, da rango legal al Consejo de Transportes de Castilla y León, y recoge igualmente las Juntas Arbitrales del Transporte como elemento que ha demostrado su utilidad práctica en la resolución de litigios en su ámbito de aplicación.

El Título VII, relativo al régimen de inspección, infracciones y sanciones, recoge una serie de disposiciones generales aplicables a los servicios de transporte de viajeros previsto en esta ley, y tipifica infracciones y sanciones específicas relativas al transporte urbano. De esta manera se proporciona a las entidades locales instrumentos efectivos que den cobertura normativa a los reglamentos y ordenanzas que puedan dictar para una regulación detallada, adecuada a sus necesidades concretas.

En lo que respecta al régimen de infracciones y sanciones del transporte interurbano de viajeros por carretera de Castilla y León, en lo no previsto en la presente ley se aplicará supletoriamente la normativa estatal en materia de transportes.

En cuanto al procedimiento para la imposición de sanciones en materia de transporte por carretera, se ajustará a lo dispuesto en las normas del procedimiento administrativo sancionador común. Si bien, en todo lo concerniente a la prescripción y caducidad de las infracciones y sanciones, serán de aplicación las normas vigentes, que sobre estos aspectos, establece la legislación estatal en materia de transportes.

Por último, la Parte Final está constituida por cuatro disposiciones adicionales, cinco disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y tres disposiciones finales.



TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1.- Objeto.

La presente ley tiene por objeto establecer el marco jurídico para la prestación de los servicios que conforman la red de transporte público de viajeros por carretera en la Comunidad de Castilla y León, así como el de las infraestructuras complementarias al transporte necesarias para su desarrollo, dando carácter universal y esencial al transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación.

La presente ley se aplicará a todos los servicios e infraestructuras complementarias al transporte público urbano e interurbano de viajeros por carretera que son competencia de la Comunidad Autónoma o de las entidades locales de Castilla y León.

Artículo 3.- Principios.

Los principios básicos que regirán la aplicación de esta ley son los siguientes:

- a) La satisfacción de las necesidades de movilidad de los ciudadanos de Castilla y León, con especial atención a las personas con discapacidad y movilidad reducida, garantizándose la igualdad de acceso a los servicios de transporte en la totalidad del territorio autonómico.
- b) El desarrollo de un sistema regional de transporte público de viajeros eficiente y coordinado, que evite la competencia desleal entre modos promoviendo la intermodalidad, y que favorezca la cohesión económica y social y la equidad territorial, con especial apoyo a las zonas rurales.
- c) La promoción de la movilidad sostenible, entendida como instrumento de ordenación que reduce la contaminación atmosférica y el ruido, las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de energía.
- d) La garantía del más alto nivel de seguridad, calidad y confort en la prestación de los servicios de transporte, aprovechando especialmente el desarrollo tecnológico de los sistemas inteligentes de transporte.
- e) La promoción del uso de nuevas tecnologías y medios telemáticos en la gestión del transporte público.
- f) La flexibilidad de las condiciones en las explotaciones que conforman la red de transporte público, procurando su adaptación dinámica a la evolución de las características socioterritoriales de las poblaciones a las que atienden.



g) El uso racional y eficiente de los recursos públicos destinados a inversiones y al fomento de la red de transporte público, primando su empleo en los proyectos y actuaciones que ofrezcan mayor rentabilidad social.

h) El establecimiento de un régimen tarifario y de financiación del transporte público que sea equitativo, eficaz y eficiente y que asegure su sostenibilidad económico financiera.

i) El fomento y la priorización del transporte público como alternativa sostenible frente al transporte privado.

j) La integración de la red de transporte público de Castilla y León en el mercado único nacional de transporte de viajeros.

k) La garantía y defensa de los derechos de las personas consumidoras y usuarias en el ámbito específico del transporte público.

Artículo 4.- Definiciones.

A los efectos de la presente ley, se entenderá por:

a) Transporte público: el transporte que se lleva a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.

b) Transporte público regular: el transporte que se efectúa dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados.

c) Transporte público discrecional: el transporte que se lleva a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

d) Transporte público regular de uso general: el transporte que va dirigido a satisfacer una demanda general, siendo utilizable por cualquier interesado.

e) Transporte público regular de uso especial: el transporte que está destinado a servir, exclusivamente, a un grupo específico de personas usuarias tales como escolares, trabajadores, o grupos homogéneos similares

f) Servicio de taxi: el transporte público discrecional de viajeros en automóviles de turismo, con capacidad igual o inferior a nueve plazas incluida la del conductor.

g) Transporte urbano: el transporte público que discurre íntegramente dentro de un mismo término municipal.

h) Transporte interurbano: el transporte público que discurre por más de un término municipal.

i) Transporte metropolitano: el transporte público regular de viajeros interurbano de uso general dirigido a satisfacer las necesidades de movilidad en las áreas funcionales estables definidas como tales por la legislación de Castilla y León.

j) Transporte rural: el transporte público regular de viajeros interurbano de uso general dirigido a satisfacer las necesidades de movilidad en las Unidades Básicas de Ordenación y Servicios Rurales definidas como tales por la legislación de Castilla y León y cuyo sistema preferente de gestión se realizará mediante el transporte a la demanda y la prestación conjunta de servicios, en los términos de la presente ley.



k) Movilidad sostenible: aquella capaz de satisfacer las necesidades de desplazamiento de la ciudadanía con el mínimo impacto ambiental, fomentando los medios de transporte de menor coste social, económico y energético, así como su intermodalidad.

l) Obligaciones de servicio público: De conformidad con lo establecido en la normativa de la Unión Europea y estatal, se consideran obligaciones de servicio público las exigencias determinadas por la Administración a fin de garantizar los servicios públicos de transporte de viajeros de interés general que un operador, si considerase su propio interés comercial no asumiría o no asumiría en la misma medida, o en las mismas condiciones sin retribución.

m) Transporte privado: aquel dedicado a satisfacer las necesidades de desplazamiento de carácter personal o doméstico del titular del vehículo y sus allegados y que en ningún caso, salvo el supuesto de percepción de dietas o gastos de desplazamiento para su titular, puede dar lugar a remuneraciones dinerarias directas o indirectas.

n) Red de transporte público: a los efectos previstos en la presente ley, se entiende por red de transporte público el conjunto de servicios de transporte público de viajeros por carretera organizados de una manera conjunta y coherente para cumplir los fines previstos en la normativa de aplicación.

ñ) Servicio integrado zonal: se entenderá por servicio integrado zonal la fórmula de prestación de cualquier tipo de contrato administrativo de transporte de viajeros por carretera que comprenda servicios regulares de uso general o especial de titularidad pública que hayan de prestarse en un determinado territorio.

o) Transporte urbano de finalidad turística: se considera transporte urbano de finalidad turística el prestado con trenes o autobuses turísticos dotados de características específicas para el pasaje turístico, y que cubran una demanda general por motivo de ocio.

Artículo 5.- Competencias de la Comunidad de Castilla y León.

1. Corresponde a la Comunidad de Castilla y León velar por el adecuado funcionamiento de la red de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, y sus infraestructuras complementarias, ejerciendo su planificación, ordenación, gestión, inspección y sanción con arreglo a lo previsto en la presente ley y demás disposiciones que resulten de aplicación.

2. En los términos previstos en la normativa sectorial de referencia, corresponde a la Comunidad de Castilla y León velar por la accesibilidad y supresión de barreras en los medios de transporte público.



Artículo 6.- Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios, en el marco de sus competencias:

- a) La planificación, ordenación, gestión, inspección y sanción de los transportes urbanos de viajeros que transcurran íntegramente dentro de su término municipal, sin perjuicio de las facultades de planificación y ordenación general del transporte que corresponden a la Comunidad de Castilla y León.
- b) La tramitación y otorgamiento de títulos habilitantes relativos a los servicios de transporte urbano de viajeros de su competencia, tanto regulares como discrecionales, así como el ejercicio de las funciones de inspección y sanción relacionadas con los mismos.
- c) La colaboración, en su caso, con la consejería competente en materia de transportes en la inspección de los servicios de transporte interurbano cuando transcurran por zonas urbanas.

TÍTULO I

Disposiciones comunes a todos los tipos de transporte público

CAPÍTULO I

Disposiciones generales del transporte público

Artículo 7.- Declaración de servicio público.

1. Se declara servicio público de titularidad de la Administración, de conformidad con lo previsto en la presente ley y en la legislación estatal aplicable:

- a) El transporte público regular de viajeros por carretera de uso general urbano.
- b) El transporte público regular de viajeros por carretera de uso general interurbano.

2. La Administración, en el ámbito de sus competencias, se reserva la prestación directa o indirecta de los servicios públicos indicados en el punto anterior.

Artículo 8.- Derechos de las personas usuarias.

1. La Administración, partiendo de los derechos previstos en la legislación aplicable a los consumidores y usuarios, tutelaré los derechos de las personas usuarias del transporte público, considerando como mínimo, en función de la naturaleza de los servicios de que se trate y la legislación aplicable en la materia, los siguientes:

- a) Derechos generales:
 - i. Inadmisibilidad de renunciaciones a los derechos recogidos en la presente ley.
 - ii. A ser admitido en la utilización del servicio, prohibiéndose toda discriminación, siempre que se cumplan con las obligaciones establecidas.
 - iii. A recibir el título de transporte correspondiente al servicio que se utiliza.



b) Derechos relacionados con las personas con discapacidad o personas con movilidad reducida:

- i. Prohibición de denegación de embarque por su condición.
- ii. Accesibilidad a la información sobre el viaje en formatos adecuados y accesibles, incluyendo las reservas y la información en línea.

c) Derecho a recibir un servicio de calidad objetiva, y medible en lo que atañe, como mínimo, a su comodidad, puntualidad, condiciones higiénicas y seguridad.

d) Derecho a transportar bultos de mano a bordo y equipajes en la bodega del vehículo.

e) Derechos relacionados con la responsabilidad respecto a viajeros y equipajes:

- i. Responsabilidad de la prestataria del servicio por los daños que puedan sufrir las personas usuarias del servicio, de acuerdo con la legislación aplicable sobre seguros.

- ii. Responsabilidad de la prestataria del servicio por la pérdida o daños que pueda sufrir el equipaje o bultos de mano, en su caso.

f) Derechos relacionados con la interrupción del servicio:

- i. Responsabilidad de la prestataria del servicio por cancelaciones o grandes retrasos.

- ii. Derecho del viajero a recibir información sobre la cancelación o grandes retrasos.

g) Derechos relacionados con la información y reclamaciones:

- i. Derecho a obtener información sobre las circunstancias del viaje y sobre la red de transporte público de manera global, por todos los canales disponibles, especialmente a través de aquellos que informen en tiempo real.

- ii. Derecho a información sobre los derechos del viajero, y sobre el procedimiento para reclamar en caso de vulneración, que deberá, en todo caso, ser eficaz e incluir el acceso inmediato al libro de reclamaciones.

- iii. Derecho a obtener de la prestataria del servicio una respuesta en un plazo razonable. En caso contrario, la falta de respuesta ante la reclamación se considerará como estimatoria de la misma.

h) Derecho a reclamar ante las Juntas Arbitrales de transporte, de acuerdo con lo establecido en la legislación estatal.

2. Las personas usuarias tendrán derecho a participar en el procedimiento de elaboración de las disposiciones que les afecten, con relación al transporte público regulado en la presente ley.

3. En lo relativo a los transportes que no se consideren servicio público, las personas usuarias tendrán como mínimo los derechos reconocidos por la correspondiente ordenanza municipal reguladora del servicio, la legislación aplicable en



materia de defensa de los consumidores y usuarios, y todos aquellos del presente artículo que sean compatibles con la naturaleza del servicio.

Artículo 9.- Obligaciones de las personas usuarias.

Serán obligaciones de las personas usuarias de la red de transporte público las siguientes, sin perjuicio de su posterior desarrollo reglamentario:

1. Abonar y disponer de título de transporte adecuado al servicio utilizado, y exhibirlo al personal de la empresa o a la inspección de transportes cuando sea requerido para ello.
2. Comportarse de forma correcta y que no provoque molestias a los demás usuarios o a otras personas, peligro en la conducción, o deterioro en el vehículo o en la vía pública.
3. Abstenerse de manipular elementos del vehículo dispuestos para el uso exclusivo del personal de la empresa.
4. Atender a las indicaciones verbales y escritas de la empresa responsable del servicio.
5. Utilizar el cinturón de seguridad y demás elementos de seguridad vial en los casos en que sean obligatorios.

CAPÍTULO II

Financiación del transporte público

Artículo 10.- Financiación del sistema de transporte público.

1. Las Administraciones Públicas son las responsables de asegurar la adecuada sostenibilidad económico-financiera de los servicios de transporte declarados servicio público conforme a lo dispuesto en el artículo 7.1 de esta ley.
2. Los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general se financiarán con los ingresos tarifarios obtenidos directamente de las personas usuarias, así como con la explotación de otros recursos adicionales, y con las aportaciones públicas necesarias para el sostenimiento del servicio en caso de que éste sea deficitario, sin que ello pueda significar la eliminación del principio de riesgo operacional.
3. Las aportaciones de las Administraciones Públicas, de producirse, deberán ser estables, con un grado de cobertura adecuado a los principios fijados en la presente ley, y contendrán previsiones anuales o plurianuales suficientes para garantizar el mantenimiento del conjunto del sistema de transporte público.
4. Los recursos que se destinen por la Administración autonómica para la financiación de los servicios públicos de transporte público regular interurbano de viajeros de uso general se dirigirán preferentemente a asegurar la accesibilidad universal a estos servicios en todo el territorio de la Comunidad, con independencia del lugar de residencia de los ciudadanos.



Artículo 11.- Financiación de servicios adicionales.

1. Todos los incrementos de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general adicionales a los previstos en los instrumentos de planificación y coordinación de la presente ley, así como las posibles bonificaciones o exenciones tarifarias solicitadas o establecidas por cualquier Administración Pública, habrán de ser financiados por quien las solicite o establezca.

2. La consejería competente en materia de transportes determinará las cuantías a financiar por la Administración que solicite o establezca el incremento de servicios adicionales en la resolución que dicte a tal efecto.

Artículo 12.- Obligaciones de servicio público.

1. La Administración podrá imponer obligaciones de servicio público, que deberán ser compensadas de acuerdo con lo dispuesto en esta ley y en la regulación de la Unión Europea y estatal sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera.

2. Las modificaciones que afecten al régimen financiero de los contratos se compensarán de acuerdo con lo previsto en la legislación de contratos en la materia.

Artículo 13.- Régimen tarifario del transporte público.

1. La Administración será la responsable de establecer, con sujeción a la normativa general de precios, el régimen tarifario de los servicios de transporte público regular de viajeros y el de los servicios de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo. Estas tarifas podrán establecer cuantías únicas, límites máximos y límites mínimos.

2. El régimen tarifario de los servicios públicos de viajeros de titularidad de la Administración vendrá determinado en los correspondientes contratos, pudiendo establecerse, en función de las características de cada contrato, diferentes modalidades tarifarias. La Administración autonómica fomentará la introducción y mantenimiento de un título tarifario integrado que tenga validez en toda la red de transporte público de viajeros de Castilla y León.

3. Las tarifas del apartado anterior junto con las demás compensaciones económicas a que, en su caso, tuviera derecho el contratista, deben configurarse con el objetivo de asegurar la calidad, la continuidad, la seguridad y el equilibrio económico del servicio. Deberán cubrir, en todo caso, la totalidad de los costes de explotación del transporte en las condiciones señaladas en el correspondiente contrato, y permitir una adecuada amortización, así como un razonable beneficio empresarial, en circunstancias normales de producción.

4. El procedimiento para la revisión de tarifas se regirá por la normativa vigente en la materia, pudiendo la Administración introducir mecanismos que incentiven el comportamiento eficiente del contratista, especialmente en lo relativo a aquellos componentes que modulen las revisiones en función de la calidad del servicio.



Artículo 14.- Títulos de transporte, integración y coordinación tarifaria.

1. La Administración establecerá los requisitos mínimos exigibles para los medios de pago y títulos de transporte empleados en la red de transporte público, pudiendo imponer a los operadores, además de los documentos de control de la explotación previstos en la legislación estatal, la utilización de los sistemas inteligentes de transporte que sean precisos para el control detallado de los costes y los ingresos.
2. Los requisitos previstos en el punto anterior tenderán a facilitar el transbordo entre los diferentes servicios que conforman la red de transporte público, potenciando la utilización de regímenes tarifarios simplificados y multimodales.

CAPÍTULO III

Calidad, sostenibilidad y Sistemas inteligentes de transporte

Artículo 15.- Calidad y sostenibilidad ambiental.

1. La Administración promoverá la consecución de certificaciones de calidad y de gestión medioambiental sobre los procedimientos empleados por parte de los operadores en la explotación de servicios de la red de transporte público.
2. Por parte de la Administración se establecerán las certificaciones de calidad exigibles, tanto en materia de explotación específica de los servicios, como en cuestiones relacionadas con su gestión medioambiental, incluyendo en ambos casos el plazo máximo para su obtención. Se promoverá la aplicación de criterios de gestión medioambiental orientados al cumplimiento del sistema comunitario de gestión y auditorías medioambientales (EMAS).

Artículo 16.- Controles de calidad.

1. La Administración realizará controles de calidad que le permitan obtener indicadores objetivos de seguimiento del servicio público de su competencia, estando el operador obligado a facilitar tales controles según el procedimiento que se establezca en cada caso.
2. Como mínimo, los controles indicados en el punto anterior se referirán al grado de satisfacción de las personas usuarias medidos a través de encuestas, la incidencia ambiental en términos de huella de carbono, el nivel de atención a sus reclamaciones y el seguimiento efectivo de los protocolos de actuación en caso de contingencia.

Artículo 17.- Sistemas inteligentes de transporte.

1. La red de transporte público, a fin de asegurar el cumplimiento de los principios previstos en la presente ley, deberá incorporar los sistemas inteligentes de transporte que sean más adecuados en función del servicio al que se apliquen.
2. La Administración promoverá el acceso telemático de los ciudadanos y empresas a la red de transporte público, y, especialmente, potenciará la interrelación de



todos los agentes del sector a través de medios electrónicos, interactuando de manera activa y actualizada en las redes sociales.

Artículo 18.- Sistema de seguimiento del transporte público.

1. La consejería competente en materia de transportes recopilará, sistematizará y difundirá la información relevante de los servicios de transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León.

2. Los datos estadísticos del sistema se referirán, como mínimo, a la evaluación de los objetivos cualitativos y cuantitativos que se señalen como críticos para la red de transporte público, a la incidencia ambiental en términos de huella de carbono, a los indicadores de oferta y demanda, y a los costes asociados a la red de transporte público.

Artículo 19.- Mercadotecnia.

La Administración impulsará el empleo de los elementos de mercadotecnia que resulten más adecuados para la promoción del servicio y la difusión de la información sobre la red de transporte público de viajeros por carretera de su competencia, y, entre otros, una identidad corporativa homogénea en los servicios en función de cada tipología de transporte.

TÍTULO II

Transporte Interurbano

CAPÍTULO I

Régimen general

Artículo 20.- Prestación de los servicios regulares de uso general.

1. Como regla general, la prestación de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general se llevará a cabo por la empresa a la que la Administración adjudique el correspondiente contrato. No obstante, la Administración podrá optar por la gestión directa de un servicio cuando estime que resulta más adecuado al interés general en función de su naturaleza y características.

2. La Administración podrá optar por la adjudicación directa de los contratos de acuerdo a lo establecido en la legislación aplicable.

Artículo 21.- Exclusividad de tráficos.

1. De acuerdo con lo previsto en la legislación estatal, los contratos de transporte de viajeros por carretera se adjudicarán con carácter exclusivo, no pudiendo, mientras estén vigentes, adjudicarse otros que cubran tráficos coincidentes.

2. Los tráficos vendrán determinados por la relación de localidades o núcleos de población diferenciados entre los que se realiza el transporte, efectuando parada los vehículos para tomar y dejar los viajeros que se desplacen entre los mismos.



Artículo 22.- Autorización de servicios regulares de uso especial.

Para la prestación de transportes públicos regulares interurbanos de viajeros por carretera de uso especial será necesario contar con la correspondiente autorización otorgada por la consejería competente en materia de transportes.

Artículo 23.- Autorización de transportes discrecionales.

1. Los transportes discrecionales de viajeros por carretera únicamente podrán ser realizados por los titulares de las autorizaciones de transporte público previstas en la legislación estatal o autonómica correspondiente.

2. La prestación de transportes discrecionales por los titulares de las autorizaciones reguladas en el punto anterior se regirá por el principio de libertad de contratación.

Artículo 24.- Subrogación laboral.

1. Sin perjuicio de la legislación laboral que resulte de aplicación, cuando un procedimiento de licitación tenga por objeto la adjudicación por la Administración de un nuevo contrato para la explotación de un servicio o servicios preexistentes, el pliego de condiciones deberá imponer al nuevo adjudicatario la obligación de subrogarse en la relación laboral con el personal empleado por el anterior contratista o anteriores contratistas, en los términos señalados en la normativa estatal de aplicación.

En este sentido, cuando los nuevos contratos a licitar traigan causa de diferentes contratos preexistentes que se vean afectados total o parcialmente por el nuevo servicio o por varios de los nuevos servicios a implantar, ha de figurar expresamente la correlación en términos porcentuales, entre los nuevos contratos y los anteriormente vigentes.

2. A tal efecto, el órgano de contratación deberá facilitar a los licitadores la información laboral sobre las condiciones del personal al que afecte la subrogación. Para ello, el anterior contratista estará obligado a proporcionar toda la documentación necesaria al órgano de contratación, a requerimiento de éste. Así mismo, de la citada información se dará traslado a los representantes legales de los trabajadores y asociaciones sindicales más representativas del sector.

3. Con carácter previo al comienzo de la prestación efectiva del servicio objeto de los contratos, el contratista adjudicatario deberá presentar a la Administración, representantes legales de los trabajadores y asociaciones sindicales más representativas, el cuadro de personal que va a adscribir efectivamente a la prestación del servicio y sus condiciones laborales.



CAPÍTULO II

Régimen de los servicios integrados zonales

Artículo 25.- Servicios integrados zonales.

1. Los servicios integrados zonales serán la fórmula preferente prestación de los servicios de transporte público regular interurbano de viajeros por carretera de uso general en Castilla y León.

2. Los servicios integrados zonales comprenderán todos o parte de los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de titularidad pública, tanto de uso general como especial, que se presten en una zona determinada, y que se incluyan previa y expresamente en el plan de explotación del contrato. A estos efectos, se empleará como zona de referencia el ámbito territorial de una o varias unidades básicas de ordenación y servicios del territorio.

Artículo 26.- Objetivos de los servicios integrados zonales.

El establecimiento de los servicios integrados zonales, sin perjuicio de los principios generales previstos en la presente ley, se orientará especialmente a la satisfacción de los siguientes objetivos:

a) Configurar un transporte de proximidad en el ámbito rural, que permita la máxima cobertura de población.

b) Facilitar la accesibilidad de los habitantes del ámbito rural a los servicios básicos, y especialmente a los de carácter sanitario, educativo, laboral, administrativo, comercial o de ocio.

c) Ajustar los sistemas de transporte en zonas de baja densidad de población, garantizando la adecuada movilidad de los ciudadanos en transporte público en su relación con los centros urbanos de mayor rango o entidad.

Artículo 27.- Condiciones para el establecimiento de servicios integrados zonales.

Para el establecimiento de servicios integrados zonales se tendrán en cuenta las siguientes condiciones:

a) Los itinerarios se diseñarán en función de la localidad donde radiquen los servicios básicos, y atendiendo a criterios de flexibilidad, según las diferentes necesidades de movilidad de las personas usuarias.

b) Su explotación establecerá unas condiciones de prestación que garanticen una óptima velocidad comercial, minimicen el tiempo de espera y permitan el regreso a origen con un calendario y unos horarios adecuados a las necesidades de movilidad previstas.

c) Su régimen económico-financiero y tarifario de explotación se establecerá por anticipado, de manera objetiva y transparente.



d) Los vehículos a adscribir deberán ser adecuados a las diferentes tipologías de servicio que puedan prestarse conjuntamente, cumpliendo con los requisitos exigidos para cada modalidad.

Artículo 28.- Explotación de los servicios integrados zonales.

1. Siempre que la naturaleza de la movilidad atendida así lo permita, los servicios integrados zonales se explotarán en la modalidad de transporte a la demanda.

2. Dentro de su régimen de explotación se podrán incluir servicios a prestar por vehículos de turismo dotados con autorizaciones interurbanas, según lo previsto en la presente ley.

Artículo 29.- Modificación de los servicios integrados zonales.

1. La Administración, previa audiencia del contratista, podrá modificar el servicio integrado zonal, a efectos de adecuar su prestación a los cambios sobrevenidos a las circunstancias que se tuvieron en cuenta en el momento de su adjudicación, en relación con la demanda potencial de los servicios o con la necesidad de cubrir nuevos tráficos surgidos en las inmediaciones que no se encuentren atendidos a través de otros servicios, o que hayan dejado de estarlo por la extinción del servicio que los venía atendiendo.

2. En el supuesto de extinción previsto en el punto anterior, el acuerdo de modificación adoptado por la Administración pondrá fin a la vía administrativa, será inmediatamente ejecutivo y su cumplimiento resultará obligatorio para el contratista.

3. Para el cálculo del impacto de las modificaciones contempladas en el presente artículo sobre el equilibrio económico contractual, se tendrán en consideración las partidas de coste actualizadas previstas en el servicio integrado zonal de referencia.

CAPÍTULO III

Otras condiciones de explotación del transporte interurbano

Artículo 30.- Transporte a la demanda.

1. Se considera transporte a la demanda, a los efectos de la presente ley, el sistema de gestión de los servicios de transporte público regular de uso general de viajeros por carretera, mediante el cual su prestación efectiva se hace depender de una solicitud previa del usuario.

2. Los contratos de transporte público regular de uso general de viajeros por carretera podrán adaptarse para ser prestados como transporte a la demanda cuando así lo requiera el servicio a cubrir, siempre teniendo en consideración el impacto económico-financiero derivado del cambio de sistema en el equilibrio contractual.



Artículo 31.- Requisitos del transporte a la demanda.

Para la prestación de servicios de transporte a la demanda, se requerirá:

- a) El establecimiento, por parte de la Administración, de forma directa o indirecta, de un sistema tecnológico de reservas que garantice la plaza gestionada a través de la reserva previa formulada por el potencial usuario.
- b) Un sistema de control, dotado de los elementos necesarios para asegurar la información en tiempo real del desarrollo de los servicios, así como la supervisión y solución de las posibles incidencias en su prestación, permitiendo igualmente la transmisión de información y la interacción entre las personas usuarias con los operadores y las administraciones participantes.

Artículo 32.- Prestación conjunta del transporte público regular.

1. Los servicios de transporte público regular de uso general y especial interurbano de viajeros por carretera podrán ser objeto de prestación conjunta, de acuerdo con las condiciones que se establezcan por la consejería competente en materia de transportes.
2. El contratista del servicio de uso general estará obligado a reservar, a favor de la Administración pública que así lo demande, un cierto número de plazas en determinadas expediciones, para el transporte de grupos homogéneos de usuarios con origen y destino en centros de titularidad pública. En dicho supuesto, la compensación que reciba el contratista por las reservas no podrá ser superior a la cuantía que resulte de la aplicación de la tarifa ordinaria del servicio.

Artículo 33.- Autorización provisional de nuevos servicios o modificación de los existentes.

En casos de urgente e inaplazable necesidad, la consejería competente en materia de transportes, podrá autorizar con carácter provisional nuevos servicios o modificar los ya existentes, de manera urgente y provisional, de oficio o a instancia del contratista

Artículo 34.- Subcontratación.

1. La subcontratación en los contratos objeto de la presente ley se realizará según lo previsto en la legislación de contratación administrativa aplicable.
2. A los efectos previstos en el apartado anterior, y de acuerdo con la normativa europea, la consejería competente en materia de transportes podrá establecer un volumen máximo de vehículos-kilómetro a subcontratar en cada contrato, no pudiendo superar el 30% del total de los vehículos-kilómetro a prestar anualmente en el mismo.



Título III
Transporte Urbano
CAPÍTULO I
Transporte en autobús

Artículo 35.- Régimen jurídico del transporte urbano.

1. El establecimiento, adjudicación, prestación, modificación y extinción de los servicios urbanos de transportes públicos regulares de viajeros se regirá, sin perjuicio de la aplicación de la normativa básica que les afecte, por la presente ley, su normativa de desarrollo y las correspondientes normas que, en su caso, aprueben las respectivas entidades locales.

2. Con carácter supletorio será de aplicación al transporte urbano el régimen establecido para el transporte interurbano en la legislación autonómica o estatal.

Artículo 36.- Título habilitante de transporte urbano.

1. Los ayuntamientos podrán otorgar autorizaciones habilitantes para realizar transporte discrecional de viajeros con carácter exclusivamente urbano.

2. Para el otorgamiento de la autorización prevista en el punto anterior, será necesaria la previa obtención por el peticionario del correspondiente título habilitante, una vez acreditado el cumplimiento de las condiciones establecidas en la normativa autonómica o estatal que resulte de aplicación.

Artículo 37.- Trenes y autobuses turísticos.

1. Los ayuntamientos podrán autorizar servicios de transporte urbano de viajeros por carretera de finalidad turística con itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados, siempre que su recorrido no exceda de su término municipal.

2. Sus tarifas serán libremente fijadas por el operador, y en todo caso habrán de ser sensiblemente superiores a la del transporte público urbano.

3. Los ayuntamientos podrán, por razones de tráfico o seguridad vial, y previa resolución motivada, limitar el número de autorizaciones a otorgar.

CAPÍTULO II
Transporte en vehículos de turismo

Artículo 38.- Otorgamiento de licencias de taxi.

1. Para la prestación de servicios de transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo, será necesaria la previa obtención de la correspondiente licencia de taxi otorgada por el ayuntamiento en que se halle residenciado el vehículo.



2. Cada licencia habilitará para la prestación del servicio en un vehículo concreto, pudiéndose transferir a otro vehículo del mismo titular en caso de sustitución del automóvil, en los términos que se establezcan en la correspondiente ordenanza municipal.

3. Las licencias municipales de taxi se otorgarán por tiempo indefinido, si bien su validez quedará condicionada al cumplimiento de las condiciones y requisitos establecidos para la obtención de la licencia y la constatación periódica de dicha circunstancia, de acuerdo con la ordenanza municipal aplicable.

Artículo 39.- Régimen jurídico de las licencias de taxi.

El régimen de otorgamiento y utilización, suspensión, modificación y extinción de las licencias de taxi se ajustará a las normas establecidas, en su caso, en la correspondiente ordenanza municipal, de acuerdo con lo previsto en la normativa autonómica y estatal en la materia.

Artículo 40.- Número de licencias de taxis.

La consejería competente en materia de transportes podrá establecer, cuando lo considere necesario para el adecuado funcionamiento del sistema general de transportes, reglas que predeterminen el número máximo de licencias de taxi en cada municipio, en función de su volumen de población u otros parámetros objetivos.

Artículo 41.- Transmisión de las licencias de taxis.

1. Las licencias municipales de taxi podrán transmitirse por actos inter vivos a quienes reúnan los requisitos exigidos para su obtención en la correspondiente ordenanza municipal. La adquisición de licencias por vía hereditaria no faculta por sí misma para la prestación del servicio sin la concurrencia de los demás requisitos exigidos.

2. La transmisión de las licencias municipales de taxi por actos inter vivos estará sujeta a los derechos de tanteo y retracto a favor de la Administración que las otorgó, en los términos que se determinen en la correspondiente ordenanza municipal.

3. La transmisibilidad de las licencias de taxi quedará, en todo caso, condicionada al pago de los tributos y sanciones pecuniarias que recaigan sobre el titular por el ejercicio de la actividad.

Artículo 42.- Contratación, características y conducción de taxis.

1. Los servicios de taxi se deberán realizar mediante la contratación global de la capacidad total del vehículo.

2. Los vehículos destinados a la prestación de servicios de taxi se ajustarán a las características técnicas, estéticas y de equipamiento que se determinen a través de la correspondiente ordenanza municipal.



3. Las condiciones exigibles para la conducción de taxis, en cuanto al número de conductores y otros requisitos personales, se regirán por lo dispuesto en la respectiva ordenanza municipal.

Artículo 43.- Otorgamiento de autorizaciones interurbanas de taxi.

1. El otorgamiento de las autorizaciones habilitantes para la realización de transportes discrecionales interurbanos en vehículos de turismo estará condicionado a que el solicitante sea previamente titular de la licencia municipal que habilite para la prestación de la misma clase de servicios en el ámbito urbano.

2. La autorización de transporte interurbano deberá domiciliarse en el mismo municipio que hubiese otorgado la licencia de transporte urbano.

3. La pérdida o retirada por cualquier causa legal de la licencia de transporte urbano dará lugar a la cancelación de la autorización habilitante para la realización de transporte interurbano, salvo que se den las circunstancias previstas en el artículo siguiente.

Artículo 44.- Autorizaciones interurbanas sin licencia urbana.

1. Podrán ser otorgadas autorizaciones habilitantes para la prestación de servicios interurbanos de taxi, aun cuando el municipio competente no hubiese concedido previamente la correspondiente licencia municipal, si concurren las siguientes circunstancias:

a) Que haya sido denegada la correspondiente licencia municipal habilitante para la realización de transporte urbano, o no haya recaído resolución expresa en el plazo de tres meses a partir de su petición.

b) Que la autorización haya de domiciliarse en un núcleo de población de menos de 5.000 habitantes.

c) Que la oferta de transporte público discrecional en vehículos de turismo en la zona geográfica de que se trate, sea insuficiente para atender adecuadamente las necesidades de transporte interurbano, debiendo quedar dicha circunstancia justificada en el expediente.

2. Así mismo, podrán otorgarse autorizaciones interurbanas habilitantes a automóviles de turismo para la realización de servicios interurbanos que estén incluidos en un contrato de transporte regular de viajeros de uso general, siempre que el titular de la autorización sea el mismo que el del contrato, y el vehículo se adscriba de manera exclusiva a dicho contrato. Estas autorizaciones no habilitarán para la realización de transportes discrecionales, y su validez y vigencia estará sujeta a la del contrato.

Artículo 45.- Contratación con autorizaciones interurbanas.

1. Los servicios de taxi con autorización interurbana se deberán realizar mediante la contratación global de la capacidad total del vehículo.

2. No obstante lo previsto en el apartado anterior, en zonas de difícil acceso y débil tráfico, que no se hallen debidamente atendidas por los servicios regulares de



transporte de viajeros, la consejería competente en materia de transportes podrá autorizar la contratación por plaza con pago individual.

3. En aquellos municipios que no se hallen debidamente atendidos por servicios públicos regulares de viajeros por carretera de uso general, atendiendo a sus especiales características geográficas, de población, actividad económica y débil tráfico, la consejería competente en materia de transportes podrá autorizar que el transporte en taxi interurbano se efectúe dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendario y horarios prefijados, de acuerdo con el régimen específico de explotación que se prevea.

4. La prestación y tarifas aplicables a estos servicios se regirán por la presente ley y por la normativa estatal que les sea de aplicación.

5. Las condiciones exigibles para la conducción de vehículos de turismo con autorizaciones interurbanas de taxi, con o sin licencia municipal, que presten servicios como vehículos adscritos a contratos de transporte regular de viajeros de uso general, serán las mismas que las exigidas para el resto de vehículos adscritos a dicho contrato.

6. En todo caso, los vehículos que presten servicios de taxi sujetos a autorización interurbana deberán estar equipados con un aparato taxímetro debidamente precintado, homologado y verificado de acuerdo con las normas establecidas por el órgano competente en materia de metrología.

Artículo 46.- Inicio de los transportes interurbanos de taxi.

1. Los servicios de transporte interurbano de taxi deberán iniciarse en el término del municipio al que corresponda la licencia de transporte urbano. A tal efecto se entenderá que el inicio del servicio se produce en el lugar en que son recogidos los viajeros.

2. Se exceptúan, en su caso, los servicios realizados en Áreas Territoriales de Prestación Conjunta, los regulados en el apartado 3 del artículo 45 y aquellos otros que hayan de cubrir zonas carentes de licencias o en los que exista contratación previa, de acuerdo con lo establecido en la presente Ley. Así mismo se exceptúan los servicios realizados con un vehículo adaptado para transportar usuarios con sillas de ruedas en el supuesto contemplado en el apartado 4 del artículo 47 y los servicios previstos en el apartado 2 del artículo 28 durante el plazo de duración del contrato del que traen causa.

Artículo 47.- Supuestos especiales de demanda.

1. No obstante lo dispuesto con carácter general en el artículo 46.1, los servicios de recogida de personas en aeropuertos, estaciones ferroviarias o de autobuses, que hayan sido previa y expresamente contratados, podrán ser prestados por vehículos con licencia urbana domiciliados en otros municipios distintos a aquel en que se ubique la infraestructura citada, siempre que el destino de tales servicios se encuentre en el municipio en que está domiciliada la licencia.

2. Cuando de la existencia de puntos específicos de demanda, tales como, ferias, mercados u otros similares en los que se genere una movilidad importante que afecte a varios municipios, se deriven necesidades de transporte que no se encuentren



suficientemente atendidas por los titulares de autorizaciones y licencias correspondientes al municipio en que dichos puntos estén situados, o se den otras circunstancias de carácter económico o social que así lo aconsejen, la consejería competente en materia de transportes, previo informe del Consejo de Transportes de Castilla y León y del ayuntamiento o ayuntamientos afectados, podrá establecer un régimen específico que incluya la posibilidad de que vehículos con licencia urbana domiciliados en otros municipios realicen servicios con origen en los referidos puntos de generación de demanda. Este régimen podrá establecer que el destino esté en el municipio donde se halle ubicada la residencia del vehículo, o que aquel sea libre.

3. De igual forma, se podrá autorizar la recogida de viajeros por parte de los titulares de licencias de otros municipios en aquellos en que no existan licencias, y además no se considere necesario su otorgamiento, siempre que el transporte haya sido previamente contratado. En estos casos, el inicio del transporte se considerará efectuado desde el municipio al que corresponde la autorización.

4. Los titulares de licencia de taxi a las que figure adscrito un vehículo adaptado para transporte de usuarios con sillas de ruedas podrán realizar estos servicios de taxi de personas con movilidad reducida con origen o destino en todos aquellos municipios que carezcan de licencias de vehículos adaptados.

TÍTULO IV

Planificación y coordinación del transporte público

Artículo 48.- Ámbitos de actuación.

A los efectos de la aplicación al modelo de ordenación del territorio de Castilla y León de los principios contenidos en la presente ley, se distinguen los siguientes ámbitos de actuación territorial:

a) Áreas funcionales estables: caracterizadas por la alta concentración poblacional y de actividad económica, donde concurre un interés supralocal que exige la coordinación del transporte público, tanto en su carácter urbano como interurbano, como de los diferentes modos entre sí, y todo ello con independencia de la Administración competente sobre los mismos.

b) Unidades básicas de ordenación y servicios del territorio rurales: caracterizadas por la dispersión y baja densidad poblacional, donde concurre un interés de la Administración por fijar población mediante la garantía de la movilidad de las personas que residen en estas zonas, posibilitando su acceso a los servicios básicos y la interconexión o transbordo con los servicios de transporte que accedan a capitales de provincia o a centros urbanos de mayor entidad.

c) Red de espacios naturales: caracterizados por su atractivo natural, la Administración promoverá la accesibilidad a esta red, estableciendo las condiciones de su régimen de explotación, que podrán comprender, entre otras, el establecimiento de aparcamientos disuasorios, la adscripción de medios materiales adecuados a los motivos de utilización y la determinación de itinerarios, calendarios, horarios y tarifas adaptados al tipo de transporte realizado.



Artículo 49.- Ordenación del Territorio, Urbanismo y Movilidad.

1. Los Ayuntamientos deberán garantizar la coordinación entre el planeamiento urbanístico y la planificación del transporte.

2. Los planes de movilidad incluirán en todo caso un análisis de su impacto sobre los instrumentos de ordenación del territorio y de planeamiento urbanístico que existan sobre su ámbito de aplicación.

3. La normativa sobre ordenación del territorio y urbanismo indicará los casos en los que los instrumentos de ordenación del territorio y planeamiento urbanístico hayan de incluir un análisis de su impacto sobre las necesidades de transporte y sobre la movilidad en general.

Artículo 50.- Coordinación del transporte urbano e interurbano.

Cuando los servicios de transporte público urbano de personas por carretera afecten a intereses que trasciendan los puramente municipales, las competencias de las correspondientes entidades locales se ejercerán de forma coordinada con las demás entidades con competencia en la materia, de acuerdo con lo previsto en la presente ley.

Artículo 51.- Instrumentos de planificación, ordenación y coordinación del transporte.

Los instrumentos de planificación, ordenación y coordinación de la red de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León serán, en sus respectivos ámbitos funcionales:

- a) El mapa de ordenación de transportes.
- b) Los consorcios de transporte u otras entidades que estén dotadas de competencias como autoridad de transporte público.
- c) Los planes de movilidad sostenible.
- d) Las áreas territoriales de prestación conjunta.
- e) La coordinación de paradas.
- f) Cualquier otro instrumento que en su momento se establezca en el marco del ordenamiento jurídico vigente.

Artículo 52.- Servicios e infraestructuras a coordinar.

A los efectos del cumplimiento de los principios de la presente ley, deberán coordinarse:

- a) Los servicios urbanos de transporte público regular de viajeros.
- b) Los servicios interurbanos de transporte público regular de viajeros de competencia de la Comunidad de Castilla y León.
- c) Los servicios de taxi.
- d) Los servicios ferroviarios.



e) Los servicios de transporte público de viajeros por carretera de competencia estatal.

f) Las infraestructuras de transporte público.

Artículo 53.- Mapa de ordenación de transportes.

1. El mapa de ordenación de transportes es el instrumento básico de planificación, ordenación y coordinación de la red de transporte público de viajeros por carretera de la Comunidad de Castilla y León.

2. La elaboración del mapa de ordenación de transportes corresponderá a la consejería competente en materia de transportes, que se encargará de su periódica actualización.

3. Su contenido será el siguiente:

a) La configuración de la red de transporte público de viajeros por carretera e infraestructuras complementarias al transporte de Castilla y León, y su coordinación con el transporte público urbano.

b) La coordinación de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general con la red de servicios de uso especial de tipo escolar, y otros de prestación obligatoria por la Administración de la Junta de Castilla y León

c) La coordinación de la red de transporte público de la Comunidad Autónoma con la red estatal.

4. En la tramitación del procedimiento para la elaboración del mapa de ordenación de transportes será preceptivo el informe de la Federación Regional de Municipios y Provincias y del Consejo de Transportes de Castilla y León.

5. La aprobación del mapa de ordenación de transportes corresponderá a la Junta de Castilla y León, mediante Acuerdo publicado en el Boletín Oficial de Castilla y León.

Artículo 54.- Consorcios de transporte.

1. Los consorcios de transporte son entidades de derecho público, con personalidad jurídica propia y diferenciada, creadas por varias Administraciones Públicas o entidades integrantes del sector público institucional, para el desarrollo de actividades relacionadas con el transporte público dentro del ámbito de sus competencias.

2. Los consorcios de transporte se regirán por lo dispuesto en la normativa estatal básica de aplicación, en la autonómica de desarrollo y en sus propios estatutos.

3. La constitución de los consorcios de transporte se realizará mediante convenio de las Administraciones Públicas integrantes del mismo.

4. En los estatutos de los consorcios de transporte se determinará el ámbito territorial y funcional de actuación, su régimen de adscripción, y la estructura, organización, competencias y régimen de funcionamiento de sus órganos, previéndose en todo caso la forma de cumplir con los compromisos de financiación adquiridos.



Artículo 55.- Contenido de los planes de movilidad sostenible.

1. Los planes de movilidad sostenible contendrán todos aquellos elementos necesarios para el adecuado análisis, diagnóstico y propuesta de medidas de coordinación y ordenación que aseguren el cumplimiento de los principios previstos en la presente ley.

2. Los planes de movilidad sostenible contendrán, como mínimo, los siguientes elementos:

a) Fase de diagnóstico: esta fase comprenderá la recogida de datos de movilidad y características socioeconómicas relacionadas con ésta, tanto en modos mecanizados como no mecanizados; además esta fase incluirá un inventario de aparcamiento, la recopilación de información y el análisis de los flujos de mercancías, así como todo tipo de aspectos medioambientales y energéticos.

b) Fase de plan de actuaciones: comprenderá, como mínimo, los siguientes aspectos:

- i. Medidas de control y ordenación del tráfico.
- ii. Medidas medioambientales relativas al ruido, calidad del aire o huella de carbono.
- iii. Regulación y control de acceso y estacionamiento en centros urbanos.
- iv. Desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte público.
- v. Desarrollo de medidas de integración tarifaria de sistemas de transporte público.
- vi. Potenciación de estacionamientos de disuasión.
- vii. Ordenación de la red principal del viario en relación a los diferentes modos de transporte.
- viii. Fomento de la movilidad a pie y en bicicleta a través de la construcción de espacios para el peatón y el ciclista.
- ix. Regulación de las actividades de carga y descarga de mercancías.

c) Indicadores de seguimiento: para poder realizar un control y seguimiento de la eficacia de las actuaciones propuestas se definirán una serie de indicadores de seguimiento, aplicándose como mínimo los siguientes:

- i. Criterios de evaluación y selección para los distintos instrumentos y actuaciones.
- ii. Monitorización específica de cada una de las actuaciones e instrumentos del plan de movilidad sostenible, y de forma agregada en programas. Para ello se asegurará un adecuado sistema de recogida y procesamiento de datos sobre la marcha de las actuaciones del plan.
- iii. Revisiones periódicas globales del conjunto del plan, con objeto de comprobar la consecución de los objetivos globales planteados.

d) Mecanismos de financiación de las medidas propuestas.



3. En la tramitación de los planes de movilidad sostenible han de participar todas las Administraciones públicas interesadas y los representantes de los agentes económicos y sociales.

Artículo 56.- Planes de movilidad sostenible de transporte urbano.

1. Los planes de movilidad sostenible de transporte urbano serán el instrumento para la planificación, ordenación y coordinación del transporte en las unidades básicas de ordenación y servicios del territorio, urbanas.

2. Estos planes deberán tener en consideración la ordenación de la red de transporte público preexistente.

3. Cuando estos planes afecten a competencias de la Comunidad Autónoma, deberán ser sometidos a informe vinculante de la consejería competente en materia de transportes, previamente a su aprobación definitiva por el ayuntamiento responsable de su elaboración.

Artículo 57.- Planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano.

1. Los planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano serán el instrumento para la planificación, ordenación y coordinación del transporte en las áreas funcionales estables.

2. Su elaboración corresponderá a la consejería competente en materia de transportes, y deberán ser informados por los ayuntamientos del ámbito territorial afectado.

3. Su aprobación se producirá mediante Orden de la consejería competente en materia de transportes, previo informe del Consejo de Transportes de Castilla y León.

4. Asimismo, los planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano recogerán la financiación de las obligaciones contenidas en los mismos.

Artículo 58.- Áreas territoriales de prestación conjunta en áreas funcionales estables.

1. En las áreas funcionales estables podrán constituirse mancomunidades de interés general para el ejercicio de las competencias referidas al transporte público intermunicipal de viajeros en taxi, en cuyo ámbito territorial los vehículos debidamente autorizados estarán facultados para la prestación conjunta de cualquier servicio, ya tengan carácter urbano o interurbano, que se realice íntegramente en dicho ámbito, incluso si excede o se inicia fuera del término del municipio en que esté residenciado el vehículo. En todo caso, los vehículos tendrán que disponer de aparatos taxímetros, y se aplicará un régimen común de tarifas para todo su ámbito.

2. Su constitución, modificación, supresión, régimen orgánico y de funcionamiento será el establecido con carácter general por la legislación de ordenación del territorio.

3. A los órganos de gobierno de la mancomunidad de interés general, de acuerdo con el régimen general de distribución de competencias contenido en la



legislación de ordenación del territorio, les corresponderá la facultad de otorgar las autorizaciones habilitantes para realizar el servicio en dicho ámbito territorial, así como el ejercicio de las competencias de regulación, ordenación, gestión, régimen tarifario, inspección y sanción de los citados servicios.

4. Las autorizaciones expedidas por la entidad competente tendrán análoga consideración a las licencias municipales, de acuerdo con lo previsto en esta ley.

Artículo 59.- Áreas territoriales de prestación conjunta en otras unidades de ordenación.

1. En las unidades básicas de ordenación y servicios del territorio rurales, la consejería competente en materia de transportes podrá autorizar, por razones de índole turística, comercial, industrial o análogas que lo justifiquen, la creación de áreas territoriales de prestación conjunta.

2. Su régimen jurídico, orgánico y de funcionamiento será el establecido en el artículo anterior.

Artículo 60.- Coordinación de paradas.

1. Corresponde a la consejería competente en materia de transportes, de oficio o a propuesta del ayuntamiento afectado, establecer la ubicación de las paradas de los servicios públicos de transporte interurbano que hayan sido exceptuados de utilizar las estaciones previstas en la presente ley, o que tengan expresamente autorizadas paradas urbanas en el recorrido hacia las citadas estaciones.

2. El establecimiento de las paradas referidas en el punto anterior requerirá el previo informe del ayuntamiento correspondiente. Para su ubicación se tendrán en cuenta, entre otros, los siguientes criterios:

- a) Número de personas usuarias afectadas.
- b) Incidencia en la prestación del servicio y en las condiciones económicas de su explotación.
- c) Repercusión sobre la circulación urbana y la seguridad vial.
- d) Accesibilidad a los servicios de transporte urbano, centros sanitarios, educativos y de trabajo.

3. El establecimiento de paradas urbanas en servicios de transporte interurbano no facultará para la realización de tráficos urbanos, salvo autorización expresa de la administración titular del servicio y el informe favorable del ayuntamiento afectado.

4. Del mismo modo, a los servicios de transporte público regular urbano no se les podrá autorizar paradas ubicadas fuera del término municipal del ayuntamiento titular del mismo, salvo acuerdo entre las administraciones locales afectadas, y previo informe vinculante de la consejería competente en materia de transportes.



TÍTULO V

Infraestructuras complementarias al transporte

Artículo 61.- Clasificación y funciones.

Las infraestructuras complementarias al transporte de viajeros por carretera se clasifican en:

- a) Estaciones, que son las infraestructuras que tienen por objeto concentrar las salidas, llegadas y tránsitos a las poblaciones de los servicios de transporte público de viajeros, prestando actividades de carácter complementario a personas usuarias y operadores.
- b) Instalaciones auxiliares, que son las restantes infraestructuras complementarias al transporte, y que tienen por objeto apoyar en el adecuado desarrollo del transporte público de viajeros por carretera.

Artículo 62.- Requisitos de las estaciones.

- 1. Las estaciones deberán cumplir con los siguientes requisitos:
 - a) Accesos para entradas y salidas de los vehículos, configurados de modo que no produzcan interferencias entre los mismos, ni alteraciones sensibles en la capacidad de circulación normal de las vías colindantes.
 - b) Accesos independientes para vehículos y viajeros.
 - c) Dársenas cubiertas, en número suficiente, para los aparcamientos simultáneos que se precisen.
 - d) Andenes cubiertos para subida y bajada de viajeros.
 - e) Zonas de espera para las personas independientes de los andenes.
 - f) Instalaciones de servicios sanitarios para el público usuario.
 - g) Dependencias o instalaciones, de uso común o individualizado, para la facturación, consigna y venta de billetes, así como puntos de información.
 - h) Oficinas para el personal de la estación y dependencias -aseos, vestuarios- para el descanso de tripulaciones.
 - i) Aparcamientos de vehículos en el ámbito de la estación destinados a facilitar el transbordo intermodal.
 - j) Medios audiovisuales de información de llegadas y salidas en tiempo real.
 - k) Aquellos otros que, de acuerdo con las características de los servicios que cada estación vaya a atender, determine la consejería competente en materia de transportes.
- 2. Las estaciones que prestan servicio a menos de diez mil expediciones anuales, estarán eximidas del cumplimiento de los apartados c), g), h), i) o j) del punto anterior, sin perjuicio de lo especificado en el apartado k).



Artículo 63.- Iniciativa para el establecimiento de estaciones.

1. La iniciativa para el establecimiento de las estaciones corresponderá a la Comunidad Autónoma o las entidades locales, que podrán ejercerla bien de oficio o a instancia de terceros interesados.
2. En caso de iniciativa municipal, se deberá presentar para su aprobación, ante la consejería competente en materia de transportes, un proyecto que incluirá necesariamente un estudio económico de viabilidad y un estudio técnico que justifique la idoneidad de la ubicación elegida y de las condiciones que por razones de índole urbanística, fiscal, de seguridad ciudadana o vial, social, laboral o de otro tipo vengan impuestas, al efecto, por la normativa reguladora de estas materias.

Artículo 64.- Régimen de autorización.

1. El establecimiento de las estaciones deberá ser autorizado por la consejería competente en materia de transportes, requiriendo el informe preceptivo del Consejo de Transportes de Castilla y León.
2. La entrada en funcionamiento de la estación se hará constar en el acta que, en el día en que sea efectiva, se levante por la consejería competente en materia de transportes.
3. Cuando en el acta se hiciese constar la plena adecuación del servicio a las condiciones contractuales, la consejería competente en materia de transportes dictará resolución mediante la que se declare inaugurado el servicio.

Artículo 65.- Relación de las estaciones con el planeamiento urbanístico.

1. Las estaciones habrán de ubicarse en las unidades básicas de ordenación y servicios del territorio, rurales o urbanas, de modo que se facilite la intermodalidad y el trasbordo de viajeros.
2. El planeamiento general incluirá la reserva de suelo para el emplazamiento de las estaciones de transporte de viajeros como dotación urbanística pública.
3. La ubicación de las estaciones se establecerá de manera concertada con la consejería competente en materia de transportes, de modo que se asegure la movilidad, la coordinación de modos y clases de transporte, y un adecuado entronque con los tejidos urbanos a los que sirve, de tal forma que se minimicen los desplazamientos motorizados. Todo ello teniendo en consideración su incidencia medioambiental especialmente en lo relativo a la influencia en calidad del aire y del ruido y los aspectos relacionados con la movilidad y la seguridad.

Artículo 66.- Obligatoriedad de utilización de las estaciones.

1. La utilización de las estaciones será obligatoria para los servicios que se determinen en su autorización, comprendiendo como mínimo los servicios de transporte público interurbano de viajeros regular de uso general con origen o destino en la población donde se ubica, y que no estén expresamente exceptuados.



2. Cuando la utilización de la estación sea obligatoria, la consejería competente en materia de transportes deberá incluir el coste de la utilización de la estación en las tarifas obligatorias aplicables a los servicios de transporte que rinden viaje en ella.

3. Aquellas empresas que cuenten con instalaciones de su titularidad, podrán estar exentas de la obligatoriedad del uso de las estaciones de transporte de viajeros, siempre que la consejería competente en materia de transportes lo autorice de manera expresa y motivada, y que queden aseguradas condiciones análogas de calidad y accesibilidad a las previstas en esta ley, y, en su caso, una adecuada coordinación con el resto de los servicios de transporte. Esta autorización podrá extenderse a su uso por otras empresas.

Artículo 67.- Tarifas de las estaciones.

1. Las tarifas que se perciban por la utilización de las estaciones deberán estar en relación con los servicios efectivamente prestados por las mismas a empresas de transporte y a personas usuarias.

2. A los efectos previstos en el punto anterior, las tarifas a establecer incluirán la amortización de las inversiones en la forma y cuantía prevista en el correspondiente contrato, ponderando para su cálculo los rendimientos de la explotación de las zonas y servicios complementarios.

Artículo 68.- Reglamento de régimen interior.

El funcionamiento de cada estación será objeto de un reglamento de régimen interior, aprobado por la Administración titular de la misma

Artículo 69.- Servicios y zonas adicionales.

1. Las estaciones podrán incluir, además de las superficies que sean precisas para cumplir con su objeto principal, otros elementos para la ejecución de actividades adicionales, de tipo administrativo, comercial, u otros y que puedan, en su caso, ser susceptibles de un aprovechamiento económico diferenciado, siempre que sean autorizados previamente por la consejería competente en materia de transportes.

2. Estas actividades adicionales se desarrollarán de conformidad con lo establecido en los pliegos y el reglamento que rijan la explotación de la estación.

3. Los citados servicios y zonas quedarán sujetos al principio de unidad de gestión, y serán explotados conjuntamente con la estación por el titular de ésta en los términos establecidos en el oportuno contrato, sin menoscabo de su posible subcontratación a terceros.

Artículo 70.- Instalaciones auxiliares.

1. Tendrán la consideración de instalaciones auxiliares al transporte de viajeros, las marquesinas y refugios de espera, según sea su ubicación urbana o rural,



respectivamente, y que tienen como función facilitar las esperas, llegadas y tránsitos de las personas usuarias de la red de transporte público.

2. Estas instalaciones deberán contar con elementos que garanticen la calidad, seguridad y accesibilidad adecuadas, y en todo caso, contarán con aquellos que faciliten información al usuario, y favorezcan el uso del transporte público a todas las personas, especialmente las de movilidad reducida.

3. Tendrán también la consideración de instalaciones auxiliares los puntos de información, paneles, postes e instalaciones similares de carácter complementario para la ordenación y gestión del transporte.

Artículo 71.- Régimen aplicable a las instalaciones auxiliares.

Las condiciones de diseño, mantenimiento, ubicación y financiación de las instalaciones auxiliares serán acordadas entre las Administraciones competentes para su adquisición, ubicación, instalación y cuidado, debiendo constar en dicho acuerdo la disponibilidad de terrenos y el compromiso de mantenimiento de las mismas en función del cumplimiento de criterios objetivos de calidad.

TÍTULO VI

Organización administrativa

Artículo 72.- Consejo de Transportes de Castilla y León.

1. El Consejo de Transportes de Castilla y León, adscrito administrativamente a la consejería competente en materia de transportes, es el órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial en asuntos de transportes.

2. El pleno del Consejo se reunirá, como mínimo, con periodicidad anual.

3. Por parte del pleno del Consejo de Transportes podrán establecerse las comisiones correspondientes a las distintas clases de servicios o actividades de transporte, de carácter temporal o permanente.

4. Por la consejería competente en materia de transporte se desarrollará la composición, funciones y régimen de funcionamiento del órgano previsto en el presente artículo, de acuerdo con lo previsto en la normativa vigente.

Artículo 73.- Juntas Arbitrales del Transporte.

1. Las Juntas Arbitrales del Transporte son el instrumento de protección y defensa de las partes intervinientes en el contrato de transporte.

2. Las Juntas Arbitrales del Transporte estarán compuestas por miembros de la Administración, de entre los cuales corresponderá la presidencia, así como representantes de las empresas de transporte y representantes de los usuarios y cargadores.



3. La composición, organización y régimen de funcionamiento de las Juntas Arbitrales del Transporte serán establecidos por la Junta de Castilla y León.

4. Se constituirán nueve Juntas Arbitrales del Transporte, correspondiendo su ámbito territorial con el de cada una de las provincias de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

TÍTULO VII

Inspección, infracciones y sanciones

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 74.- Competencia inspectora.

1. Corresponde a las Administraciones competentes para el otorgamiento de los títulos habilitantes para la prestación de los servicios de transporte de viajeros previstos en esta ley, la vigilancia e inspección de dichos servicios.

2. El personal funcionario encargado de las labores de inspección y vigilancia, incluido el personal que ejerza funciones de dirección tendrá, en el ejercicio de las actuaciones inspectoras, la consideración de autoridad pública a todos los efectos y gozará de plena independencia en el desarrollo de las mismas. El personal encargado de la inspección estará provisto de documento acreditativo de su condición, que le podrá ser requerido cuando ejercite sus funciones, teniendo obligación de exhibirlo.

3. Los titulares de los contratos administrativos, autorizaciones y licencias facilitarán al personal de la inspección en el ejercicio de sus funciones, el acceso a vehículos e instalaciones, y permitirán el examen de la documentación exigida con arreglo a la legislación aplicable. Quienes se encuentren en los vehículos o instalaciones citadas estarán obligados, en todo caso, a colaborar con el personal de la inspección.

4. El personal de la inspección podrá requerir la presentación de los documentos a que se refiere el párrafo anterior en las propias dependencias de la Administración únicamente en la medida en que esta exigencia resulte necesaria para verificar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la legislación de transportes.

5. Las actuaciones del personal de la inspección se reflejarán en actas que recojan los antecedentes o circunstancias de los hechos que motiven la actuación inspectora, las disposiciones que, en su caso, se consideren infringidas, y la conformidad o disconformidad motivada de los interesados.

6. Por lo que se refiere a las personas usuarias, estarán obligadas a presentar, a requerimiento del personal de inspección, el título de transporte y los documentos que acrediten tener derecho a cualquier tipo de bonificación o compensación tarifaria.

7. En casos de necesidad, para un eficaz cumplimiento de su función, los miembros de la inspección podrán solicitar el apoyo necesario de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Policías Locales. Corresponde a las Policías Locales, de conformidad con la legislación local y de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, colaborar en



la vigilancia del régimen de paradas urbanas de líneas interurbanas formulando las oportunas denuncias.

Artículo 75.- Responsabilidad por infracciones.

1. La responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes y actividades auxiliares del mismo, corresponderá:

a) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes sujetos a contrato administrativo, autorización o licencia, a la persona física o jurídica titular.

b) En las infracciones cometidas con ocasión de transportes realizados sin la cobertura del correspondiente título administrativo, a la persona física o jurídica propietaria del vehículo o titular de la actividad auxiliar.

c) En las infracciones cometidas por personas usuarias o, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora de los transportes terrestres, a la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

2. La responsabilidad administrativa se exigirá a las personas físicas o jurídicas a que se refiere el punto 1, sin perjuicio de que éstas puedan deducir las acciones que resulten procedentes contra las personas físicas a las que sean materialmente imputables las infracciones.

3. Tendrán la consideración de infracciones independientes aquellas que se cometan en relación con distintas expediciones de transporte, aun cuando los hechos infrinjan los mismos o semejantes preceptos.

4. No obstante, tratándose de expediciones de servicios de transporte regular, ya sea éste de uso general o especial, cuando los hechos constitutivos de la infracción guarden relación directa con la actividad administrativa que se desarrolla en las oficinas de la empresa o con el vehículo utilizado y resulte acreditado que no podían ser corregidos hasta el regreso de aquél a la sede empresarial de la que inicialmente partió, tales hechos se considerarán constitutivos de una sola infracción, aun cuando hubieran continuado teniendo lugar durante las distintas expediciones parciales realizadas entre tanto.

Artículo 76.- Procedimiento para imposición de sanciones.

1. El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en esta ley se ajustará a lo dispuesto en las normas del procedimiento administrativo sancionador común.

2. En todo lo concerniente a la prescripción y caducidad de las infracciones y sanciones, serán de aplicación las normas vigentes que, sobre estas materias, establece la legislación estatal en materia de transportes.



Artículo 77.- Documentos de control del transporte.

1. Durante la realización de los servicios y actividades reguladas en esta ley deberán llevarse a bordo del vehículo debidamente cumplimentados los documentos de control administrativo previstos en la normativa vigente. Los vehículos en que los referidos servicios se presten deberán, por su parte, encontrarse señalizados mediante los rótulos y distintivos que exige la normativa vigente para la exacta identificación de las características del servicio o del título habilitante a cuyo amparo se prestan.

2. Las personas y empresas que realicen los servicios y actividades previstos en esta ley deberán cumplimentar y conservar en su domicilio social la documentación de carácter administrativo o estadístico que prevé la normativa vigente durante el plazo que ésta establezca.

3. A efectos de lo previsto en este artículo, se establecerá por vía reglamentaria o en los propios pliegos de licitación, en su caso, un sistema informatizado de control de los ingresos y costes, de acuerdo con lo previsto en esta ley.

4. Contablemente, las empresas titulares de contratos o autorizaciones de transporte público regular de viajeros de uso general deberán tratar cada una de ellas como una actividad separada, gestionándola como una división contable independiente, distinta de cualquier otra actividad que realicen, esté o no relacionada con el transporte de viajeros.

5. La obstrucción a la labor de la Administración, o la falta de aportación por parte de un operador de los datos relativos a un servicio, en los términos que reglamentariamente se establezcan, impedirá, independientemente de las sanciones a que haya lugar, la revisión de la tarifa del servicio afectado hasta que dicha falta sea subsanada.

6. La omisión, error o falsedad en los datos a aportar por los operadores tendrá como consecuencia, independientemente de las sanciones a que pudiera dar lugar, la rectificación de la tarifa calculada en base a tales datos inexactos. Las cantidades indebidamente percibidas habrán de ser reintegradas a la Administración en los términos que en cada caso se establezcan.

CAPÍTULO II

Disposiciones relativas al transporte urbano de viajeros

Artículo 78.- Clasificación de las infracciones.

Las infracciones de las normas reguladoras del transporte urbano de viajeros por carretera se clasifican en muy graves, graves y leves.

Artículo 79.- Infracciones muy graves.

Constituyen infracciones muy graves:

1. La realización de transportes públicos, o de actividades auxiliares o complementarias del mismo, careciendo del título habilitante que, en su caso, resulte



preceptivo para su prestación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 43 a 46 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

2. La prestación de servicios de transporte en condiciones que puedan afectar a la seguridad de las personas por entrañar peligro grave y directo para las mismas.

3. La realización de transportes urbanos o metropolitanos de viajeros, o actividades auxiliares o complementarias de los mismos, para los cuales se exija título administrativo habilitante con arreglo a lo previsto en esta ley, careciendo de la preceptiva licencia, contrato administrativo o autorización.

La prestación de servicios para los que se requieran conjuntamente autorización o contrato administrativo y licencia careciendo de alguna de ellas, se considera incluida, en todo caso, en la infracción tipificada en el párrafo anterior.

4. Llevar en un lugar visible del vehículo el distintivo correspondiente a un ámbito territorial o clase de transporte, para cuya realización no se halle facultado por el necesario título habilitante.

5. La utilización de títulos habilitantes expedidos a nombre de otras personas, sin realizar previamente la transmisión de los mismos, de conformidad con lo establecido en esta ley. La responsabilidad por esta infracción corresponderá, tanto a los que utilicen títulos administrativos ajenos, como a las personas a cuyo nombre estén éstos, salvo que demuestren que la utilización se ha hecho sin su consentimiento.

6. La negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de inspección que impida el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan éstos atribuidas.

7. La no iniciación, el abandono o la paralización de los servicios durante los plazos que al efecto se determinen, antes de que haya tenido lugar la finalización del plazo del contrato administrativo, autorización o licencia, sin su puesta en conocimiento y el consentimiento de la Administración.

8. La comisión de una infracción grave cuando en los doce meses anteriores el responsable de la misma haya sido objeto de sanción, mediante resolución firme, por infracción de la misma naturaleza tipificada en el artículo siguiente. No obstante, en la calificación de esta infracción se estará a lo que se dispone en el artículo 88.

Artículo 80.- Infracciones graves.

Constituyen infracciones graves:

1. El incumplimiento de las condiciones esenciales de un contrato administrativo o autorización, salvo que deba calificarse como infracción muy grave, conforme a lo previsto en el artículo anterior.

A los efectos de esta ley, se considerarán condiciones esenciales del contrato administrativo o autorización aquellos aspectos que configuren la naturaleza del servicio o actividad de que se trate y delimiten su ámbito, así como el mantenimiento de los requisitos exigidos para su otorgamiento y realización, y en particular:



a) La iniciación de los servicios interurbanos en vehículos de turismo dentro del municipio otorgante de la correspondiente licencia.

b) El ámbito territorial establecido en el título habilitante.

c) Disponer del número mínimo de conductores exigibles.

d) La plena dedicación del titular de la preceptiva licencia o autorización habilitante al ejercicio de la actividad, salvo los casos en que se prevea expresamente lo contrario.

e) La contratación global de la capacidad del vehículo, salvo las excepciones expresamente previstas al efecto.

f) El cumplimiento de las condiciones técnicas y de seguridad exigidas al vehículo, así como la instalación y adecuado funcionamiento de los instrumentos que obligatoriamente hayan de instalarse en el mismo para el control de las condiciones de prestación del servicio.

g) El cumplimiento de las disposiciones vigentes sobre revisión periódica, tanto del vehículo como de los instrumentos de control.

h) El mantenimiento de las condiciones adecuadas de aseo del personal y limpieza de los vehículos.

i) El cumplimiento de las órdenes concretas de las personas usuarias del servicio de taxi.

Las normas reglamentarias y Ordenanzas Municipales reguladoras de los servicios de transporte público de viajeros, así como los propios títulos habilitantes para la prestación de los mismos, podrán establecer otros requisitos adicionales que deban asimismo considerarse como condiciones esenciales de la autorización o licencia.

2. El falseamiento de la hoja de ruta u otra documentación obligatoria.

3. La carencia o inadecuado funcionamiento, imputable al transportista, o la manipulación del tacógrafo, taxímetro, sus elementos u otros instrumentos o medios de control que deban ir obligatoriamente instalados en el vehículo.

4. El incumplimiento del régimen tarifario.

5. La realización de transporte con vehículos ajenos sobre los que no se tengan las condiciones de disponibilidad legalmente exigibles, así como utilizar para el transporte vehículos arrendados a otros transportistas o utilizar la colaboración de los mismos fuera de los supuestos o incumpliendo las condiciones legalmente establecidas, salvo que deba ser considerada falta muy grave, de conformidad con lo previsto en el artículo anterior. En idéntica infracción incurrirán los transportistas que actúen como arrendadores o colaboradores, incumpliendo las condiciones que les afecten. Se considerará asimismo incluida en este supuesto la utilización de vehículos distintos a los que, en su caso, se hallen adscritos al título habilitante para la prestación del servicio.

6. El reiterado incumplimiento no justificado de los horarios en los servicios en que éstos vengán prefijados con intervención de la Administración.

7. Carecer del preceptivo documento en el que deben formularse las reclamaciones de las personas usuarias, negar u obstaculizar su disposición al público,



así como la ocultación o demora injustificada de la puesta en conocimiento de la Inspección del Transporte Terrestre, de las reclamaciones o quejas consignadas en aquél, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

8. La no suscripción de los seguros que deban obligatoriamente contratarse con arreglo a la legislación aplicable.

9. La prestación de servicios públicos de transporte utilizando la mediación de persona física o jurídica no autorizada para ello, sin perjuicio de la responsabilidad que al mediador pueda corresponderle, de conformidad con lo previsto en el artículo 75.

La connivencia en actividades de mediación no autorizadas, o en la venta de billetes para servicios clandestinos, en locales o establecimientos públicos destinados a otros fines. La responsabilidad corresponderá al titular de la industria o servicios al que esté destinado el local.

La venta de billetes para servicios clandestinos y, en general, la mediación en relación con los servicios o actividades no autorizados, sin perjuicio de estimar la infracción muy grave que, en su caso, corresponda, cuando no se posea título habilitante para realizar actividades de mediación.

10. La falta de atención a la solicitud de un usuario estando de servicio el vehículo.

11. La negativa u obstrucción de la actuación de los servicios de inspección cuando no se den las circunstancias previstas en el artículo anterior.

12. La comisión de una infracción leve cuando en los doce meses anteriores el responsable de la misma haya sido objeto de sanción mediante resolución firme, por infracción de la misma naturaleza tipificada en el artículo siguiente, salvo que se trate de infracciones contenidas en el artículo 81.11, que tengan distinta naturaleza. No obstante, en la calificación de esta infracción se estará a lo que se dispone en el artículo 88.

Artículo 81.- Infracciones leves.

Constituyen infracciones leves:

1. La realización de transportes o actividades auxiliares, para los cuales la normativa reguladora de los transportes terrestres exija la previa obtención de título habilitante, careciendo del mismo, siempre que se cumplan los requisitos exigidos para el otorgamiento de dicho título, el cual hubiera podido ser obtenido por el infractor.

2. No llevar en lugar visible del vehículo los distintivos exigidos por la normativa vigente, relativos al tipo de transporte que aquél esté autorizado a realizar, o llevarlos en condiciones que dificulten su percepción, así como la utilización inadecuada de los referidos distintivos, salvo que ésta deba ser calificada como falta muy grave, de conformidad con lo previsto en la presente Ley.

3. Realizar transportes públicos sin llevar a bordo del vehículo la documentación formal que acredite la posibilidad legal de prestar los mismos.

4. Carecer de los preceptivos cuadros de tarifas, calendarios, horarios, avisos y otros de obligada exhibición para conocimiento del público.



5. Transportar mayor número de viajeros de los autorizados para el vehículo de que se trate, salvo que dicha infracción deba calificarse como muy grave, conforme a lo dispuesto en la presente Ley.

6. La carencia o falta de datos esenciales de la hoja de ruta u otra documentación obligatoria con arreglo a la legislación de transportes.

7. Incumplir las normas generales de policía en vehículos o instalaciones fijas, salvo que dicho incumplimiento deba ser calificado como infracción grave o muy grave.

8. El trato desconsiderado a las personas usuarias. La infracción a que se refiere este apartado se sancionará teniendo en cuenta los supuestos que al respecto contemple la normativa sobre derechos de las personas usuarias y consumidoras.

9. No proporcionar al usuario cambio de moneda en metálico o billetes en los supuestos en que resulte exigible.

10. No comunicar datos esenciales que deban ser inscritos en los Registros oficiales de transportistas o puestos por otra causa en conocimiento de la Administración. Cuando dicha falta de comunicación fuera determinante para el conocimiento por la Administración de hechos sancionables, se considerará interrumpido el plazo de prescripción hasta que la comunicación se produzca.

11. El incumplimiento por las personas usuarias de las obligaciones que les correspondan, conforme a las reglas de utilización del servicio previstas en la normativa aplicable, salvo que la misma considere expresamente su incumplimiento como falta grave, y en particular las siguientes prohibiciones:

a) Manipular los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de acceso a los vehículos o de cualquiera de sus compartimentos previstos para su accionamiento exclusivo por el personal de la empresa transportista.

b) Hacer uso sin causa justificada de cualquiera de los mecanismos de seguridad o socorro instalados en el vehículo para casos de emergencia.

c) Perturbar a las demás personas usuarias o alterar el orden público en los vehículos.

d) Subir o bajar del vehículo estando éste en movimiento.

e) Realizar, sin causa justificada, cualquier acto que distraiga la atención del conductor o entorpecer su labor cuando el vehículo se encuentre en marcha.

f) Viajar en lugares distintos a los habilitados para las personas usuarias.

g) Todo comportamiento que implique peligro para la integridad física de las demás personas usuarias o pueda considerarse molesto u ofensivo para éstas o para la persona conductora del vehículo.

h) Toda acción que implique deterioro o cause suciedad en los vehículos o, en general, que perjudique los intereses de la empresa transportista.

i) Desatender las indicaciones que formule el personal de la empresa transportista en relación con la correcta prestación del servicio, así como con lo indicado a tal fin en los carteles o pantallas colocados a la vista en los vehículos.



Artículo 82.- Sanción de infracciones leves.

Las infracciones leves se sancionarán con multa de 100 a 400 euros.

Artículo 83.- Sanción de infracciones graves.

Las infracciones graves se sancionarán con multa de 401 a 1.000 euros.

Artículo 84.- Sanción de infracciones muy graves.

1. Las infracciones muy graves se sancionarán con multa de 1.001 a 6.000 euros.
2. Se sancionaran con multa de hasta 18.000 euros las infracciones muy graves cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución firme, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.

Artículo 85.- Determinación de la cuantía de las sanciones.

1. La cuantía de la sanción que se imponga, dentro de los límites establecidos en los artículos anteriores, se graduará de acuerdo con el grado de culpabilidad o la existencia de intencionalidad, la continuidad o persistencia en la conducta infractora, la naturaleza de los perjuicios causados, en su caso, y la reincidencia, asegurando que la comisión de las infracciones tipificadas no resulte más beneficiosa para el infractor que el cumplimiento de las normas infringidas.
2. Cuando se trate de vehículos con capacidad igual o inferior a nueve plazas, para la determinación de las cuantías de las sanciones se aplicará, para las infracciones muy graves, la escala prevista para las infracciones graves; y para las infracciones graves, la escala recogida para las infracciones leves de la presente ley.
3. Cuando el interesado decida voluntariamente hacer efectiva la sanción con anticipación a que se dicte la resolución sancionadora, se aplicará el procedimiento administrativo común.

Artículo 86.- Medidas accesorias.

1. La comisión de las infracciones previstas en los artículos 79.1, 79.3 y 79.4 podrá implicar, independientemente de la sanción pecuniaria que corresponda, el precintado del vehículo con el que se realiza el transporte y la retirada conjunta de la correspondiente autorización o licencia, así como la clausura del local en el que, en su caso, vengan ejercitando las actividades, en ambos supuestos durante el plazo máximo de un año.
2. La infracción prevista en el artículo 79.5, además de la sanción pecuniaria que corresponda, llevará aneja la retirada de la correspondiente licencia o autorización.
3. Cuando los responsables de las infracciones clasificadas como muy graves con arreglo a la presente ley hayan sido sancionados mediante resolución firme, por infracción tipificada en el mismo artículo en los doce meses anteriores a la comisión de la misma, la infracción llevará aneja la retirada temporal de la correspondiente



autorización administrativa, al amparo de la cual se realizaba la actividad, o se prestaba el servicio, por el plazo máximo de un año. La tercera y sucesivas infracciones en el citado plazo de doce meses llevarán aneja la retirada temporal, por un período superior a un año, o definitiva de la autorización. En el cómputo del referido plazo no se tendrán en cuenta los periodos en que no haya sido posible realizar la actividad, o prestar el servicio por haber sido temporalmente retirada la autorización.

4. Cuando para la prestación del servicio sean necesarias conjuntamente una autorización especial y una autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros, la retirada a la que se refiere este apartado se producirá únicamente en relación con la autorización especial, a no ser que la autorización de transporte discrecional haya sido otorgada conjuntamente con ella, en cuyo caso se producirá la retirada de ambas.

5. Cuando, circulando el vehículo, sean detectadas infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los artículos 79.1, 79.2 y 81.7, podrá ordenarse la inmediata paralización del mismo hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, pudiendo la Administración adoptar las medidas necesarias, a fin de que las personas usuarias sufran la menor perturbación posible.

Artículo 87.- Resolución contractual y revocación de autorizaciones.

Independientemente de las sanciones que correspondan de conformidad con esta ley, el incumplimiento reiterado o de manifiesta gravedad de las condiciones esenciales de los contratos administrativos o autorizaciones podrá dar lugar a la resolución del contrato o a la revocación de la autorización, en ambos casos con pérdida de la garantía depositada.

Artículo 88.- Requisitos de aplicación.

1. Lo dispuesto en los artículos 79.8, 80.12 y 86.3 únicamente será de aplicación cuando concurra alguno de los supuestos siguientes:

a) Cuando las infracciones se hayan cometido con motivo de la prestación de servicios o realización de actividades sometidas a un mismo contrato administrativo o autorización especial. Cuando para la prestación del servicio sea conjuntamente necesario un contrato administrativo o autorización especial y una autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros, se entenderán prestados, a estos efectos, al amparo del correspondiente contrato administrativo o autorización especial.

b) Cuando las infracciones hayan sido cometidas con motivo de la realización material por el mismo responsable de servicios de transporte discrecional sujetos a autorizaciones diversas, siempre que aquéllas se refieran a un mismo tipo de transporte. Se entenderá a estos efectos que integran un mismo tipo de transporte:

1. Los transportes de viajeros realizados con vehículos con una capacidad superior a nueve plazas, incluido el conductor.

2. Los transportes de viajeros realizados con vehículos de capacidad igual o inferior a nueve plazas, incluido el conductor.



c) Cuando las infracciones se hayan cometido al realizar actividades que no consistan en la prestación material de servicios de transporte, pero que efectúe la misma empresa, como complementarias a dicha prestación material, aun cuando los servicios estén sometidos a autorizaciones diversas y éstas no correspondan al mismo tipo de transportes, según lo que se dispone en el apartado b) de este punto.

d) Cuando las infracciones hayan sido cometidas con ocasión de servicios o actividades realizadas sin la cobertura del correspondiente título habilitante, siempre que aquéllas lo hayan sido al efectuar un mismo servicio o actividad, entendiéndose por tales las que deberían haberse realizado al amparo de un título habilitante, único, o la prestación material de un mismo tipo de transporte, según lo que se dispone en el apartado b) de este punto.

e) Cuando las infracciones resulten imputables a un mismo responsable de entre aquéllos a que se refiere el artículo 75.1.

2. No serán de aplicación los artículos 79.8, 80.12 y 86.3, cuando la persona física o jurídica sancionada por infracción anterior a cualquiera de dichos preceptos como responsable administrativo, según el artículo 75.1, acredite, en virtud de resolución judicial o administrativa, que la responsabilidad material de dicha infracción era imputable a otra persona, según el supuesto previsto en el artículo 75.2.

Artículo 89.- Competencia sancionadora

1. Los órganos competentes para el otorgamiento de los contratos administrativos, autorizaciones o licencias de transporte de viajeros ejercerán la potestad sancionadora en relación con los servicios de su competencia.

2. Por constituir fundamentalmente materia de seguridad vial, la competencia para sancionar las infracciones tipificadas en el artículo 79.2 corresponderá a los órganos competentes sobre la ordenación del tráfico y la seguridad vial.

Artículo 90.- Exigencia de pago de sanciones.

1. El abono de las sanciones pecuniarias impuestas por resolución firme, será requisito necesario para que proceda la realización del visado, así como la autorización administrativa a la transmisión de las autorizaciones habilitantes para la realización de transporte o de actividades auxiliares o complementarias del mismo.

2. Asimismo, el pago de las sanciones previsto en el punto anterior será requisito exigible para que proceda la autorización administrativa a la transferencia de los vehículos con los que se hayan cometido las infracciones a las que las referidas sanciones correspondan.

Artículo 91.- Inmovilización del vehículo.

1. Cuando sean detectadas, durante su comisión en ruta, infracciones que deban ser denunciadas como muy graves según la presente ley, podrá ordenarse, aun cuando las personas responsables tengan su residencia en España, la inmediata inmovilización del vehículo, que será trasladado hasta el lugar que determine la



autoridad o agentes actuantes hasta que no sea abonada la cuantía de la sanción en concepto de depósito, siendo de aplicación lo siguiente:

a) La autoridad o agente actuante, al formular la correspondiente denuncia, fijarán provisionalmente la cuantía de la sanción.

b) El importe de la sanción deberá ser abonado en el momento de la denuncia en concepto de depósito, en metálico en euros o tarjeta de crédito, debiéndose entregar al denunciado, además de aquélla, el recibo de depósito de la cantidad pecuniaria correspondiente al importe de la sanción.

c) La cuantía de la sanción será entregada a resultas del acuerdo que adopte la autoridad competente en la resolución del correspondiente procedimiento sancionador, y se remitirá a aquélla junto con el escrito de denuncia.

d) Una vez ordenada la inmovilización, el denunciado trasladará el vehículo hasta el lugar que determine la autoridad actuante. En caso contrario, será ésta la que adoptará la medida, corriendo en ambos casos los gastos por cuenta del denunciado.

e) La autoridad o agente actuante retendrá la documentación del vehículo mientras subsista la inmovilización que, en ningún caso, quedará sin efecto mientras no sea abonada la cuantía de la sanción en concepto de depósito.

2. En los casos en los que la propia Administración hubiera tenido que hacerse cargo del vehículo inmovilizado y no hubiesen sido abonadas las sanciones impuestas mediante resolución firme, se podrá proceder a la venta en subasta pública de aquél, quedando el importe obtenido afecto al pago de las sanciones y de los gastos originados por la inmovilización y la subasta, quedando el sobrante, si lo hubiere, a disposición de la persona sancionada. La imposición de las sanciones que en su caso correspondan será independiente de la posible obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados.

3. A los efectos de lo previsto en este artículo tendrá la consideración de persona responsable la persona física o jurídica propietaria o arrendataria del vehículo, en virtud de arrendamiento financiero, renting o cualquier otra forma admitida por la normativa vigente.

4. En los supuestos de inmovilización de vehículos que transporten viajeros, y a fin de que éstos sufran la menor perturbación posible, será responsabilidad del transportista cuyo vehículo haya sido inmovilizado buscar los medios alternativos necesarios para hacer llegar a las personas usuarias a su destino. De no hacerlo, dichos medios podrán ser establecidos por la Administración. Los gastos que genere la adopción de tales medidas, serán, en todo caso, de cuenta del transportista. Si se negara a satisfacerlos, quedará inmovilizado el vehículo hasta que aquéllos fueran satisfechos, aunque hubieran desaparecido las causas de la infracción.

Disposición adicional primera. Mancomunidades de interés general urbanas.

Las competencias y funciones atribuidas por la legislación de ordenación del territorio a las mancomunidades de interés general urbanas en relación con el transporte público regular intermunicipal de viajeros quedarán condicionadas a que su ejercicio se



preste a través de un consorcio de transportes en los términos establecidos en el artículo 54.

Disposición adicional segunda. Supuestos especiales de transporte.

Cuando la existencia de puntos específicos de demanda de transporte público que presenten un interés estratégico para la Comunidad, tales como aeropuertos, universidades o grandes centros empresariales o industriales, provoque necesidades de movilidad que no se encuentren suficientemente atendidas por la red existente de transporte público, la consejería competente en materia de transportes podrá instaurar un régimen específico de prestación del servicio público que incluya modificaciones al régimen general del transporte regular de uso general, discrecional y taxis.

Disposición adicional tercera. Infracciones y sanciones del transporte interurbano.

En lo que respecta al régimen de infracciones y sanciones del transporte interurbano de viajeros por carretera en Castilla y León, en lo no previsto en la presente ley se aplicará supletoriamente la normativa estatal en materia de transportes.

Disposición adicional cuarta. Procedimiento administrativo sancionador en materia de transporte por carretera.

El procedimiento administrativo sancionador en materia de transporte por carretera se regirá por la normativa estatal en materia de procedimiento administrativo sancionador común. En todo lo concerniente a la prescripción y caducidad de las infracciones y sanciones, serán de aplicación las normas vigentes que, sobre estas materias, establece la legislación estatal en materia de transportes.

Disposición transitoria primera. Consejo de Transportes de Castilla y León.

En tanto no se desarrolle por la consejería competente en materia de transportes la composición y funciones del Consejo de Transportes de Castilla y León, seguirá vigente el Decreto 90/2007, de 13 de septiembre, por el que se regula el Consejo de Transportes de Castilla y León y los Consejos Territoriales de Transportes, excepto sus artículos 6 y 7, que se derogan expresamente.

Disposición transitoria segunda. Autorizaciones Especiales.

Las actuales autorizaciones especiales denominadas AECL, otorgadas según lo dispuesto en el artículo 87 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y de los artículos 100 y 101 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo, mantendrán su vigencia hasta la aprobación y puesta en marcha de los servicios contenidos en el mapa de ordenación de transportes previsto en la presente ley.



Disposición transitoria tercera. Adaptación de la red de transporte público al mapa de unidades básicas de ordenación y servicios del territorio.

1.- Las referencias efectuadas por la presente Ley a las unidades básicas de ordenación y servicios, tanto rurales como urbanas, como base territorial para la planificación y programación de la red de transporte público de viajeros por carretera titularidad de la Administración Autonómica, no serán de aplicación hasta que no se produzca la aprobación del mapa de unidades básicas de ordenación y servicios del territorio, en los términos establecidos por la Ley de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León.

2.- Las áreas territoriales de prestación conjunta existentes con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley seguirán rigiéndose por la Orden autonómica de autorización hasta la constitución de las mancomunidades de interés general urbanas

3.- No podrán crearse áreas de prestación conjunta en los términos establecidos en el artículo 59 de la presente ley hasta que no se produzca la aprobación del mapa de unidades básicas de ordenación y servicios del territorio.

Disposición transitoria cuarta. Régimen jurídico de los servicios actuales.

Los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general adjudicados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley se regirán por la normativa anterior, excepto en aquellas cuestiones en que no afecten al equilibrio económico contractual, en cuyo caso se aplicará la presente ley.

Disposición transitoria quinta. Aparato taxímetro en los vehículos que presten servicio de taxi sujetos a autorización interurbana.

La obligación impuesta en el apartado 6 del artículo 45 relativa a que los vehículos que presten servicios de taxi sujetos a autorización interurbana deberán estar equipados con un aparato taxímetro debidamente precintado, homologado y verificado de acuerdo con las normas establecidas por el órgano competente en materia de metrología, no será exigible hasta que hayan transcurrido 6 meses desde la entrada en vigor de esta ley.

Disposición derogatoria. Derogación de otras normas.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en esta ley y, de manera específica, la Ley 15/2002, de 28 de noviembre, de Transporte Urbano y Metropolitano de Castilla y León; los artículos 4.1 y 10 del Decreto 128/1993, de 10 de junio, por el que se crean las Juntas Arbitrales del Transporte de la Comunidad Autónoma de Castilla y León y se determina su composición y normas de funcionamiento; y los artículos 6 y 7 del Decreto 90/2007, de 13 de septiembre, por el que se regula el Consejo de Transportes de Castilla y León y los Consejos Territoriales de Transportes.



Junta de Castilla y León

Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Dirección General de Transportes

Disposición final primera. Supletoriedad de la legislación estatal.

En lo no previsto en la presente ley, será de aplicación supletoria la legislación estatal en materia de transportes terrestres.

Disposición final segunda. Habilitación reglamentaria.

Se autoriza a la Junta de Castilla y León para dictar cuantas disposiciones de aplicación y desarrollo de la presente ley sean necesarias.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

La presente ley entrará en vigor a los seis meses de su publicación en el Boletín Oficial de Castilla y León.

Valladolid 23 de marzo de 2018

EL DIRECTOR GENERAL



Ignacio Santos Pérez