 (Disposición Vigente)




Version vigente de: 27/6/2018

Ley de Transporte Terrestre y Movilidad Sostenible de Illes Balears.


Ley 4/2014, de 20 junio

[LIB 2014\152](#)

 CONSOLIDADA


TRANSPORTES TERRESTRES. Normas reguladoras de Transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears Regula la movilidad de la población con el objetivo de lograr una mayor sostenibilidad en los desplazamientos entre ciudades y núcleos de población.

PARLAMENTO DE LAS ILLES BALEARS

BO. Illes Balears 28 junio 2014, núm. 88, [pág. 29968]. ; rect. BO. Illes Balears , núm. 40, [pág. 12778]. (castellano)  BOE 16 julio 2014, núm. 172, [pág. 56183].

Notas de desarrollo

Desarrollada por [Decreto núm. 56/2016, de 16 de septiembre. LIB\2016\253.](#)

 (Disposición Vigente)]

PREÁMBULO

I.

El [artículo 48](#) de la [Ley Orgánica 1/2007, de 28 de febrero \(RCL 2007, 417, 658, 1410 \)](#) , de reforma del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears, establece la potestad legislativa del Parlamento de las Illes Balears; por otra parte, el [artículo 84.1](#) de la misma ley establece que corresponde al Parlamento la potestad legislativa sobre las materias que sean de competencia exclusiva de la comunidad autónoma. Sin embargo, hasta la fecha no se había iniciado el procedimiento para regular las actividades de los transportes terrestres en el ámbito territorial de nuestra comunidad, que durante estos últimos años se han regido por la normativa estatal establecida en la [Ley 16/1987, de 30 de julio \(RCL 1987, 1764 \)](#) , de ordenación de los transportes terrestres (LOTT), modificada por la [Ley 9/2013, de 4 de julio \(RCL 2013, 1034, 1513 \)](#) ; en su reglamento de desarrollo, aprobado por el [Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre \(RCL 1990, 2072 \)](#) ; y en la [Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio \(RCL 1987, 1761 \)](#) , de delegación de facultades del Estado en las comunidades autónomas en materia de transportes por carretera y por cable. En esta materia, la comunidad autónoma se ha limitado a dictar disposiciones de carácter reglamentario o a desarrollar normas estatales reguladoras de las materias delegadas.

El [artículo 30.5](#) del [Estatuto de Autonomía \(RCL 1983, 396\)](#) otorga a nuestra comunidad autónoma la competencia exclusiva en materia de transportes terrestres, en concordancia con el [artículo 148.1.5ª](#) de la [Constitución Española \(RCL 1978, 2836 \)](#) , que establece que son competencia de las comunidades autónomas «los ferrocarriles y las carreteras cuyo itinerario transcurra íntegramente en el territorio de la comunidad autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable».

A su vez, el [artículo 30.3](#) del Estatuto recoge la competencia exclusiva de nuestra comunidad autónoma en materia de ordenación del territorio.

La suma de ambas competencias otorga la capacidad de regular la movilidad de la población, entendida como el análisis de las necesidades de desplazamiento y la planificación de las ofertas que pueden ponerse al alcance de los ciudadanos, haciendo incidencia en fomentar el uso racional del transporte público minimizando los costes sociales y medioambientales, pero adecuando el servicio a la demanda real.

No obstante, la competencia en materia de transportes terrestres otorgada por el Estatuto no se limita a los

transportes en ferrocarril o por carretera que circulen dentro de los límites de nuestra comunidad autónoma, sino que incluye la competencia de desarrollo legislativo y de ejecución en materia de agencias de transportes y de alquiler de vehículos, así como la competencia ejecutiva para la ordenación del transporte de viajeros y de mercancías que, siendo de competencia estatal, tengan su origen y su destino dentro del territorio de la comunidad autónoma, sin perjuicio de la ejecución directa que de ellas se reserve la Administración General del Estado, competencias recogidas en los [artículos 31.16](#) y [32.2](#) del Estatuto.

Por otra parte, el Estatuto de Autonomía en el [artículo 70.10](#) clasifica los transportes terrestres como competencia propia de los consejos insulares, y en el [artículo 72.1](#) establece que los consejos insulares ejercen la potestad reglamentaria sobre las competencias que tienen atribuidas como propias.

Para regular los distintos grados de competencias que en materia de transportes terrestres establece el Estatuto de Autonomía y distinguir en qué órgano o institución recae el ejercicio de la competencia, hay que analizar el régimen jurídico que determina la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las comunidades autónomas en materia de transporte por carretera y por cable, ya citada, que en su exposición de motivos fija que la delegación de facultades del Estado en las comunidades autónomas «comprende la totalidad de las competencias estatales que por su naturaleza deban ser realizadas en el ámbito autonómico o local y está referida no solamente a actuaciones gestoras, sino también normativas cuando éstas estén previstas en la legislación estatal. Naturalmente, las competencias delegadas deberán ser, en todo caso, ejercidas con sujeción a las normas e instrucciones dictadas por el Estado».

Así pues, la competencia propia hay que entenderla centrada en el transporte en ferrocarril o por carretera con un itinerario trazado dentro de los límites de la comunidad, o sea, en materia de servicios regulares de transporte público de viajeros, ya que ésta es una competencia que la comunidad autónoma ha asumido como exclusiva, mientras que el resto de competencias en materia de transporte terrestre son competencias concurrentes con el Estado, por lo que, en virtud del [artículo 70.10](#) del Estatuto, la comunidad autónoma puede atribuir las que ejerce como propias de aquellas que tiene como delegadas para pasarlas, en tal condición, a los organismos públicos insulares.

II.

La [sentencia 118/1996, de 27 de junio \(RTC 1996, 118 \)](#), del Tribunal Constitucional, que declaró nulas las disposiciones relativas al transporte urbano contenidas en los [artículos 113](#) a [118](#) de la [Ley 16/1987, de 30 de julio \(RCL 1987, 1764 \)](#), de ordenación de los transportes terrestres, determinó que la competencia para regular este tipo de transportes corresponde a cada comunidad autónoma.

Por ello, se hace necesario establecer un marco jurídico y administrativo que regule la prestación de los servicios de transporte público urbano de viajeros que se presten íntegramente en los municipios del ámbito territorial de nuestra comunidad autónoma, que determine su coordinación con el transporte interurbano y que recoja las particularidades de nuestro territorio con unas dimensiones limitadas y una gran actividad turística pero sujeta a una estacionalidad cada vez más marcada.

La redacción de esta normativa debe incluir todo el servicio de transporte que se presta dentro de un mismo término municipal, como son los servicios públicos urbanos o metropolitanos de transporte regular de viajeros, ya sean mediante un contrato o bien de gestión directa, los servicios discrecionales de viajeros tanto en vehículos de turismo (taxis) como en autocar, y aquellos que se prestan, con un carácter más turístico, en mini-trenes u otro tipo de vehículos.

Por otra parte, la aprobación del [Reglamento europeo 1370/2007, de 23 de octubre \(LCEur 2007, 2015\)](#), sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, ha introducido importantes cambios en el régimen de gestión de los transportes públicos regulares. Por tanto, hay que adaptar la normativa a estas nuevas reglas, ya que si bien en el ámbito estatal se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, en nuestra comunidad autónoma debemos adaptar la normativa al ámbito territorial de las islas y, dentro del marco establecido, regular los transportes a la demanda, los de zona y los regulares en condiciones especiales de prestación.

Como consecuencia de la distribución de competencias que fija el Estatuto de Autonomía, a los efectos de establecer un marco normativo homogéneo para toda la comunidad autónoma que prevea normas de aplicación general para los diversos tipos de transportes terrestres que se prestan en nuestras islas, y siempre dentro del

más estricto respeto al ejercicio de las competencias de los consejos insulares, es necesario acudir a la previsión del [artículo 58.3](#) del Estatuto de Autonomía, que establece que, en las competencias que los consejos insulares hayan asumido como propias, «el Gobierno de las Illes Balears podrá establecer los principios generales sobre la materia, garantizando el ejercicio de la potestad reglamentaria de los consejos insulares». Por todo ello es necesario que el Gobierno de las Illes Balears coordine, con la aprobación de los principios generales, la unificación de conceptos y criterios de aplicación en las relaciones del transporte terrestre con los usuarios, las empresas y las administraciones públicas.

III.

La normativa, como no podía ser de otra manera, también debe regular el transporte discrecional que se presta en nuestra comunidad, ya sea en vehículos de turismo o en autocares, atendiendo al volumen de los desplazamientos que se producen, entre otros, por motivos turísticos, y establecer las normas sancionadoras que protejan los transportes públicos de las infracciones que se cometan contra éstos.

Por ello, la regulación del transporte discrecional de viajeros en las Illes Balears establecida en esta ley se acomoda a las modificaciones de la normativa estatal, motivadas en gran medida por la normativa europea y, además, a la demanda y a las particulares circunstancias de las Illes Balears, introduciendo novedades como la posibilidad de crear autorizaciones de ámbito autonómico e insular, tanto de transporte público discrecional de viajeros en autobús como en vehículos de turismo.

En relación con el transporte público discrecional de viajeros en autobús, se prevé, sujeto a desarrollo reglamentario, la contratación por plaza fuera de los supuestos que prevé la normativa del Estado, con la finalidad de dar cobertura a una realidad de las Illes Balears, como es la venta por plaza en los servicios de traslado de viajeros a puertos y aeropuertos.

En lo que afecta al servicio de taxi, se crean las licencias municipales de auto-taxi y las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo de carácter temporal, cuyo desarrollo se considera competencia exclusiva de cada ámbito insular; se posibilita que los vehículos con los que se presta el servicio, tanto de carácter ordinario como de carácter temporal, tengan una capacidad de hasta siete plazas y que los vehículos adaptados para el transporte de personas con movilidad reducida puedan ser incluso de nueve plazas, si bien deberán tener la clasificación de vehículo de turismo y no podrán transportar a más de siete personas, incluida la persona conductora. Asimismo se prevén, fuera de lo que constituye un área de prestación conjunta, los regímenes de recogida de viajeros fuera de los municipios donde esté domiciliada la autorización de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo.

Esta ley también recoge la intervención de los mediadores en la contratación de los transportes públicos de viajeros que introduce la [Ley 9/2013, de 4 de julio \(RCL 2013, 1034, 1513 \)](#), por la que se modifica la [Ley 16/1987, de 30 de julio \(RCL 1987, 1764 \)](#), de ordenación de los transportes terrestres, y se define el transporte turístico en el ámbito de las Illes Balears excluyéndose expresamente de esta definición los transportes discretos que tengan origen o destino en puertos o aeropuertos.

Por otra parte, no se ha considerado necesario desarrollar la normativa relativa al transporte privado complementario de viajeros ni la relativa al arrendamiento de vehículos con conductor, que, de conformidad con la 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, constituyen una modalidad de transporte de viajeros, dado que ambas están suficientemente reguladas en la normativa estatal.

En cuanto al transporte ferroviario, se debe tener en cuenta que la legislación nacional recogida en la [Ley 39/2003, de 17 de noviembre \(RCL 2003, 2685 \)](#), del sector ferroviario, está enfocada a regular las infraestructuras y los servicios ferroviarios que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General, entendida como aquella que comprende las infraestructuras esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado, así como para conectar tráficos internacionales, enlaces entre comunidades autónomas, y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional. Dado que la red ferroviaria instalada en la isla de Mallorca y explotada por la empresa pública Servicios Ferroviarios de Mallorca (SFM) no reúne los requisitos necesarios para formar parte de la red nacional, es necesario aprobar una normativa que regule las particularidades de la infraestructura y los servicios ferroviarios de nuestra comunidad, adaptada a las dimensiones geográficas de la isla, que sirva de instrumento regulador de la actividad ferroviaria, la seguridad en este tipo de transporte, el personal ferroviario y los derechos y deberes de las personas que utilizan dichos servicios.

En relación con el servicio del ferrocarril de Sóller, si bien se trata de una concesión administrativa de transporte público de viajeros, tiene sus propias particularidades como tren histórico y turístico, dada su adjudicación desde hace más de cien años, lo que lo convierte en un tren especial que, sin dejar su carácter de servicio público, cubre las necesidades de ocio de gran parte de la población y de los turistas que nos visitan durante todo el año.

Por este motivo, es necesario aprobar una normativa que, recogiendo sus características específicas, regule dicho servicio ferroviario para que pueda seguir manteniendo la singularidad que lo diferencia de otros servicios públicos de viajeros de dicho ámbito.

También se ha aprovechado la redacción de esta ley para establecer una normativa que regule, para la comunidad autónoma de las Illes Balears, el sistema tranviario y otros sistemas similares que puedan implantarse, ya que no existe una normativa nacional que ordene esta materia.

IV.

Por otra parte, se establecen los preceptos sancionadores relativos a las actividades que recoge la ley tanto para el transporte por carretera como para el transporte por ferrocarril.

Además, se dota de un marco legal adecuado al régimen sancionador relativo al transporte público urbano de viajeros en vehículos de turismo (auto-taxis) con el fin de proporcionar a los ayuntamientos un instrumento legal efectivo que pueda dar la cobertura a los reglamentos y a las ordenanzas que se dicten en un futuro para regular este servicio.

Asimismo, se establecen sanciones pecuniarias adaptadas a las circunstancias de los tiempos actuales, otras sanciones de carácter no pecuniario y las medidas cautelares necesarias para conseguir que las sanciones se apliquen de manera eficaz.

También se regulan las infracciones y el régimen sancionador del transporte interurbano de viajeros, ya sea en autobús o en vehículos de turismo, con la finalidad de dotar a los organismos administrativos competentes de un instrumento válido para garantizar el cumplimiento de la normativa vigente.

En cuanto al transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo, se recoge el contenido del [Decreto Ley 6/2012, de 8 de junio \(LIB 2012, 145\)](#), modificado por el [Decreto Ley 12/2012, de 14 de diciembre \(LIB 2012, 309\)](#), para hacer efectivo el régimen sancionador específico para hacer frente a la situación de intrusismo que se da en este sector.

En relación con el transporte ferroviario también se regula su régimen sancionador, mediante el cual se concretan las actuaciones de control y defensa de las infraestructuras ferroviarias, se clasifican los distintos tipos de infracciones, se definen las sanciones aplicables a cada tipo y su correspondiente responsabilidad, y se determina el procedimiento para su aplicación, todo ello con la clara intención de evitar cualquier supuesto de inseguridad jurídica mediante la predeterminación casuística de las consecuencias de las distintas conductas infractoras.

V.

Por último, se ha querido aprovechar esta ley para fijar una normativa reguladora de la movilidad de la población, entendida como los objetivos y principios que, de acuerdo con la normativa nacional en materia de economía sostenible, establecen las bases para alcanzar una mayor sostenibilidad en los desplazamientos de la población entre ciudades y núcleos de nuestra comunidad.

La regulación del sector de transportes obedece a la necesidad de facilitar la movilidad de la población. El transporte público es un derecho de los ciudadanos, por lo que hay que regularlo planificando su movilidad con el objetivo de integrar los distintos modelos de transporte en un sistema común, eficaz y operativo, atendiendo a los principios de desarrollo sostenible y de accesibilidad.

La intervención administrativa en el sector del transporte se justifica, por una parte, con los instrumentos de planificación, que se materializan en los planes de transporte insular y municipal incardinados en el Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears, y se establecen sus contenidos mínimos y su tramitación; y por otra

parte, con los instrumentos de evaluación y mejora, que se materializan en los estudios de movilidad de grandes centros atrayentes de movilidad, y los estudios de viabilidad para la creación de grandes infraestructuras del transporte.

También, y con la finalidad de impulsar la movilidad sostenible y el desarrollo del vehículo eléctrico en las Illes Balears, se hace necesario definir la aplicación de la normativa de actividades en las instalaciones de recarga del vehículo eléctrico.

VI.

Esta ley consta de cuatro títulos y trece capítulos, ciento noventa y seis artículos, nueve disposiciones adicionales, seis transitorias, una derogatoria y diez disposiciones finales. Durante su tramitación han sido consultadas las administraciones públicas y los organismos y las entidades públicas y privadas, así como los principales agentes sectoriales que resultarán afectados por la aplicación de la ley, ya que configuran el marco normativo por el que se regula el transporte terrestre en las Illes Balears.

TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales

CAPÍTULO I. Disposiciones generales

SECCIÓN 1ª. Objeto y principios generales

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación

Esta ley tiene por objeto regular el transporte público de viajeros y la ordenación de la movilidad que, en el marco de las competencias establecidas en el [artículo 148.1.5ª](#) de la [Constitución Española \(RCL 1978. 2836 \)](#) , en el [artículo 30 apartados 3 y 5](#) del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears, y en las demás normas aplicables, corresponden a la comunidad autónoma de las Illes Balears.

Artículo 2. Principios generales

Las administraciones públicas promoverán la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte de los ciudadanos y favorecerán su movilidad, de acuerdo con los siguientes principios básicos:

- a) El libre acceso a los bienes y servicios en condiciones de movilidad adecuada, segura y accesible en los términos establecidos en la normativa aplicable, con el mínimo impacto ambiental y social posible.
- b) El impulso de una movilidad sostenible.
- c) La eficacia y la racionalidad en el uso de los medios y recursos disponibles que impulsen la movilidad sostenible y apliquen criterios de racionalización del uso del espacio viario en la planificación e implantación de las infraestructuras y los servicios de transportes.
- d) La prioridad de los medios de transporte de menor coste social y ambiental, fomentando el desarrollo urbano sostenible y el uso racional del territorio.
- e) La rentabilidad social, entendida como la asunción, según los medios disponibles, de las necesidades de servicio público en términos de disponibilidad temporal o espacial, de atención a colectivos determinados o del logro de niveles medios de calidad.
- f) La adecuada distribución de los costes de implantación y gestión del transporte.
- g) La subsidiariedad del establecimiento de nuevos servicios de transporte a la existencia de un volumen de demanda de acuerdo con los costes de inversión y mantenimiento, teniendo en cuenta otros modos alternativos de transporte, su precio, calidad, seguridad y los resultados de su evaluación ambiental.
- h) La implicación de la ciudadanía mediante la participación social en la toma de decisiones en materia de transportes y movilidad.

Artículo 3. Finalidades

La presente ley tiene las finalidades que se indican a continuación en el ámbito territorial de la comunidad autónoma de las Illes Balears:

- a) Regular el transporte público de viajeros, tanto de carácter urbano como interurbano.
- b) Regular el servicio ferroviario.
- c) Regular la ordenación de la movilidad mediante instrumentos de planificación que faciliten la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles.
- d) Fijar los objetivos y el contenido del Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears, de los planes insulares de servicios de transporte regular de viajeros por carretera y de los planes de movilidad urbana sostenible.

SECCIÓN 2ª. Competencias administrativas

Artículo 4. Competencias

En el ámbito de la comunidad autónoma de las Illes Balears, ejercen las competencias en materia de transportes terrestres que atribuyen la Constitución y el Estatuto de Autonomía:

- El Gobierno de las Illes Balears.
- Los consejos insulares.
- Los ayuntamientos.

Artículo 5. Competencias del Gobierno de las Illes Balears

Corresponde al Gobierno de las Illes Balears, en su condición de órgano colegiado que ejerce funciones ejecutivas y administrativas y que dirige la política general, en el ámbito de la comunidad autónoma, el ejercicio de las siguientes competencias:

- a) Planificar y ordenar los transportes terrestres, las actividades auxiliares y complementarias del transporte y las infraestructuras de transporte que sean de interés autonómico.
- b) Planificar y ordenar la política de movilidad de las Illes Balears.
- c) Elaborar el Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears.
- d) Elaborar la normativa de ejecución y desarrollo de las normas estatales de acuerdo con la [Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio \(RCL 1987, 1761 \)](#) , de delegación de facultades del Estado en las comunidades autónomas en materia de transportes por carretera y por cable.
- e) Participar en los órganos de representación de ámbito nacional o europeo para el debate, la coordinación y el asesoramiento.
- f) Gestionar la actividad de fomento para conseguir mayor calidad, competitividad y eficiencia en el transporte público.
- g) Dirigir y coordinar el Consejo Balear de Transportes Terrestres.
- h) Coordinar las competencias de los consejos insulares.
- i) Coordinar la alta inspección.
- j) Cualquier otra competencia que le atribuyan el Estatuto de Autonomía o la legislación estatal o autonómica

en materia de transporte terrestre.

Artículo 6. Competencias de los consejos insulares

Notas de vigencia

Letra k) añadido por [art. 1.1](#) de [Decreto-ley núm. 2/2017, de 26 de mayo. LIB\2017\98](#).

Corresponde a los consejos insulares, en su condición de instituciones de gobierno de cada isla y de acuerdo con el [artículo 70](#) del Estatuto de Autonomía, el ejercicio de las siguientes competencias:

a) Ejercer, como propias, todas las competencias ejecutivas y de gestión en materia de transporte público regular de viajeros por carretera y sus actividades auxiliares y complementarias que se realicen dentro de su ámbito insular, de acuerdo con la normativa aplicable.

b) Ejercer, como propias, todas las competencias ejecutivas y de gestión en materia de transporte de viajeros por ferrocarril.

c) Ejercer la potestad reglamentaria sobre las materias de los apartados a) y b) anteriores, así como sobre aquellas otras cuya competencia les atribuya esta ley.

d) Crear la organización administrativa necesaria que haga efectiva la integración insular del transporte público regular de viajeros, sin perjuicio de la participación en la misma de otras administraciones.

e) Ejercer, como competencias delegadas, en su ámbito insular, todas las competencias ejecutivas y de gestión en materia de transportes por carretera y actividades auxiliares y complementarias, siempre que sean de titularidad estatal delegada en la comunidad autónoma.

f) Constituir la Junta Arbitral en su ámbito insular y ejercer sus funciones, de acuerdo con lo establecido en la normativa nacional reguladora de los transportes terrestres.

g) Elaborar y ejecutar el Plan insular de servicios de transporte regular de viajeros por carretera, de acuerdo con las directrices recogidas en el Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears.

h) Inspeccionar, controlar y vigilar los servicios de transportes y sus actividades auxiliares y complementarias, que se desarrollen en su ámbito insular.

i) Incoar, tramitar y resolver los expedientes sancionadores respecto de las infracciones que se cometan con ocasión de la prestación de los servicios de transportes que se desarrollen en su ámbito territorial.

j) Cualquier otra competencia que en materia de transportes terrestres les atribuya la normativa de transportes terrestres, tanto estatal como de la comunidad autónoma.

k) Crear y regular autorizaciones de transporte discrecional de viajeros en vehículo de turismo y autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor de ámbito insular, ya sean de carácter permanente o temporal, y establecer su proporción.

Artículo 7. Competencias de los ayuntamientos

1. Corresponden a los ayuntamientos, respecto a los medios de transporte que circulan íntegramente dentro de su término municipal, en su condición de entidades locales básicas de la organización territorial de las Illes Balears, las siguientes competencias:

a) Ordenar y gestionar el transporte público y privado de viajeros.

b) Otorgar las autorizaciones de transporte público de viajeros de ámbito municipal, tanto de carácter regular como discrecional, así como ejercer las funciones de control, inspección, vigilancia y sanción relacionadas con las mismas.

c) Incoar, tramitar y resolver los expedientes sancionadores por las infracciones que se cometan en la prestación de los servicios en su ámbito territorial.

d) Colaborar con las administraciones competentes en materia de transportes interurbanos en la inspección y la vigilancia de los servicios cuando se presten en zonas urbanas.

e) Emitir los informes preceptivos sobre las paradas urbanas de los servicios regulares interurbanos de viajeros.

f) Participar en las organizaciones administrativas que integran el transporte público regular insular, de acuerdo con el grado de implicación del transporte urbano de su competencia.

g) Elaborar y aprobar el Plan de movilidad urbana sostenible y adecuar las infraestructuras de los transportes urbanos a las necesidades turísticas y residenciales previstas en dicho plan.

h) Cualquier otra competencia que en materia de transporte por carretera le atribuya la legislación de régimen local.

2. Las competencias municipales sobre los transportes de viajeros se ejercerán de acuerdo con esta ley y la normativa estatal aplicable.

Artículo 8. Competencias de Formentera

En la isla de Formentera, las competencias a que se refieren los [artículos 6](#) y [7](#) de esta ley se ejercerán teniendo en cuenta su singularidad jurídica y administrativa.

TÍTULO I. Transporte público de viajeros

CAPÍTULO I. Disposiciones generales

SECCIÓN 1ª. Concepto y objetivos

Artículo 9. Concepto

1. Los servicios de transporte público de viajeros son servicios de interés colectivo ofrecidos a los usuarios sin discriminación y de forma continuada. Dichos servicios se prestan por cuenta ajena, mediante remuneración económica, en vehículos fabricados y acondicionados para tal fin. Los viajeros que utilicen estos servicios también podrán transportar sus equipajes, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca.

2. El transporte público es de carácter estratégico para el desarrollo y la cohesión social, económica y territorial de la comunidad autónoma de las Illes Balears, de cada una de sus islas y de sus habitantes.

Artículo 10. Clasificación de los transportes públicos

1. Los servicios de transporte público de viajeros pueden ser urbanos e interurbanos. Tienen la consideración de transporte urbano los que se prestan íntegramente dentro del mismo término municipal, y de transporte interurbano los que transitan por dos o más términos municipales.

2. Los transportes urbanos y los interurbanos pueden ser regulares o discretionales. De acuerdo con lo anterior:

a) Son transportes regulares los que se prestan con sujeción a un itinerario, un calendario y un horario predeterminados.

b) Son transportes discretionales los que se prestan sin sujeción a un itinerario, un calendario y un horario

predeterminados.

3. Los transportes públicos por ferrocarril se pueden prestar en modo de explotación ferroviaria, tranviaria o combinada.

Artículo 11. Objetivos

1. Los transportes públicos de viajeros deben constituir una oferta integrada de movilidad organizada como red o infraestructura multimodal, con la finalidad de ofrecer a los ciudadanos la posibilidad de cubrir sus desplazamientos diarios por trabajo, ocio u otros motivos.

2. El Gobierno de las Illes Balears, los consejos insulares y los ayuntamientos, en su condición de órganos u organismos públicos competentes en la materia, atendiendo a su disponibilidad presupuestaria, deberán estudiar las demandas de transporte de los usuarios intentando satisfacerlas con el mínimo coste económico y social, buscando la eficacia y la racionalidad en el uso de los medios y recursos disponibles. Asimismo, elaborarán un marco tarifario y jurídico que incentive la utilización del transporte público y planificarán una estrategia de comunicación que lo facilite.

3. No se pondrán en marcha nuevas líneas o servicios de transporte público sin un estudio técnico y económico previo que asegure los objetivos señalados en el apartado 2 anterior.

SECCIÓN 2ª. Planificación y gestión

Artículo 12. Plan director sectorial de movilidad

1. Corresponde a la comunidad autónoma de las Illes Balears la elaboración y revisión del Plan director sectorial de movilidad previsto en la [Ley 6/1999, de 3 de abril \(LIB 1999, 89 \)](#), de las directrices de ordenación territorial de las Illes Balears y de medidas tributarias.

2. En dicho plan se aprobarán los instrumentos específicos para regular la planificación, la ejecución y la gestión de los sistemas generales de movilidad.

SECCIÓN 3ª. Derechos y deberes de los usuarios y prestadores del servicio público

Artículo 13. Definición de usuarios del transporte público

Son usuarios del transporte público las personas físicas que utilizan los servicios públicos para sus desplazamientos y no forman parte de su organización empresarial.

Artículo 14. Derechos de los usuarios del transporte público

Los usuarios del transporte público de viajeros tienen los siguientes derechos:

- a) Disponer de unos servicios de transporte de calidad, seguros y accesibles con unas tarifas adecuadas.
- b) Disponer de la información completa y accesible sobre los servicios públicos y sus condiciones de prestación.
- c) Ser admitidos en la utilización del servicio público, siempre que cumplan las condiciones reglamentariamente establecidas.
- d) Recibir un trato correcto y no discriminatorio.
- e) Ser informados de los procedimientos establecidos para resolver las controversias que surjan sobre el cumplimiento del contrato de transporte ante las juntas arbitrales de transportes o la jurisdicción ordinaria.
- f) Presentar denuncias y reclamaciones utilizando el modelo establecido reglamentariamente, y ser informados de la tramitación y el resultado de las mismas.

g) Disponer de servicios adaptados para las personas con discapacidades o con dificultades de comunicación, de acuerdo con la legislación vigente y su normativa de desarrollo.

h) Que se adopten las medidas y disposiciones necesarias para minimizar los efectos de la utilización de los medios de transporte en la salud y en el medio ambiente.

i) Obtener la devolución del precio del viaje en el caso de una suspensión del servicio.

j) Ser indemnizados por daños de acuerdo con la legislación vigente, y estar cubiertos por un seguro de acuerdo con la legislación específica sobre esta cuestión.

k) Transportar los equipajes.

l) Transportar las bicicletas, atendiendo a su intermodalidad, de acuerdo con los requisitos y las condiciones que se determinen reglamentariamente

m) Transportar los animales de compañía, de acuerdo con los requisitos y las condiciones que se determinen reglamentariamente.

n) Cualquier otro derecho que les reconozcan las leyes y los reglamentos que las desarrollan.

Artículo 15. Deberes de los usuarios del transporte público

Los usuarios del transporte público tienen los siguientes deberes:

a) Abonar el precio del billete o del título de transporte del servicio que se realiza y conservarlo hasta la salida del vehículo o de la estación.

b) Hacer un uso adecuado del vehículo de transporte, comportándose de acuerdo con las normas elementales de educación y convivencia.

c) Viajar en los lugares habilitados.

d) Atender a las indicaciones del personal de la empresa transportista sobre las condiciones de seguridad y la prestación del servicio de transporte.

e) Cumplir las condiciones mínimas de sanidad, salubridad e higiene, a fin de evitar incomodidad o riesgo en los otros usuarios del servicio.

f) No portar objetos que por su volumen, composición u otras causas puedan incomodar a otros usuarios o supongan peligro para éstos o para el medio de transporte.

g) Mostrar el billete o el título de transporte a requerimiento del personal de la empresa transportista en sus funciones de control.

h) No dañar, causar deterioro ni ensuciar los vehículos de transporte ni sus instalaciones.

i) Utilizar los servicios públicos de transporte de viajeros en las condiciones establecidas en esta ley y en los correspondientes reglamentos de servicios.

Artículo 16. Definición de la persona o entidad prestataria del servicio de transporte público

Es persona o entidad prestataria del servicio de transporte público la persona física o jurídica titular de una autorización administrativa o un contrato administrativo especial de gestión de servicios públicos habilitado para la prestación de un servicio público de viajeros en el ámbito de la comunidad autónoma de las Illes Balears, así como las entidades de derecho público que gestionen directamente estos servicios.

Artículo 17. Derechos de la persona o entidad prestataria del servicio de transporte público de

viajeros

Las personas o entidades prestatarias del servicio de transporte público de viajeros tienen los siguientes derechos:

- a) Prestar el servicio de acuerdo con las condiciones y los límites de la autorización de transportes o del título de concesión.
- b) Percibir de la persona usuaria, mientras dure la autorización o la concesión administrativa, el precio del transporte establecido o autorizado por la administración.
- c) Cualquier otro que les reconozca la normativa estatal, autonómica o local.

Artículo 18. Deberes de la persona o entidad prestataria del servicio de transporte público de viajeros

Son obligaciones de las personas o entidades prestatarias del servicio de transporte público de viajeros:

- a) Disponer de unos medios de transporte accesibles para todos, de acuerdo con lo establecido en la normativa sectorial de aplicación.
- b) Responder del correcto funcionamiento del servicio.
- c) Expedir a los usuarios el billete o justificante del transporte.
- d) Informar a los usuarios sobre los servicios que se ofrecen y los precios autorizados que sean de aplicación.
- e) Contratar un seguro de viajeros que cubra los daños que puedan sufrir los usuarios del transporte público, aparte del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria previsto en texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor, aprobado por el [Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre \(RCL 2004, 2310 \)](#) .
- f) Tramitar las quejas y reclamaciones que presenten los usuarios ante la administración competente para resolverlas.
- g) Cumplir con los deberes, las condiciones y los límites establecidos en la autorización de transporte o el título de concesión y en la normativa de transportes.
- h) Estar en condiciones de responder de manera suficiente y eficiente a incrementos puntuales de demanda no desmesurados.

Artículo 19. Reglamento de viajeros

El Gobierno de las Illes Balears, con la finalidad de establecer principios generales sobre los derechos y las obligaciones de los usuarios del transporte público por carretera y ferroviarios, y unificar las condiciones generales para utilizarlos en el ámbito territorial de toda la comunidad autónoma, aprobará los reglamentos correspondientes, sin perjuicio del desarrollo reglamentario que acuerden los consejos insulares.

CAPÍTULO II. Transporte público regular de viajeros por carretera

SECCIÓN 1ª. Clasificación y requisitos

Artículo 20. Clasificación de los transportes regulares

Los transportes públicos regulares se clasifican en:

- a) Transportes públicos regulares de uso general: son los que van dirigidos a satisfacer una demanda general y los puede utilizar cualquier persona interesada.
- b) Transportes públicos regulares de uso especial: son los que están dirigidos a grupos específicos de

usuarios, tales como escolares, trabajadores o grupos homogéneos similares.

A los efectos de esta ley se entiende por grupo específico u homogéneo de usuarios el grupo formado por personas con vocación de estabilidad y permanencia, lo que determina que dichas personas, en cuanto integrantes de un grupo establecido, utilicen habitualmente el servicio de transporte público de uso especial.

Artículo 21. Requisitos previos

1. La persona física o jurídica que quiera prestar un servicio de transporte público regular de viajeros en el ámbito de esta comunidad deberá ser titular de la autorización administrativa habilitante expedida por la administración competente o estar en disposición de obtenerla antes de la adjudicación del servicio público de que se trate.

2. Asimismo, deberá cumplir los requisitos de solvencia profesional, técnica o económica que le puedan ser exigidos de acuerdo con la legislación vigente sobre contratación pública.

SECCIÓN 2ª. Transporte público regular de viajeros de uso general

SUBSECCIÓN 1ª. Naturaleza y establecimiento de los servicios

Artículo 22. Naturaleza

1. El transporte público regular de viajeros de uso general tiene carácter de servicio público de titularidad de la administración. Como regla general, se prestará mediante un contrato administrativo especial de gestión de servicios públicos; 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.

El servicio se registrará por lo dispuesto en la presente ley, en la legislación de la Unión Europea y del Estado, así como en las disposiciones reglamentarias que se dicten para su ejecución y desarrollo. En aquello no previsto expresamente en tales disposiciones, se aplicará supletoriamente la legislación general sobre los contratos del sector público.

2. Cualquier persona que cumpla las condiciones recogidas en esta ley y en los reglamentos que la desarrollen, con independencia de su condición, podrá utilizar el transporte público regular de viajeros de uso general.

Artículo 23. Establecimiento de servicios

1. La administración competente dictará una resolución administrativa, debidamente fundamentada y acompañada de un proyecto de prestación de los servicios, que establezca o cree un servicio regular de transporte público de viajeros de uso general, ya sea por propia iniciativa o a solicitud de particulares, teniendo en cuenta las demandas actuales y potenciales de transporte, los medios de que se disponga para prestarlo, las repercusiones de su inclusión en la red de transportes y el resto de circunstancias sociales que lo afecten o a las que afecte.

2. Para la creación de nuevos servicios, la administración deberá respetar las previsiones que se establezcan en el Plan director sectorial de movilidad, en los planes insulares de transporte regular vigentes para cada ámbito territorial, y en los planes de movilidad urbana sostenible.

Estos planes deberán ser objeto de las necesarias actualizaciones siempre que se requiera establecer servicios que se demuestren necesarios o convenientes con posterioridad a su aprobación.

Artículo 24. Tráfico y exclusividad de tráfico

1. Los tráficos constitutivos de cada servicio se determinarán atendiendo a las localidades o a los núcleos de población diferenciados entre los que se presta el servicio de transporte, donde el vehículo parará para tomar y dejar a los viajeros que se desplazan entre los mismos.

2. Los servicios regulares se adjudicarán por el órgano competente de la administración correspondiente, que tendrán carácter exclusivo. No se otorgarán servicios que cubran tráficos coincidentes, salvo en los supuestos

que reglamentariamente se exceptúen por razones fundadas de interés general; en consecuencia, los servicios que sean creados de nuevo no podrán cubrir tráficos coincidentes con los que ya se encuentren atendidos por otros existentes.

Tampoco se establecerán nuevos servicios cuando, sin producirse ninguna coincidencia de tráfico con otros servicios existentes, la localización geográfica y el número de habitantes de los núcleos en los que el nuevo servicio tendría su origen o destino, supongan atender demandas de transporte sustancialmente coincidentes que sean atendidas por otros servicios existentes.

A los efectos de la apreciación de estas coincidencias, únicamente se tendrán en cuenta las paradas de los servicios existentes entre las que existan tráficos autorizados en el momento en que se inicie la tramitación del nuevo servicio.

3. No se crearán, modificarán o prorrogarán nuevos servicios regulares permanentes de viajeros de uso general que no sean económicamente sostenibles, entendiendo este concepto como el equilibrio entre los costes y el interés público satisfecho, en consonancia con lo establecido en el [artículo 2](#) de esta ley y su reglamento de desarrollo.

SUBSECCIÓN 2ª. Adjudicación del contrato y vigencia

Artículo 25. Modalidad del contrato y adjudicación

1. Los contratos administrativos especiales de gestión de los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera adoptarán, generalmente, la modalidad de concesión administrativa, en la que el empresario gestiona el servicio a su riesgo y ventura.

2. Para el otorgamiento de la concesión se seguirá el procedimiento abierto, de acuerdo con lo establecido en la normativa estatal. En casos justificados se podrá recurrir a las otras modalidades de contratación previstas en el [Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre \(RCL 2011, 2050 y RCL 2012, 106 \)](#), por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de contratos del sector público o la normativa que lo sustituya.

3. No obstante lo anterior, la administración podrá optar por la adjudicación directa del contrato en aquellos casos que prevé la normativa europea y recoge la normativa nacional reguladora de la ordenación de los transportes terrestres, conforme a la cual podrá ser de aplicación.

4. El pliego de condiciones que haya de regir el contrato tomará como base el proyecto aprobado por la administración junto con la resolución de establecimiento del servicio, e incluirá, como mínimo, los requisitos establecidos en la normativa estatal, así como cualquier otra circunstancia que delimite su servicio y configure su prestación.

5. En el procedimiento relativo a la adjudicación del servicio, el contrato de gestión y prestación del servicio público, y su modificación, extinción y condiciones de aplicación se atenderán a lo establecido en la [Ley 16/1987, de 30 de julio \(RCL 1987, 1764 \)](#), de ordenación de los transportes terrestres, modificada por la [Ley 9/2013, de 4 de julio \(RCL 2013, 1034, 1513 \)](#), en los reglamentos que las desarrollan y, supletoriamente, en la normativa vigente en materia de contratos del sector público.

Artículo 26. Vigencia del contrato

1. Los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera que se adjudiquen a partir de la entrada en vigor de esta ley, contendrán el plazo de duración atendiendo a sus características y a los plazos de amortización de los activos necesarios para prestar el servicio que deba aportar el transportista.

2. La duración de los contratos de servicio público, de conformidad con lo dispuesto en la legislación de la Unión Europea reguladora de la materia y en las disposiciones reglamentarias dictadas para su ejecución y desarrollo, no podrá ser superior a diez años.

Sin embargo, si las condiciones de amortización de los activos aportados hicieran necesario prorrogar la duración del contrato y la gestión de la explotación fuese evaluada positivamente, el contrato podrá prorrogarse por un plazo no superior a la mitad del período originalmente establecido.

SECCIÓN 3ª. Transporte público regular de viajeros de uso especial

Artículo 27. Transporte regular de uso especial

1. De acuerdo con la definición establecida en el artículo 20.b) de esta ley, los transportes regulares de uso especial únicamente podrán prestarse cuando se disponga la correspondiente autorización especial otorgada por la administración competente en materia de transportes. Reglamentariamente se establecerán las condiciones específicas de explotación, así como el plazo de vigencia, la extinción y la posible renovación de la autorización, de acuerdo con lo convenido previamente con los usuarios o con quien les represente a través de un contrato o precontrato.

2. Con carácter excepcional, cuando no exista un servicio de transporte regular de uso general que cubra los tráficos que se pretenden atender, se podrá autorizar que personas distintas de aquellas para las que fue autorizado el servicio utilicen el transporte regular de uso especial, siempre que lo permita la ocupación. Dicha posibilidad requerirá la conformidad del centro o la asociación de padres afectados.

SECCIÓN 4ª. Otros tipos de transporte

Artículo 28. Transporte regular en condiciones especiales de prestación

Reglamentariamente se podrán desarrollar los supuestos de servicios regulares de viajeros en las condiciones especiales siguientes:

1. La administración competente podrá autorizar el establecimiento de servicios regulares temporales de transporte público de viajeros, tanto de carácter urbano como interurbano, con la finalidad de atender únicamente la demanda puntual.

Este tipo de transporte deberá prestarse en vehículos de más de nueve plazas incluida la persona conductora, y podrá prestarse tanto en horario diurno como nocturno, entendiéndose este último el comprendido entre las 23.00 y las 07.00 horas.

Estos servicios de transporte se llevarán a cabo por la empresa prestataria del servicio público regular de viajeros que tenga autorizados dichos trayectos. En el supuesto de que dicha empresa no esté interesada en prestar el servicio, la administración podrá otorgar la autorización administrativa a cualquier otra empresa interesada.

2. La administración competente en la gestión de los transportes terrestres podrá establecer en qué supuestos específicos la prestación de transportes públicos discrecionales de viajeros en autobús podrá llevarse a cabo con reiteración, así como sus condiciones de prestación.

3. Cuando las circunstancias así lo requieran, los ayuntamientos podrán prestar directamente un servicio regular de viajeros de carácter urbano o interurbano, siempre y cuando dichos servicios consistan en la aportación de viajeros a una línea regular existente, para lo cual podrán utilizar vehículos de su titularidad calificados como turismo o autobús, o vehículos domiciliados en el municipio que tengan autorización para la actividad de transporte de viajeros en vehículos de turismo.

En todo caso será preceptiva la obtención de la autorización de la administración otorgante de la línea regular en cuestión.

Artículo 29. Transporte a la demanda

1. Constituyen transporte a la demanda los servicios integrados dentro de un contrato de gestión de servicio público o concesión administrativa de transporte de viajeros de uso general por carretera, o los prestados en régimen de gestión directa por los medios o las formas legalmente reconocidos, cuya prestación, en algún momento, depende de quien los solicita. Estos servicios se circunscriben al ámbito territorial y a los tráficos que figuran en el título correspondiente y se prestarán en las condiciones establecidas.

2. Los servicios se prestarán sujetos a un itinerario y un horario predeterminados con vehículos habilitados para el transporte público discrecional de viajeros, que pueden ser del propio concesionario o bien de otros que el concesionario aporte a tal efecto.

Artículo 30. Transporte de zona

1. Se entiende como transporte de zona el servicio de transporte público de viajeros que se presta en una zona determinada y que integra en un único contrato los transportes regulares de uso general y especial que hayan de prestarse en la misma, salvo los que expresamente se exceptúen.

2. También se entenderá como transporte de zona el servicio regular que se presta a poblaciones en las que, por su bajo índice de utilización y falta de rentabilidad, no sea posible el establecimiento de un servicio regular de carácter lineal, con la finalidad de acercarlas a otros servicios de transporte de viajeros.

3. Las características de explotación del servicio, la duración y las condiciones específicas del contrato se harán constar en la autorización administrativa especial habilitante para prestar este tipo de transporte regular.

CAPÍTULO III. Transporte público urbano de viajeros

SECCIÓN 1ª. Definición y normativa aplicable

Artículo 31. Definición

1. Con carácter general, los municipios son competentes para la ordenación, la gestión, la inspección y la sanción de los servicios de transporte público urbano de viajeros, tanto de carácter regular como discrecional, que se presten exclusivamente dentro de su término municipal.

2. El servicio de transporte público urbano regular de viajeros es aquel que se presta en un núcleo de población de un término municipal o entre los núcleos de población de un municipio.

3. Los municipios podrán acordar con otras administraciones, y en especial con los consejos o el órgano gestor competente en materia de transportes, la integración de sus competencias en los órganos de planificación y gestión previstos en esta ley.

4. Cuando los servicios públicos urbanos afecten a intereses que trasciendan de los municipales, las competencias de las entidades locales afectadas se ejercerán de forma coordinada con el consejo insular o el órgano gestor competente, si está constituida la autoridad insular de transportes correspondiente.

5. El transporte urbano regular de viajeros podrá integrarse en el servicio público de transporte insular previo acuerdo en las condiciones que se establezcan reglamentariamente.

Artículo 32. Régimen de prestación del servicio

1. De acuerdo con la clasificación de los transportes del artículo 10 de esta ley, el contrato administrativo especial de gestión del servicio público urbano de transporte regular de viajeros de uso general adoptará la modalidad de concesión administrativa.

No obstante, la entidad local competente podrá decidir que la explotación se lleve a cabo por cualquier otro medio de gestión de servicios públicos que prevé la legislación vigente, o mediante la gestión pública directa cuando la gestión indirecta resulte inadecuada al carácter o a la naturaleza del mismo, no satisfaga los objetivos económicos o sociales que se pretendan conseguir, o sea necesaria por motivos de interés público concreto o de carácter económico y social. En estos casos se aplicará lo dispuesto en el [artículo 5 del Reglamento \(CE\) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007 \(LCEur 2007, 2015 \)](#) , sobre los servicios públicos del transporte de viajeros.

2. El servicio urbano de transporte regular podrá prestarse mediante autobuses urbanos, servicios tranviarios, o por cualquier otro medio. Estos servicios se prestarán en régimen de exclusividad de tráfico.

3. La prestación de transportes regulares de viajeros de uso especial deberá estar precedida de la correspondiente autorización administrativa emitida por el ayuntamiento competente, en la que se regulen las condiciones de prestación del servicio y su vigencia. En todo lo no regulado específicamente, será de aplicación lo establecido en esta ley y en la normativa reglamentaria para el transporte regular de viajeros de uso especial por carretera que la desarrolla.

SECCIÓN 2ª. Servicio urbano de transporte regular de viajeros

Artículo 33. Régimen jurídico

El establecimiento, la adjudicación y la prestación de los servicios urbanos de transporte público regular de viajeros de uso general se regirán, sin perjuicio de la aplicación de la legislación básica estatal que les afecte, por la presente ley, su normativa de desarrollo y las correspondientes normas que, en su caso, aprueben las respectivas entidades locales, o, si está constituida, la autoridad insular de transportes que corresponda, las cuales deberán respetar lo dispuesto en las normas autonómicas, estatales y europeas y no podrán establecer requisitos o disposiciones que desvirtúen su sentido. Con carácter supletorio, les será de aplicación el régimen para los transportes interurbanos de viajeros por carretera establecido en la legislación autonómica y estatal.

Artículo 34. Plan de explotación

Con carácter previo al establecimiento o a la ampliación de los servicios urbanos el ayuntamiento redactará un plan de explotación que incluya:

a) El estudio de la oferta y la demanda de transporte público de viajeros en el término municipal y su área de influencia, a fin de justificar la insuficiencia de los servicios existentes para atender de forma adecuada las necesidades de los usuarios.

b) El itinerario, el calendario, los horarios, las expediciones y el marco tarifario.

c) Las coincidencias de los tráficos con concesiones de servicio interurbano existentes.

d) Las medidas de coordinación entre los servicios urbanos e interurbanos coincidentes.

e) Las infraestructuras necesarias para la prestación de los servicios.

f) El sistema de financiación de los servicios coordinados y las medidas de compensación económica, en su caso, a favor del titular de los servicios interurbanos que se vea afectado por el plan de coordinación.

SECCIÓN 3ª. Coordinación de los servicios urbanos e interurbanos

Artículo 35. Prohibición de coincidencia

1. No podrá establecerse ningún tipo de transporte regular de viajeros urbano o interurbano cuando haya coincidencia de tráfico con un servicio de transporte regular existente en la misma zona.

2. Como excepción a lo dispuesto en el punto 1 anterior, el establecimiento de nuevos servicios de competencia municipal o la modificación de los existentes, que afecten a rutas atendidas por concesionarios de servicio público de viajeros interurbano, quedará supeditada a la previa conformidad de la autoridad concedente del servicio interurbano, la cual está condicionada a la aprobación de un plan de coordinación de la explotación de ambos servicios, en el que el ayuntamiento deberá justificar la insuficiencia del servicio existente para atender adecuadamente las necesidades de los usuarios. Dicho plan, una vez sometido a trámite de información pública, deberá aprobarse provisionalmente por el ayuntamiento, y posteriormente por la autoridad competente en materia de transportes.

En la elaboración del plan de coordinación deberá ser oída la opinión de la empresa titular de la concesión interurbana.

Reglamentariamente se establecerán los requisitos y los aspectos que deberán tenerse en cuenta en el Plan de coordinación.

3. El ayuntamiento interesado en el establecimiento o la modificación del servicio urbano deberá garantizar la satisfacción de las necesidades de la comunidad con el máximo grado de eficacia y el mínimo coste social, mediante una adecuada utilización de los recursos disponibles y el mantenimiento del equilibrio económico de la concesión interurbana que pueda verse afectada. La responsabilidad de compensar dicho equilibrio recaerá sobre la persona titular del servicio a establecer.

4. No se establecerá un servicio público de viajeros cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que el servicio o la línea de que se trate suponga una duplicidad o una concurrencia innecesaria con otra línea previa.

b) Que la explotación no se plantee en términos económica y financieramente viables o socialmente rentables, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

Artículo 36. Planificación

1. Antes de convocar un concurso de un servicio público regular de viajeros por carretera, ya sea por la finalización de la concesión anterior o por la puesta en marcha de un nuevo servicio, la autoridad competente deberá notificar esta intención a los ayuntamientos de los municipios por los que deba transitar el servicio, a los efectos de que éstos puedan informar de la intención de prestar el servicio urbano en su totalidad y durante todo el año. En este caso, el ayuntamiento deberá redactar y aprobar, en un plazo máximo de tres meses, un plan de explotación de estos servicios.

2. El ayuntamiento interesado deberá notificar a la autoridad de transportes, dentro del primer mes del citado plazo, su voluntad de poner en marcha los trayectos urbanos en cuestión.

Transcurrido el plazo de tres meses sin que se haya aprobado el correspondiente plan de explotación, la administración de transportes podrá entender que el ayuntamiento desiste de excluir estos tráficos urbanos del servicio, y convocar el concurso correspondiente para su inclusión.

Artículo 37. Establecimiento de paradas

1. La competencia para establecer la ubicación de las paradas urbanas de los servicios interurbanos de viajeros corresponderá a la administración competente en materia de transportes por carretera, la cual requerirá informe previo al ayuntamiento correspondiente que deberá emitirlo en el plazo máximo de un mes. Si la administración de transportes no ha recibido el informe en este plazo, podrá proseguir la tramitación del expediente.

2. El informe municipal deberá analizar la repercusión de la parada del servicio interurbano sobre la circulación urbana y, en el caso de que en un mismo punto de parada coincidan servicios urbanos e interurbanos, la incidencia sobre el servicio urbano existente.

3. La autoridad interurbana deberá tener en cuenta los criterios que se indican a continuación para la ubicación de las paradas urbanas:

a) El número de usuarios afectados.

b) La incidencia en la prestación del servicio.

c) La repercusión sobre la circulación urbana y la seguridad viaria.

d) La accesibilidad a los servicios de transporte urbano y a centros educativos, sanitarios, de trabajo, de ocio, etc.

4. El establecimiento de paradas interurbanas en zonas urbanas no habilita, en ningún caso, a realizar tráficos urbanos, sin que éstos se autoricen de acuerdo con lo que se establece en esta ley y en su desarrollo reglamentario.

5. Las paradas de autobús de transporte urbano tendrán que ser accesibles de conformidad con el [Decreto 110/2010, de 15 de octubre \(LIB 2010, 266 \)](#), por el que se aprueba el Reglamento para la mejora de la accesibilidad y la supresión de barreras arquitectónicas.

Las administraciones velarán para que las paradas, tanto urbanas como interurbanas, tiendan a la autosuficiencia energética.

6. Las administraciones garantizarán que la información sobre precios, horarios y frecuencias de las paradas de transporte urbano e interurbano sea suficiente para atender a los derechos de los usuarios del transporte público.

SECCIÓN 4ª. Transporte público regular de uso especial y otros tipos de transporte

Artículo 38. Competencias y regulación

Corresponderá a los ayuntamientos el ejercicio de las competencias sobre los transportes regulados en el capítulo II del título I, [artículos del 27](#) al 30, de esta ley cuando se presten íntegramente dentro de su ámbito territorial.

SECCIÓN 5ª. Transporte metropolitano

Artículo 39. Definición

Se entiende por transporte metropolitano el que circula por municipios contiguos cuyos servicios de transportes se influyan recíprocamente a causa de su interrelación económica, laboral o social.

Artículo 40. Régimen de prestación del servicio

1. En las zonas donde existan núcleos urbanos dependientes de unos cuantos municipios que presenten problemas de coordinación entre redes de transportes, bien por la configuración urbanística, el asentamiento o el volumen de población, o bien por las circunstancias económicas o sociales, la administración competente podrá establecer un régimen específico que garantice un sistema armónico de transporte urbano.

2. Este transporte metropolitano se podrá establecer a través de un convenio entre los municipios o mediante una entidad pública de derecho o un consorcio de transportes que regule la ordenación unitaria de los servicios de transporte en la zona.

3. En el supuesto de que se suscriba un convenio, el acuerdo entre municipios podrá consistir en una encomienda de gestión de un municipio a favor de otro para el establecimiento de un único servicio regular de viajeros, siempre que, por su continuidad territorial, el núcleo urbano del municipio cedente se considere un apéndice de la línea principal, y a ésta le corresponda más de un ochenta por ciento del servicio metropolitano en cuestión.

El órgano competente dictará una resolución sobre el establecimiento del servicio metropolitano, que el ayuntamiento de mayor servicio gestionará, a todos los efectos, como una única línea de transporte urbano de viajeros.

SECCIÓN 6ª. Mini-trenes

Artículo 41. Definición

1. Se consideran mini-trenes o trenes turísticos los vehículos así definidos en el anexo II a) del Reglamento general de vehículos aprobado por el [Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre \(RCL 1999, 204, 427\)](#) , que sin utilizar un camino de rodadura fijo ni medios fijos de captación de energía, deban circular, con carácter general, íntegramente dentro de un mismo núcleo urbano o entre núcleos urbanos de unos cuantos municipios entre los que haya continuidad, prestando un transporte público con una finalidad o un interés turístico.

2. No obstante, si el mini-tren debe circular por vías interurbanas que unan unos cuantos núcleos de población de un mismo término municipal o que tengan carácter interurbano, el órgano gestor de carreteras y la autoridad competente en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad viaria, deberán emitir un informe vinculante en el que evalúen, principalmente, los riesgos en materia de seguridad viaria.

Artículo 42. Competencias, autorización y requisitos de la prestación del servicio

1. La competencia para autorizar los servicios de mini-tren corresponderá al ayuntamiento siempre que el ámbito del trayecto solicitado pertenezca al propio término municipal. En los casos en que el mini-tren circule por dos núcleos de población de términos municipales diferentes, cada ayuntamiento otorgará la autorización

correspondiente a su trazado, salvo los supuestos que puedan acogerse a la autorización de un transporte metropolitano que se regulan en los artículos [39](#) y [40](#) de esta ley.

2. El ayuntamiento dictará una resolución en la que se fije el plazo, las condiciones y los requisitos de la autorización para la prestación del servicio.

3. Las nuevas autorizaciones de un servicio de mini-tren, tanto de carácter urbano como interurbano, requieren que el ayuntamiento o los ayuntamientos solicitantes presenten un plan de explotación, de acuerdo con lo que establece el [artículo 34](#) de esta ley, a la administración competente en materia de transporte público regular de viajeros, que se aprobará con carácter previo a la resolución municipal de autorización del mini-tren.

4. Las condiciones y los requisitos del plan de explotación que apruebe la administración competente en materia de transporte público regular de viajeros son vinculantes y de obligado cumplimiento para el ayuntamiento o los ayuntamientos solicitantes.

Artículo 43. Condiciones del servicio

1. Las autorizaciones que se prevén en esta sección quedarán condicionadas a la suscripción de los seguros de responsabilidad civil que cubran los daños que puedan sufrir los viajeros con ocasión del transporte.

2. La administración competente, con carácter particular, podrá establecer otros requisitos debidamente justificados y fijar la vigencia de la autorización.

Artículo 44. Requisitos de los vehículos

Los vehículos con los que se presten estos servicios, dadas sus especiales características, deberán cumplir las condiciones técnicas que exige la legislación vigente en materia de circulación y de seguridad viaria, en especial por lo que se refiere a su capacidad.

En todo caso, estos vehículos han de tener en vigor el correspondiente certificado de inspección técnica de vehículos (ITV).

SECCIÓN 7ª. Vehículos de menos de cuatro ruedas

Artículo 45. Condiciones generales

A los efectos de esta ley, tendrán la consideración de vehículos de menos de cuatro ruedas aquellos que, por construcción, dispongan de un máximo de tres ruedas para circular y estén autopropulsados mecánicamente y homologados para el transporte de viajeros, de acuerdo con la normativa de aplicación.

Artículo 46. Competencias, autorización y requisitos

1. La competencia para autorizar el servicio de transporte de viajeros en vehículos de menos de cuatro ruedas, corresponderá al ayuntamiento del municipio en el que se desarrolle la actividad.

2. La autorización se documentará en la correspondiente licencia municipal previo cumplimiento de los requisitos que se establezcan mediante ordenanza municipal, en la que se especificará su vigencia.

3. La obtención de la autorización quedará condicionada a la suscripción de los seguros de responsabilidad civil que cubran los daños que puedan sufrir los viajeros en el transporte.

4. Estos vehículos, una vez obtenida la licencia municipal para prestar el servicio de transporte público de viajeros, podrán efectuar itinerarios interurbanos si disponen de la preceptiva autorización, que se otorgará si se cumplen los requisitos que se establezcan reglamentariamente y los vehículos se adaptan a las características de las vías públicas que utilicen en sus desplazamientos.

CAPÍTULO IV. Transporte público urbano de viajeros en vehículos de turismo (auto-taxis)

SECCIÓN 1ª. Concepto, ámbito de aplicación y competencias

Artículo 47. Objeto, ámbito de aplicación, régimen jurídico y principios

1. El objeto del presente capítulo es regular la prestación del servicio de auto-taxi, que, a los efectos de esta ley, se considera el transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo que se presta, por cuenta ajena, mediante una retribución económica, íntegramente en un único término municipal del territorio de la comunidad autónoma de las Illes Balears.

2. La prestación del servicio de auto-taxi se regirá por la presente ley, las normas de la comunidad autónoma de las Illes Balears y las ordenanzas municipales.

3. La prestación del servicio de auto-taxi se somete a los siguientes principios:

- a) Establecimiento de tarifas obligatorias dirigidas a asegurar el equilibrio económico de la actividad.
- b) Suficiencia del servicio.
- c) Respeto a los derechos de los usuarios.

Artículo 48. Competencias

Corresponde a los ayuntamientos, con carácter general, ejercer las competencias administrativas en relación con el servicio de auto-taxi, en particular fijar la normativa, otorgar y revocar licencias, definir el marco tarifario, acreditar la aptitud de los conductores mediante el procedimiento establecido, así como, en su caso, sus incompatibilidades, y ejercer las tareas de inspección y sanción.

Artículo 49. Condiciones generales de prestación del servicio

Las condiciones generales de prestación de los servicios de auto-taxi son las siguientes:

a) Los servicios deberán prestarse íntegramente en un único término municipal del territorio de la comunidad autónoma de las Illes Balears, salvo los supuestos legal o reglamentariamente exceptuados.

b) El servicio se prestará mediante vehículos de turismo con capacidad de hasta de siete plazas, incluida la de la persona conductora. Los vehículos adaptados para personas con discapacidad podrán tener hasta nueve plazas, pero no podrán transportar más de siete personas incluida la persona conductora.

c) Los ayuntamientos, con la finalidad de garantizar el acceso de todas las personas al servicio de auto-taxi, promoverán y asegurarán la presencia de vehículos adaptados al uso de personas con movilidad reducida, en cumplimiento del [Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre \(RCL 2007, 2199 y RCL 2008, 586 \)](#), por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los medios de transportes para personas con discapacidad. Estos vehículos darán un servicio preferente a las personas con discapacidad, pero no tendrán este uso exclusivo.

No se podrá negar el acceso a los vehículos a los perros de asistencia que utilicen las personas con discapacidad, ni se podrá limitar el transporte de las sillas de ruedas o similares de las personas con movilidad reducida.

d) Los servicios de auto-taxi deberán contratarse por la capacidad total del vehículo.

e) Los vehículos que presten servicio de auto-taxi deberán estar equipados con un aparato taxímetro de un modelo debidamente aprobado, correctamente instalado y verificado, según se dispone en el [Real Decreto 889/2006, de 21 de julio \(RCL 2006, 1537, 2017 \)](#), por el que se regula el control metrológico del Estado sobre los instrumentos de medida, y en la [Orden ITC/3709/2006, de 22 de noviembre \(RCL 2006, 2176 \)](#), por la que se regula el control metrológico del Estado sobre los aparatos taxímetros, o en la normativa que los sustituya, salvo los vehículos de sustitución que hayan notificado este hecho a la administración y cuya autorización esté domiciliada en municipios que tengan menos de cien licencias de auto-taxis expedidas y vigentes; en cuanto a los municipios que dispongan de más de cien licencias, se estará a lo dispuesto reglamentariamente. Igualmente, todos los vehículos deberán disponer de un módulo que indique, en el interior y en el exterior, tanto la disponibilidad del vehículo como la tarifa.

Las tarifas aplicables serán visibles para el usuario desde el interior del vehículo e incluirán, además, las tarifas especiales y los suplementos autorizados.

f) Los ayuntamientos regularán los siguientes aspectos del servicio:

i. Las condiciones de estacionamiento, los turnos de las paradas y la circulación de los vehículos en las vías públicas.

ii. La normativa relativa a la explotación de las licencias de auto-taxi en relación con los días de descanso, las vacaciones, los turnos de guardia, las excedencias y las actividades auxiliares y complementarias del taxi.

iii. Las condiciones exigibles a los vehículos relativas a la cilindrada, la carrocería, las ventanillas, la pintura, los distintivos y la categoría de los vehículos, así como a la imagen corporativa.

iv. Las normas básicas de indumentaria y equipamiento de los conductores.

v. Las condiciones específicas por las que se puede negar la prestación de un servicio.

vi. La formación específica de los conductores con relación a las pautas de atención a las personas con discapacidad.

vii. Cualquier otro de carácter análogo a los anteriores referido a las condiciones de prestación de los servicios de auto-taxi, y particularmente a la calidad y la adaptación a la demanda de los usuarios.

Artículo 50. Régimen tarifario

1. Los ayuntamientos, dentro de su ámbito territorial, podrán fijar las tarifas previa audiencia de las asociaciones representativas del sector y de las asociaciones de consumidores y usuarios. Estas tarifas, que pueden revisarse periódicamente y de manera excepcional cuando se produzca una variación en los costes que altere significativamente el equilibrio económico, garantizarán que se cubra el coste real del servicio en condiciones normales de productividad y organización, permitiendo una amortización adecuada y un beneficio industrial razonable.

2. Las condiciones de aplicación de las tarifas se determinarán reglamentariamente.

3. Mediante los análisis que lo justifiquen y los correspondientes procedimientos de fijación de precios, que se fijarán reglamentariamente, podrá establecerse la posibilidad de la implantación de tarifas únicas equivalentes entre diversos municipios, a solicitud de los mismos.

4. Reglamentariamente se elaborará un modelo de estudio económico para la mejor gestión de la actualización de las tarifas que equilibre los ingresos y los costes del servicio.

5. Dentro del ámbito insular se tenderá a la unificación de conceptos y suplementos tarifarios de las tarifas urbanas e interurbanas que resulten aconsejables.

Artículo 51. Prestación efectiva del servicio de auto-taxi

1. Los titulares de las licencias prestarán el servicio en las condiciones y el régimen jurídico establecido en la presente ley y demás normas reglamentarias.

2. El servicio podrá prestarse por su titular o conductores que cumplan las condiciones de carácter personal que se establecen, contratados de conformidad con el Estatuto de los trabajadores o la normativa que sea de aplicación.

3. Las administraciones competentes, junto con las asociaciones profesionales representativas del sector del taxi y los sindicatos, promoverán la incorporación de combustibles y motores que resulten menos contaminantes, pudiéndose establecer disposiciones y programas de promoción para aquellos vehículos que incorporen estas tecnologías.

4. Los municipios o las entidades competentes pueden establecer en sus ordenanzas los requisitos para la clasificación y la identificación de los vehículos taxi que se incorporen a programas de motores y/o combustibles menos contaminantes, otorgándoles el distintivo de eco-taxis o similar.

SECCIÓN 2ª. Títulos para prestar el servicio de auto-taxi

Artículo 52. Licencias de auto-taxi

1. Los servicios de auto-taxi se prestarán mediante los vehículos adscritos a las licencias municipales, salvo los vehículos de sustitución, debidamente autorizados, para los casos de accidentes, averías y similares.

2. Cada licencia estará vinculada a un vehículo concreto, identificado por su matrícula, sin perjuicio de otros datos que sean exigibles.

3. Las licencias de auto-taxi se expedirán a las personas físicas o jurídicas que reúnan los requisitos exigidos para el ejercicio de esta actividad.

Las licencias estarán limitadas a un máximo de dos autorizaciones por titular. No obstante, se podrá ser titular de una tercera licencia cuando los vehículos que se adscriban a la misma, durante toda la vigencia de dicha licencia, estén adaptados para personas con movilidad reducida, sin perjuicio de las que puedan recibir por transmisión en virtud de herencia, jubilación forzosa o incapacidad total de su anterior titular.

4. Las licencias de carácter temporal se otorgarán preferentemente a los titulares de licencias de carácter ordinario.

Artículo 53. Régimen jurídico

1. Los ayuntamientos establecerán el procedimiento para otorgar, modificar y extinguir las licencias, y las condiciones para prestar el servicio de auto-taxi. Las personas que soliciten una licencia de auto-taxi acreditarán los requisitos exigidos de carácter personal, económico, laboral y social, así como otros que se determinen reglamentariamente, garantizándose los principios de publicidad, transparencia y libre concurrencia.

2. Las licencias de auto-taxi podrán ser de carácter ordinario, que son las otorgadas sin un plazo de duración predeterminada, o de carácter temporal, que son las otorgadas para una duración determinada, dentro del ámbito territorial de los respectivos ayuntamientos cuando así lo aconsejen las necesidades de los potenciales usuarios y usuarias.

3. Para el otorgamiento de las licencias ordinarias, los ayuntamientos deberán elaborar un informe justificativo de la necesidad o la conveniencia de establecer nuevas licencias, y deberán comunicarlo a las asociaciones más representativas del sector dentro de su término municipal o, en defecto de éstas, a las de ámbito insular o autonómico.

En todo caso, las licencias ordinarias de nueva creación se otorgarán de conformidad con los procedimientos que establece la normativa de régimen local, mediante un concurso en el que se valorará de manera preferente, entre otros aspectos, la dedicación previa a la profesión en régimen de trabajador asalariado o de familiar del trabajador autónomo que no tenga la condición de asalariado, durante el tiempo que se establezca.

4. Para otorgar las licencias temporales, los ayuntamientos, mediante un acto administrativo, aprobarán un plan regulador que determine su adjudicación, las condiciones de prestación del servicio, el número mínimo y máximo, las condiciones a las cuales habrán de sujetarse, los derechos y las obligaciones, la cuantía de la tasa, los supuestos de revocación, el plazo de duración y demás condiciones que se consideren adecuadas o necesarias.

Los ayuntamientos comunicarán la previsión anual de licencias temporales de auto-taxi a los órganos insulares competentes para la expedición de las autorizaciones interurbanas, a los efectos de la aplicación del régimen jurídico establecido en el [artículo 69.4](#) de esta ley.

Artículo 54. Transmisión

1. La transmisión de las licencias estará condicionada a la previa autorización del ayuntamiento competente y

al cumplimiento de las condiciones exigidas en la presente ley, en el reglamento que la desarrolle y en la normativa municipal reguladora del servicio de auto-taxi.

2. La transmisibilidad de las licencias de auto-taxi quedará condicionada al pago de los tributos y las sanciones pecuniarias impuestas por resolución firme en vía administrativa que se hayan impuesto al titular para el ejercicio de la actividad.

3. Las licencias temporales de auto-taxi serán intransmisibles.

Artículo 55. Extinción

1. Las licencias para la prestación del servicio de auto-taxi se extinguen por alguna de las siguientes causas:

- a) La renuncia de su titular, a través de un escrito dirigido al órgano que concedió la licencia.
- b) La revocación en los supuestos previstos en el [artículo 111.1](#) de esta ley, una vez finalizado el correspondiente expediente administrativo por resolución firme.
- c) La revocación por razones de interés público, con la correspondiente indemnización económica, que se ha de calcular de conformidad con los parámetros objetivos que determinen su valor real.
- d) La revocación en los casos que reglamentariamente se determinen.
- e) El arrendamiento, la cesión o el traspaso no autorizado de la explotación de las licencias y de los vehículos vinculados a las mismas.
- f) La muerte del titular sin herederos forzosos.
- g) La caducidad.

2. En los casos de revocación de las licencias por razones de interés público, el órgano competente podrá ofrecer, con carácter previo a la instrucción del expediente de extinción correspondiente, la posibilidad de que los titulares interesados renuncien a la licencia en las condiciones que se determinen en el reglamento que desarrolle la presente ley.

Artículo 56. Permiso municipal de taxista

1. Para conducir vehículos con licencia de auto-taxi se requerirá el permiso municipal de taxista.
2. Para obtener el permiso municipal de taxista, se deberán cumplir los requisitos y las condiciones exigidos en la norma de desarrollo de la presente ley así como en los reglamentos municipales.
3. Los permisos municipales de taxista se renovarán cada cinco años y se podrán prorrogar expresamente por el mismo plazo.
4. El taxista deberá solicitar la renovación del permiso municipal de taxista antes de que finalice su vigencia.
5. Los ayuntamientos impulsarán medidas destinadas a fomentar la calidad, la estabilidad y la seguridad laboral en el sector del taxi, así como de promoción de la conciliación de la vida laboral y familiar.

Asimismo, sin perjuicio de lo que establece este artículo y de acuerdo con las tasas o los tributos generados por el sector del taxi, programarán regularmente cursos de formación continuada en las materias relacionadas con el sector.

SECCIÓN 3ª. Vehículos y régimen económico

Artículo 57. Vehículos y características

1. La licencia municipal de auto-taxi únicamente podrá estar vinculada a un vehículo, del cual disponga su titular en virtud de un título de propiedad, usufructo, arrendamiento financiero o leasing.

2. Los vehículos de turismo destinados a la prestación del servicio de auto-taxi deberán cumplir los requisitos que se determinen reglamentariamente en cuanto a las condiciones genéricas de seguridad, capacidad, confort, antigüedad máxima, prestaciones medioambientales, imagen corporativa y, en su caso, accesibilidad.

3. El número de plazas de los vehículos vinculados a las licencias de auto-taxi no podrá ser superior a siete, incluida la persona que conduce.

4. Como excepción a lo establecido en el punto anterior, los vehículos destinados al transporte de personas con discapacidad serán vehículos de turismo, aunque podrán tener una capacidad máxima de hasta nueve plazas, incluida la persona conductora, y las plazas que excedan de siete quedarán reservadas a los mecanismos de sujeción de la silla de ruedas. En ningún caso se podrán transportar en estos vehículos más de siete personas incluida la persona conductora.

Artículo 58. Sustitución del vehículo

Cuando, por avería o accidente, sea necesario sustituir temporalmente el vehículo con el que se presta el servicio del taxi, se deberán cumplir las condiciones que se determinen reglamentariamente.

SECCIÓN 4ª. Derechos y obligaciones de los usuarios

Artículo 59. Derechos y obligaciones de los usuarios

1. Las personas que utilicen los servicios de auto-taxi tienen los derechos que se indican a continuación:

a) Conocer la identidad de la persona o la entidad prestataria y de la autorización, así como las condiciones y el precio del servicio.

b) Transportar equipajes en las condiciones reglamentariamente establecidas.

c) Recibir el servicio en las condiciones de seguridad, higiene, accesibilidad y confort establecidas.

d) Elegir libremente la ruta.

e) Formular reclamaciones.

2. Las personas que utilicen los servicios de auto-taxi tienen las siguientes obligaciones:

a) Pagar el precio de los servicios según el régimen de tarifas establecido.

b) Mantener un correcto comportamiento durante el servicio.

c) No manipular, destruir ni deteriorar ningún elemento del vehículo.

d) Respetar las instrucciones de la persona conductora que estén dirigidas a una mejor prestación del servicio.

CAPÍTULO V. Transporte público discrecional de viajeros

SECCIÓN 1ª. Transporte público discrecional de viajeros en autobús

Artículo 60. Definición

El transporte público discrecional de viajeros en autobús es el que se presta con vehículos de más de nueve plazas incluida la persona conductora, sin sujeción a un itinerario, un calendario y un horario preestablecidos.

Artículo 61. Régimen jurídico

1. Para prestar un servicio de transporte público discrecional de viajeros en autobús se requerirá la autorización previa correspondiente expedida por el órgano competente de la administración de transportes en que se tenga que domiciliar dicha autorización, que habilitará para prestar servicios de transporte tanto urbano como interurbano.

2. Al régimen de otorgamiento, modificación y extinción de las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros en autobús así como a las condiciones de prestación de este servicio, en lo no previsto en esta ley, les serán de aplicación las reglas por las que en cada momento se rijan las autorizaciones de transporte discrecional de viajeros en autobús establecidas en la normativa estatal y en sus normas de desarrollo.

3. Se podrán crear autorizaciones de transporte discrecional de viajeros en autobús de ámbito autonómico o insular previo informe técnico justificativo. El procedimiento para otorgarlas, modificarlas o extinguirlas y las condiciones para prestar el servicio se establecerán reglamentariamente.

4. Las autorizaciones de transporte público de viajeros en autobús otorgadas de conformidad a la normativa estatal de aplicación, habilitan a su titular tanto para prestar servicios de transporte de esta clase como para intermediar en su contratación.

Artículo 62. Condiciones generales de prestación

1. Durante la prestación del transporte público discrecional de viajeros deberán respetarse el número máximo de viajeros que puede transportar el vehículo de acuerdo con el permiso de circulación.

Asimismo deberá respetarse cualquier otra limitación relativa al número de viajeros que establezcan las autorizaciones o los títulos en los que específicamente se ampare el transporte que se preste o las normas que resulten de aplicación.

2. La autorización habilita para transportar el equipaje de los viajeros que ocupen el vehículo.

3. Los vehículos amparados en una autorización de transporte público discrecional de viajeros podrán transportar objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros, cuando su transporte resulte compatible con las características del vehículo y no implique molestias o inconvenientes injustificados para los viajeros ni afecte a la seguridad de los vehículos.

Artículo 63. Contratación

Notas de vigencia

Ap. 4 añadido por [art. 1.2](#) de [Decreto-ley núm. 2/2017, de 26 de mayo. LIB\2017\98](#).

1. Los servicios de transporte discrecional de viajeros en autobús deberán ser contratados por la capacidad total del vehículo.

2. No obstante lo anterior, por razones de una adecuada ordenación del sistema de transportes en esta comunidad autónoma, podrá admitirse la contratación por plaza, con pago individual por asiento, en los siguientes supuestos:

a) En los transportes turísticos.

b) En los transportes discretionales que tengan el origen o el destino en puertos y aeropuertos de las Illes Balears, cuando la ida, la vuelta o ambos trayectos hayan sido contratados directamente por los usuarios antes de desplazarse a las Illes Balears, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca.

c) En los otros supuestos excepcionales que reglamentariamente se establezcan.

3. La contratación del transporte discrecional de viajeros en autobús deberá prestarse en nombre propio o mediante una persona autorizada por la administración de transportes u otro intermediario reconocido por la legislación específica de turismo.

4. Los servicios a que hace referencia el apartado 1 se contratarán en las oficinas o en los locales de la empresa y no se podrán prestar a viajeros que no los hayan contratado previamente. Queda prohibida la captación de clientela fuera de las oficinas o de los locales de la empresa transportista.

Artículo 64. Actividades de intermediación

Notas de vigencia

Ap. 2 añadido por [art. 1.3 de Decreto-ley núm. 2/2017, de 26 de mayo. LIB\2017\98.](#)

Ap. 1 renumerado por [art. 1.3 de Decreto-ley núm. 2/2017, de 26 de mayo. LIB\2017\98.](#) Su anterior numeración era ap. único.

1. La intermediación en la contratación de los transportes públicos de viajeros sujetos a autorización administrativa queda reservada a:

a) Las personas físicas o jurídicas que sean titulares de una licencia o autorización de transporte público que les habilite para este tipo de transporte.

b) Las agencias de viajes y otros intermediarios, que en la contratación de cualesquiera modalidades de transporte de viajeros se registrarán por la legislación específica de turismo.

c) Las cooperativas de transportistas y las sociedades de comercialización, que podrán intermediar en la contratación de transportes discrecionales de viajeros que vayan a ser prestados por los socios que sean titulares de una autorización de transporte de viajeros.

2. Los sujetos a que hace referencia el apartado anterior podrán hacer la mediación en la contratación del transporte discrecional de viajeros en autobús sin más limitaciones que las derivadas de la legislación mercantil y, en especial, del principio de libre competencia. En consecuencia, podrán suscribir contratos con carácter anual o plurianual y con relación a todo el territorio de las Islas Baleares o a una parte del mismo

SECCIÓN 2ª. Transporte turístico

Artículo 65. Definiciones

1. Tendrá la consideración de transporte turístico el transporte que, siendo de una duración inferior a veinticuatro horas y sin incluir la pernoctación, se oferte a través de una agencia de viajes u otro intermediario reconocido por la legislación específica de turismo, y se preste conjuntamente con otros servicios complementarios de naturaleza turística, tales como la manutención, la guía turística o similar.

2. Las condiciones relativas a la prestación del servicio de transporte turístico se establecerán reglamentariamente.

3. Los servicios regulados en el [artículo 63.2.b\)](#) de esta ley no tienen la consideración de transporte turístico.

Artículo 66. Vehículos

El servicio de transporte turístico deberá prestarse con vehículos provistos de la correspondiente autorización de transporte público discrecional de viajeros, y podrá contratarse por plaza con pago individual por asiento.

Artículo 67. Condiciones de prestación

Las condiciones de prestación de los servicios de transporte turístico se determinarán reglamentariamente en cada ámbito insular.

SECCIÓN 3ª. Transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo

Artículo 68. Definiciones

1. A los efectos de esta ley, se entiende por:

a) Servicio de transporte público discrecional en vehículos de turismo: el transporte de las personas con equipaje.

b) Vehículo de turismo: vehículo automóvil distinto de la motocicleta, concebido y fabricado para el transporte de personas con una capacidad máxima de hasta nueve plazas incluida la persona conductora.

2. El ejercicio de la actividad de transporte público discrecional en vehículos de turismo se somete a los siguientes principios:

a) Intervención administrativa para garantizar un nivel de calidad adecuado en la prestación del servicio de transporte público.

b) Establecimiento de tarifas obligatorias o de referencia dirigidas a asegurar el equilibrio económico de la actividad y la suficiencia del servicio. Reglamentariamente se elaborará un modelo de estudio económico para la mejor gestión de la actualización de las tarifas que equilibre los ingresos y los costes del servicio.

c) Respeto a los derechos de los usuarios.

Artículo 69. Régimen jurídico

Notas de vigencia

Ap. 5 añadido por [art. 7.1](#) de [Ley núm. 6/2018, de 22 de junio. LIB\2018\184](#).

1. Para prestar un servicio de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo, se requerirá la correspondiente autorización expedida por el órgano competente de la administración de transportes del municipio en que esté domiciliada dicha autorización.

2. Al régimen de otorgamiento, modificación y extinción de las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo, así como a las condiciones de prestación de este servicio, en lo no previsto en esta ley, les serán de aplicación las reglas por las que en cada momento se rijan las autorizaciones de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo establecidas en la normativa estatal y en sus normas de desarrollo.

3. El órgano competente de la administración de transportes establecerá el régimen jurídico de las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo de ámbito autonómico o insular, en este ámbito territorial.

4. Las autorizaciones para la prestación de un servicio de transporte público discrecional de viajeros en vehículo de turismo de carácter temporal se regirán por las disposiciones que establezcan los órganos competentes para la expedición de las autorizaciones en su respectivo ámbito insular sobre las condiciones que hayan de cumplirse, el procedimiento de autorización, los derechos y las obligaciones del sujeto autorizado, el plazo de duración, la cuantía de la tasa, los supuestos de revocación de la autorización y demás condiciones que se consideren adecuadas.

5. Las autorizaciones de transporte discrecional de viajeros en vehículo de turismo de ámbito insular, ya sean de carácter permanente o temporal, se tienen que regir por las disposiciones que aprueben los consejos insulares respectivos, en las que se tienen que establecer el procedimiento de autorización, los derechos y las obligaciones del sujeto autorizado, el plazo de duración, la cuantía de la tasa, los supuestos de revocación de la autorización y el resto de condiciones que se consideren adecuadas.

Artículo 70. Títulos

1. Con carácter general, la obtención de la autorización de transporte interurbano está sometida a la previa obtención de la correspondiente licencia de transporte urbano o de auto-taxi, otorgada por el ayuntamiento.

2. La pérdida o la retirada de la licencia de auto-taxi dará lugar a la cancelación automática de la autorización de transporte interurbano, salvo que la autoridad competente decida expresamente su mantenimiento por razones de interés público.

3. Las autorizaciones de servicio público discrecional de viajeros en vehículos de turismo que se otorguen en virtud de la obtención de la previa licencia municipal de carácter temporal o estacional tendrán la misma duración que la que de la licencia, y su validez estará circunscrita al ámbito de la isla del ayuntamiento otorgante o al área que dentro de ésta se establezca.

4. Las autorizaciones ampararán exclusivamente para el ejercicio de la actividad de transporte público de viajeros en vehículos de turismo.

5. Cada autorización estará referida a un vehículo concreto identificado por su matrícula, sin perjuicio de otros datos que sean exigibles.

6. El titular de la autorización no podrá arrendar, ceder o traspasar la explotación del título propio ni del vehículo adscrito al mismo, sin perjuicio de los supuestos legalmente previstos de transmisión.

Artículo 71. Regímenes especiales de recogida de viajeros

1. Con carácter general, la prestación del servicio de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo tendrá su origen en el municipio para el cual se ha obtenido la autorización, y se aplicarán las tarifas autorizadas.

2. No obstante, se podrán constituir regímenes de recogida de viajeros fuera de los municipios para los cuales se ha expedido la autorización de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo.

3. El órgano competente para la expedición de las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo establecerá las condiciones de recogida de viajeros para dichos regímenes y, en su caso, el régimen tarifario de aplicación.

4. Estos regímenes especiales de recogida de viajeros se establecerán y ordenarán sin perjuicio de las competencias que pudieran corresponder a los ayuntamientos en relación a la prestación del servicio y al otorgamiento y la revocación de las licencias municipales.

Artículo 72. Competencias

1. La administración de transporte competente en cada ámbito podrá encargar las competencias que le corresponden a un ayuntamiento o una agrupación de ayuntamientos.

2. En el caso de que el ayuntamiento correspondiente ejerza la competencia en materia de taxi de acuerdo con lo previsto en el punto anterior, podrán elaborarse y aprobarse las ordenanzas municipales reguladoras de la prestación del servicio, con sujeción a lo dispuesto en esta ley y en sus normas de desarrollo.

Artículo 73. Condiciones generales de prestación del servicio

1. El servicio se prestará mediante vehículos de turismo con una capacidad máxima de hasta siete plazas, incluida la persona conductora.

2. Las características técnicas de la cilindrada, la carrocería, las ventanillas, la pintura, los distintivos y la categoría de los vehículos, serán las que determinen los ayuntamientos dentro de su ámbito funcional, si bien reglamentariamente la administración competente para la expedición de las autorizaciones podrá establecer los requisitos mínimos que deberán cumplir los vehículos destinados a esta actividad.

3. El servicio se prestará a petición del usuario de manera directa o mediante un centro de atención al usuario.

4. Con carácter general, el servicio de transporte público discrecional en vehículos de turismo se prestará mediante la contratación global del vehículo.

5. Todos los vehículos destinados a esta actividad deberán hallarse provistos del aparato taxímetro, en el que estarán incorporados las tarifas y los suplementos, que entrará en funcionamiento con la bajada de bandera.

6. En el vehículo deberá llevarse la documentación obligatoria reglamentariamente establecida por la normativa nacional y por los órganos competentes de la administración de transportes de las Illes Balears.

7. Reglamentariamente podrá regularse la prestación del servicio de transporte de encargos, entendido como el transporte del equipaje u otros objetos personales del usuario sin que éste se halle en el vehículo. La prestación de este servicio será opcional para el titular de la autorización.

8. La administración competente deberá garantizar el acceso de todas las personas al servicio de transporte público discrecional en vehículos de turismo. Con esta finalidad, promoverán y asegurarán la incorporación de vehículos de turismo adaptados para el uso de personas con movilidad reducida, de acuerdo con la normativa vigente.

Artículo 74. Los conductores

Reglamentariamente podrán establecerse los derechos y deberes de los conductores, los requisitos mínimos que deberán cumplir y la documentación de carácter personal que deberán presentar.

Sección 4ª. Actividad de alquiler de vehículos con conductor

Notas de vigencia

Añadida por [art. 2](#) de [Decreto-ley núm. 2/2017, de 26 de mayo. LIB\2017\98](#).

Notas de vigencia

Ap. 6 añadido por [art. 7.2](#) de [Ley núm. 6/2018, de 22 de junio. LIB\2018\184](#).

Añadido por [art. 2](#) de [Decreto-ley núm. 2/2017, de 26 de mayo. LIB\2017\98](#).

1. La actividad de alquiler de vehículos con conductor viene regulada por la normativa estatal, conforme a la cual la utilización del servicio de alquiler de vehículos con conductor está condicionada a su contratación previa. A estos efectos, se llevará obligatoriamente en el vehículo la documentación acreditativa de esta contratación.

Queda prohibida la captación de clientela fuera de las oficinas o de los locales de la empresa de alquiler.

2. En el ámbito territorial de las Islas Baleares, la acreditación del plazo máximo de deslocalización de los vehículos provistos de la autorización de alquiler con conductor expedida en otras comunidades autónomas se hará documentalente con la presentación, si se requiere, de los billetes de desplazamiento de ida y vuelta.

3. Los consejos insulares, en su respectivo ámbito territorial, podrán crear un registro de los vehículos provistos de la autorización de alquiler con conductor deslocalizados de sus respectivas comunidades autónomas con los datos que consideren oportunos.

En cualquier caso, en el funcionamiento del registro se respetará lo que disponga la normativa legal de protección de datos.

4. De acuerdo con lo que establece el [artículo 6](#) de la [Ley 4/2014, de 20 de junio \(LIB 2014, 152 y LIB 2015, 75\)](#), de Transportes Terrestres y Movilidad Sostenible de las Islas Baleares, los consejos insulares podrán crear autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor de ámbito insular, bien sean de carácter permanente o temporal, para las que establecerán el correspondiente régimen jurídico así como las condiciones de otorgamiento, modificación, extinción o otras que consideren necesarias.

5. La actividad de alquiler de vehículos con conductor está sometida al régimen sancionador establecido en la [Ley 16/1987, de 30 de julio \(RCL 1987, 1764\)](#), de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificada por la [Ley 9/2013, de 4 de julio \(RCL 2013, 1034 y 1513\)](#); así como en el capítulo VI del [título I](#) de la Ley 4/2014, de 20 de junio, de Transportes Terrestres y Movilidad Sostenible de las Islas Baleares, que le sea de aplicación.

6. Las autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor de ámbito insular, ya sean de carácter permanente o temporal, se tienen que regir por las disposiciones que aprueben los consejos insulares respectivos, en las que se tienen que establecer el procedimiento de autorización, los derechos y las obligaciones del sujeto autorizado, el plazo de duración, la cuantía de la tasa, los supuestos de revocación de la autorización y el resto de condiciones que se consideren.

CAPÍTULO VI. Régimen sancionador y de control del transporte público de viajeros

SECCIÓN 1ª. La inspección

Artículo 75. Inspección

1. Los órganos competentes, según lo dispuesto en los [artículos 5](#), [6](#) y [7](#) de esta ley, ejercerán la inspección de los servicios regulados en este título.

2. Los titulares de las concesiones, autorizaciones, licencias y, en general, las personas afectadas por esta ley han de facilitar 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 de acuerdo con la misma y las disposiciones que la desarrollen o la legislación general en materia de transportes. Las personas que se encuentren en los vehículos o en las instalaciones citadas colaborarán con la autoridad competente y sus agentes en el ejercicio de sus funciones.

3. La autoridad competente y sus agentes podrán requerir la presentación de los documentos a que se refiere el párrafo anterior en las dependencias de la administración, únicamente en la medida en que esta exigencia resulte necesaria para comprobar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la presente ley y en su normativa de desarrollo.

4. Las actuaciones de la autoridad competente y sus agentes se harán constar en un acta o un boletín de denuncia que recoja los antecedentes o las 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 la persona interesada. Los hechos constatados por la autoridad competente y sus agentes, tendrán valor probatorio cuando se formalicen en documento público observando los requisitos legales pertinentes, sin perjuicio de las pruebas que puedan aportar las personas interesadas en defensa de sus derechos e intereses.

5. El personal de los servicios de inspección pondrá en conocimiento de los órganos competentes los hechos que descubra en ejercicio de su función que puedan ser constitutivos de infracción de la normativa reguladora de otros sectores, especialmente por lo que se refiere a los ámbitos laboral, fiscal y de seguridad vial.

6. Los funcionarios adscritos a los servicios de inspección de las administraciones públicas competentes en materia de transportes terrestres, en el ejercicio de sus funciones tendrán la consideración de autoridad.

En caso de necesidad, los miembros de la inspección podrán solicitar, para un eficaz cumplimiento de su

función, el apoyo necesario de las unidades o de los destacamentos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y de las policías locales.

SECCIÓN 2ª. La responsabilidad

Artículo 76. Responsabilidad administrativa

1. La responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras del transporte de viajeros corresponderá:

a) A la persona física o jurídica titular de la licencia, el contrato de servicio público o la autorización, en las infracciones cometidas con ocasión de actividades y servicios sujetos a licencia, contrato o autorización administrativa.

b) A la persona física o jurídica titular de la actividad o propietaria del vehículo, en las infracciones cometidas con ocasión del ejercicio de las actividades reguladas en la presente ley sin haber solicitado y obtenido la licencia, el contrato o la autorización correspondiente.

En este sentido, se considera titular del transporte o la actividad clandestina de que se trate la persona física o jurídica que materialmente lo lleve a cabo en nombre propio, lo organice o asuma la correspondiente responsabilidad empresarial, así como aquella que sin ser personal asalariado o dependiente colabore en la realización de dicho transporte o actividad.

c) 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 en las infracciones cometidas por usuarios o, en general, por terceras personas no incluidas en los apartados a) y b) anteriores que realicen actividades afectadas por la legislación reguladora del transporte de viajeros.

2. Se exigirá la correspondiente responsabilidad administrativa por las infracciones establecidas en la presente ley sin perjuicio de la que pueda corresponder por infracción de la legislación penal, de tráfico, laboral u otras aplicables.

3. La responsabilidad administrativa se exigirá a las personas físicas o jurídicas a las que se refiere el apartado 1 anterior, con independencia de que las acciones u omisiones de las que derive esta responsabilidad hayan sido realizadas materialmente por ellas o por el personal de su empresa, sin perjuicio de que puedan deducir las acciones que a su juicio resulten procedentes contra las personas a las que sean materialmente imputables las infracciones.

Artículo 77. Infracciones independientes

Tendrán la consideración de infracciones independientes aquellas que se cometan en distintas expediciones de transporte, aun cuando los hechos infrinjan los mismos o semejantes preceptos. No obstante, tratándose de expediciones de servicios de transporte regular, sean 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 éstos no podían ser corregidos hasta su regreso a la sede empresarial, se considerarán constitutivos de una sola infracción, aun cuando hubieran tenido lugar durante distintas expediciones parciales.

Artículo 78. Regla general

Notas de vigencia

Ap. 8 añadido por [art. 1.4](#) de [Decreto-ley núm. 2/2017, de 26 de mayo. LIB\2017\98](#).

La responsabilidad administrativa por las infracciones establecidas en la presente ley se imputará de conformidad con lo previsto en la misma y la normativa que la desarrolle, con las siguientes particularidades

referidas a los tipos de transporte:

1. Transporte público regular de viajeros por carretera.
2. Transporte público urbano regular de viajeros.
3. Transporte público de viajeros en vehículos de menos de cuatro ruedas.
4. Transporte público de viajeros en mini-trenes o trenes turísticos.
5. Transporte público urbano de viajeros en vehículos de turismo (auto-taxis).
6. Transporte turístico.
7. Transporte público discrecional de viajeros en autobús y en vehículos de turismo.
8. Alquiler de vehículos con conductor

SECCIÓN 3ª. Las infracciones

Artículo 79. Clasificación

Sin perjuicio de las causas de caducidad y de revocación y de las medidas correctoras y cautelares establecidas en esta ley, las infracciones se clasificarán en muy graves, graves y leves.

SUBSECCIÓN 1ª. Transporte público regular de viajeros por carretera

Artículo 80. Infracciones muy graves

Se considerarán infracciones muy graves:

1. Prestar el servicio de transporte público regular de viajeros sin el título preceptivo.
2. Incumplir las condiciones de explotación de los servicios de transporte público regular permanente o temporal de viajeros de uso general.
3. Incumplir las condiciones de explotación de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso especial, de transporte regular en condiciones especiales de prestación, de transporte a la demanda o transporte de zona.
4. Incumplir los tráficos o los puntos de parada establecidos en el título.
5. La no suscripción de los seguros que obligatoriamente deban contratarse de acuerdo con la legislación aplicable.

Artículo 81. Infracciones graves

Se considerarán infracciones graves:

1. Prestar el servicio de transporte regular de viajeros de uso general con servicios de transporte regular de uso especial, de transporte regular en condiciones especiales de prestación, de transporte a la demanda o transporte de zona, fuera de los supuestos reglamentariamente establecidos.
2. No tener el preceptivo documento en el que deban formularse las reclamaciones de los usuarios, negar u obstaculizar su disposición al público, así como ocultar o demorar injustificadamente la puesta en conocimiento de la inspección del transporte terrestre de las reclamaciones o quejas consignadas en aquel, de acuerdo con lo reglamentariamente determinado.

Artículo 82. Infracciones leves

Se considerará una infracción leve, en el uso de los servicios públicos que regula esta ley, incumplir las obligaciones establecidas en el [artículo 15](#) anterior.

SUBSECCIÓN 2ª. Transporte público urbano de viajeros**Artículo 83. Infracciones muy graves**

Se considerarán infracciones muy graves:

1. Prestar el servicio público urbano de transporte regular permanente de uso general de viajeros sin la correspondiente concesión administrativa.
2. Prestar el servicio público urbano de transporte regular de uso especial de viajeros, de transporte regular en condiciones especiales de prestación, de transporte a la demanda o transporte de zona, sin la correspondiente autorización administrativa.

Artículo 84. Infracciones graves

Se considerarán infracciones graves:

1. Incumplir las condiciones de prestación de los servicios públicos regulares permanentes de viajeros de uso general.
2. Incumplir las condiciones de prestación de los servicios públicos regulares de viajeros de uso especial, de transporte regular en condiciones especiales de prestación, de transporte a la demanda o transporte de zona.

SUBSECCIÓN 3ª. Transporte público de viajeros en vehículos de menos de cuatro ruedas**Artículo 85. Infracciones muy graves**

Se considerarán infracciones muy graves:

1. Prestar el servicio de transporte de viajeros en vehículos de tres ruedas sin la correspondiente licencia municipal.
2. Prestar el servicio de transporte de viajeros sin el correspondiente seguro de responsabilidad civil.

Artículo 86. Infracciones graves

Se considerará una infracción grave prestar el servicio de transporte de viajeros incumpliendo las condiciones establecidas en la licencia municipal.

SUBSECCIÓN 4ª. Transporte público de viajeros en mini-trenes o trenes turísticos**Artículo 87. Infracciones muy graves**

Se considerarán infracciones muy graves:

1. Prestar el servicio de transporte en mini-trenes o trenes turísticos sin la correspondiente autorización o con una autorización que ya no sea vigente.
2. Prestar servicios en condiciones que puedan afectar la seguridad de las personas por suponer peligro grave y directo para las mismas y/o sin haber suscrito los seguros obligatorios establecidos en la legislación vigente o en las ordenanzas municipales o reglamentos.

Artículo 88. Infracciones graves

Se considerarán infracciones graves:

1. Incumplir las condiciones de servicio del transporte en mini-trenes o trenes turísticos.
2. Incumplir los requisitos exigibles a los vehículos con los que se presta el servicio.

SUBSECCIÓN 5ª. Transporte público urbano de viajeros en vehículos de turismo (auto-taxis)

Artículo 89. Infracciones muy graves

Se considerarán infracciones muy graves:

1. Prestar el servicio de transporte público de viajeros en vehículos de turismo sin la preceptiva licencia municipal o el certificado de aptitud.

2. Carecer del correspondiente permiso municipal o no tenerlo en vigor, y circular en un vehículo con signos externos propios de los auto-taxis de manera orientada a la captación de clientes o captar clientes sin contar con la preceptiva licencia.

No obstante lo dispuesto en el apartado 1 y el párrafo anterior, cuando el infractor cumpla los requisitos exigidos para obtener la autorización administrativa y ésta se haya obtenido antes de la emisión de la propuesta de resolución del expediente, esta falta se sancionará como infracción leve.

3. No haber realizado o superado las revisiones que reglamentariamente hayan establecido las entidades locales.

4. Prestar servicios de transporte, con medios propios o ajenos, distintos a los autorizados expresamente por las autoridades correspondientes.

5. Prestar servicios de transportes fuera de los límites territoriales amparados por las autorizaciones, salvo los supuestos legal o reglamentariamente exceptuados.

6. Incumplir las condiciones de prestación del servicio de auto-taxi a que se refiere el [artículo 49](#), o las condiciones o los requisitos para la transmisión de las licencias de auto-taxi que establece el [artículo 54](#), ambos de esta ley.

7. Prestar el servicio de transporte público urbano de viajeros en vehículos de turismo que superen el número de plazas legal o reglamentariamente establecido o que conste en la autorización.

8. Prestar servicios utilizando vehículos cuyas condiciones técnicas no permitan asegurar su funcionamiento adecuado y representen riesgo de daños a las personas.

9. Negar u obstruir la actuación de los servicios de inspección de los órganos competentes que impida el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas.

Se considerará incluida en la infracción tipificada en este apartado la desobediencia a las órdenes impartidas o la desatención a los requerimientos realizados por los órganos competentes o por las autoridades y sus agentes que directamente realicen la vigilancia y el control del transporte en el uso de las facultades que se les hayan conferido y, especialmente, el incumplimiento de las órdenes de inmovilización de los vehículos en los supuestos legalmente previstos.

10. Usar títulos expedidos a nombre de otras personas sin hacer previamente la transmisión conforme a lo que establece esta ley y el resto de normativa aplicable.

11. Dejar de prestar el servicio durante más de treinta días consecutivos, o sesenta no consecutivos durante un año, salvo que se disponga de autorización expresa para ello.

12. Prestar el servicio utilizando personas no autorizadas o que no cumplan las condiciones exigidas en esta ley y en el resto de la normativa que le sea de aplicación.

13. No disponer de un taxímetro, de sus elementos u otros instrumentos o medios de control que

obligatoriamente se tengan que llevar instalados en el vehículo, o disponer de algunos que estén manipulados o que no funcionen adecuadamente por un motivo imputable al titular o a quien conduce, salvo los supuestos legal o reglamentariamente exceptuados.

14. Prestar el servicio o circular en estado de embriaguez o bajo los efectos de estupefacientes o similares.

15. Abandonar un viajero sin prestar el servicio para el cual se le ha requerido o negarse a prestarlo sin causa justificada.

16. Conducir el vehículo adscrito a la licencia de auto-taxi una persona sin el permiso municipal de taxista o con el permiso caducado, suspendido o retirado temporalmente, o sin cumplir las normas correspondientes de la Seguridad Social.

17. Prestar el servicio o circular con un vehículo sin haber corregido las deficiencias de forma reiterada.

18. No disponer del seguro correspondiente.

19. Cometer una infracción grave de acuerdo con lo previsto en el artículo siguiente, cuando en los veinticuatro meses anteriores a su comisión se haya sido objeto de sanción, mediante resolución firme, por una infracción tipificada en un mismo apartado de este artículo.

Artículo 90. Infracciones graves

Se considerarán infracciones graves:

1. No respetar los puntos de estacionamiento, los días libres o el horario que estén establecidos, o el itinerario marcado por el cliente.

2. No prestar el servicio, salvo que se esté expresamente autorizado.

3. Cobrar cantidades distintas de las resultantes de las tarifas vigentes o cantidades por conceptos no tarifados, así como cobrar individualmente por asiento en los supuestos no autorizados, indicarlas inadecuadamente en la torreta o no facilitar a la persona usuaria el recibo correspondiente del servicio realizado en los términos que reglamentariamente se prevean.

4. Manipular o falsear de cualquier manera el libro de reclamaciones o el talonario de recibos, así como no diligenciarlos o no hacer constar en ellos los datos esenciales.

5. Negarse a la actuación de los servicios de inspección o agentes de la autoridad u obstruirla cuando no se den las circunstancias previstas en el [artículo 89.9](#) anterior.

6. Dejar de prestar el servicio durante diez días consecutivos, quince no consecutivos durante un mes o cuarenta no consecutivos durante doce meses consecutivos. No se computarán los períodos en los cuales, por cualquier causa, el ayuntamiento hay autorizado expresamente dejar de prestar el servicio.

7. En caso de vehículos adaptados, no prestar el servicio de manera preferente a las personas con movilidad reducida, no permitir el acceso a los vehículos a los perros de asistencia que utilicen las personas con una discapacidad visual o negarse a transportar las sillas de ruedas o similares de las personas con movilidad reducida.

8. Contratar el servicio de transporte público urbano de viajeros en vehículos de turismo por plaza, fuera de los supuestos legal o reglamentariamente permitidos.

9. Incumplir los requisitos relativos a las condiciones genéricas de seguridad, capacidad, confort, antigüedad máxima, prestaciones medioambientales, imagen corporativa o, en su caso, accesibilidad, que se hayan establecido reglamentariamente.

10. No disponer del documento preceptivo en el cual han de figurar las reclamaciones de los usuarios o negar u obstaculizar su disposición al público, así como ocultar las reclamaciones o las quejas consignadas en aquél,

o demorar injustificadamente su comunicación a las administraciones de acuerdo con lo que determina esta ley.

11. Iniciar servicios fuera del ámbito territorial de la autorización, salvo en los casos legamente o reglamentariamente autorizados, cuando no se deba considerar como infracción muy grave.

12. Incumplir las prescripciones sobre la exhibición de publicidad en los vehículos.

13. Prestar el servicio con un vehículo de antigüedad superior a la reglamentariamente establecida.

14. Cometer cualquiera de las infracciones previstas en el artículo 89 anterior que, por su naturaleza, ocasión o circunstancia no se haya de calificar como muy grave, lo que deberá justificarse en la resolución correspondiente.

15. Cometer una infracción leve de acuerdo con lo previsto en el artículo 91, cuando en los veinticuatro meses anteriores a su comisión se haya sido objeto de sanción, mediante resolución firme, por una infracción tipificada en un mismo apartado de este artículo.

Artículo 91. Infracciones leves

Se considerarán infracciones leves:

1. Prestar un servicio de transporte sin disponer de las autorizaciones administrativas previas que exige la normativa reguladora, siempre que se acredite debidamente que se cumplan los requisitos exigidos para obtenerlas en la forma establecida en el último párrafo del [artículo 89.2](#) de la presente ley.

2. Prestar el servicio sin disponer, a bordo del vehículo, de la documentación preceptiva o sin llevar los distintivos en el lugar establecido, conforme a lo que disponen la presente ley y su normativa de desarrollo, salvo que esta infracción se deba calificar como falta muy grave o grave, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 89 y [90](#) anteriores.

3. Transportar un mayor número de viajeros que el autorizado por la licencia, salvo que esta infracción se deba calificar como muy grave o grave, de acuerdo con lo que disponen los artículos 89 y 90 anteriores.

4. No exhibir las tarifas, los avisos u otros documentos de exhibición obligada o situarlos en lugares diferentes a los previstos en esta ley o en la normativa que la desarrolla, o exhibirlos de manera que, por sus dimensiones, su legibilidad, su redacción u otras circunstancias, dificulten o impidan el acceso del público.

5. Incumplir, los usuarios, las obligaciones establecidas en el [artículo 59.2](#) de esta ley.

6. No comunicar, los titulares de una licencia de auto-taxi o de un permiso municipal de taxista, el cambio de domicilio.

Cuando la falta de comunicación de los datos a los que hace referencia este apartado fuese determinante para el conocimiento por parte de la administración de hechos sancionables, se considerará interrumpido el plazo de prescripción hasta que se comuniquen dichos datos.

7. No mantener el vehículo en condiciones de limpieza y salubridad adecuadas o no señalar la prohibición de fumar.

8. No disponer de cambio de moneda metálica o de billetes hasta la cuantía que reglamentariamente se determine.

9. Cometer cualquiera de las infracciones previstas en el [artículo 90](#) anterior que, por su naturaleza, ocasión o circunstancia no se haya de calificar como grave. Estas circunstancias se tienen que justificar y motivar en la resolución correspondiente.

SUBSECCIÓN 6ª. Transporte turístico

Artículo 92. Infracciones muy graves

Se considerarán infracciones muy graves:

1. Prestar el servicio de transporte con cobro individual o con reiteración de itinerario o prestar un servicio de transporte turístico con una autorización exclusiva de transporte discrecional, fuera de los supuestos expresamente permitidos o incumpliendo las condiciones establecidas.

2. Realizar la actividad de mediación en la contratación del transporte turístico sin el título preceptivo.

Artículo 93. Infracciones graves

Se considerarán infracciones graves:

1. Incumplir cualquiera de las condiciones de prestación de los servicios de transporte turístico establecidas en el [artículo 67](#) anterior.

2. Prestar el servicio de transporte turístico utilizando la mediación de una persona física o jurídica no autorizada, sin perjuicio de la sanción que pueda corresponder al mediador.

SUBSECCIÓN 7ª. Transporte público discrecional de viajeros en autobús y en vehículos de turismo

Artículo 94. Infracciones muy graves

Notas de vigencia

Ap. 6 añadido por [art. 1.5](#) de [Decreto-ley núm. 2/2017, de 26 de mayo. LIB\2017\98](#).

Se considerarán infracciones muy graves:

1. Prestar el servicio de transporte público discrecional de viajeros sin la autorización preceptiva.

2. Arrendar, ceder o traspasar la explotación del título fuera de los casos legalmente permitidos.

3. Intervenir como mediador en la contratación del transporte público de viajeros sin el título preceptivo.

4. Prestar el servicio de transporte público discrecional de viajeros sin la autorización correspondiente, aun cuando se disponga de la de intermediario turístico.

5. No suscribir los seguros que obligatoriamente deban contratarse de acuerdo con la legislación aplicable.

6. Ofrecer o prestar servicios de transporte de viajeros publicitados en páginas web o en otros medios sin el título habilitante con la finalidad de realizarlos o de intervenir como mediador en su contratación.

Artículo 95. Infracciones graves

Notas de vigencia

Ap. 7 añadido por [art. 1.6](#) de [Decreto-ley núm. 2/2017, de 26 de mayo. LIB\2017\98](#).

Se considerarán infracciones graves:

1. Incumplir cualquiera de las condiciones de prestación de los servicios de transporte discrecional de viajeros en autobús establecidas en el [artículo 62, apartados 1 y 2](#) , de esta ley.
2. Contratar por plaza en los transportes discrecionales de viajeros fuera de los supuestos que se establecen en esta ley o reglamentariamente.
3. Incumplir cualquiera de las condiciones generales de prestación de los servicios de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo establecidas en el [artículo 73](#) de esta ley.
4. Iniciar el servicio de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo en un origen distinto del municipio de la autorización, con excepción de los casos permitidos.
5. Incumplir el régimen tarifario.
6. Incumplir los requisitos reglamentariamente exigidos a los conductores que prestan servicios de transportes urbanos e interurbanos en vehículos de turismo.
7. Prestar el servicio de transporte público discrecional de viajeros incumpliendo las condiciones establecidas en el [artículo 63.4](#) .

Artículo 96. Infracciones leves

Se considerará una infracción leve transportar objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros previstos en el [artículo 62 apartado 3](#) de esta ley, que causen molestias o inconvenientes injustificados a los viajeros o que afecten a la seguridad de los vehículos.

Subsección 8ª. Alquiler de vehículos con conductor

Notas de vigencia

Añadida por [art. 1.7](#) de [Decreto-ley núm. 2/2017, de 26 de mayo. LIB\2017\98](#).

Artículo 96 bis. [Infracciones graves]

Notas de vigencia

Añadido por [art. 1.7](#) de [Decreto-ley núm. 2/2017, de 26 de mayo. LIB\2017\98](#).

Se considerarán infracciones graves:

1. No acreditar documentalmente el plazo máximo de deslocalización permitido en la normativa vigente para los vehículos provistos de la autorización de alquiler con conductor expedida en otras comunidades autónomas.
2. Incumplir los requisitos establecidos por el consejo insular en cuanto al registro de los vehículos provistos de la autorización de alquiler con conductor expedida en otras comunidades autónomas.
3. Incumplir los requisitos establecidos por el consejo insular competente en cuanto a las autorizaciones de alquiler con conductor de ámbito insular.

SECCIÓN 4ª. Las sanciones y el procedimiento sancionador

SUBSECCIÓN 1ª. Las sanciones**Artículo 97. Cuantificación y graduación**

Notas de vigencia

Ap. 1 párr. 2º modificado por [art. 1.8](#) de [Decreto-ley núm. 2/2017, de 26 de mayo. LIB\2017\98](#).

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el [artículo 79](#) anterior, las infracciones leves se sancionarán con multa de hasta 400 euros; las graves, con multa de 401 a 1.000 euros; y las muy graves con multa de 1.001 a 6.000 euros.

Las infracciones tipificadas en los puntos 1, 3 y 6 del artículo 94, cuando se refieran al transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo, se sancionarán con una multa de 6.001 a 12.000 euros.

2. La reincidencia en la comisión de una misma infracción en el plazo de veinticuatro meses, sancionada mediante resolución firme, se sancionará con multa del cincuenta por ciento más del máximo previsto en la escala correspondiente.

La cuantía de la sanción que se imponga, dentro de los límites establecidos en los párrafos anteriores, se graduará de acuerdo con la repercusión social del hecho infractor, la intencionalidad, la naturaleza de los perjuicios causados, la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido y la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora, conforme a las reglas y dentro de los intervalos correspondientes.

3. Independientemente de lo establecido en los párrafos anteriores, la infracción o las anomalías detectadas y las sanciones que correspondan por infracción de las normas de aplicación se comunicarán, si procede, a la autoridad competente.

Artículo 98. Infractores no residentes

En la imposición y la ejecución de sanciones por infracciones cometidas por personas que no acrediten su residencia en territorio español, serán de aplicación las reglas que se indican a continuación, junto con las que, en su caso, se establezcan reglamentariamente de forma expresa:

1. El vehículo utilizado en la prestación del transporte objeto de la denuncia quedará inmovilizado hasta que la empresa denunciada pague la sanción que corresponda, o bien deposite su importe o garantice su pago.

El depósito que, en su caso, realice el denunciado deberá constituirse en euros, en metálico o utilizando una tarjeta de crédito.

Cuando el denunciado no haga efectivo el depósito del importe de la sanción en el momento de la denuncia, se le permitirá que señale una persona o una entidad que constituya una caución suficiente del pago del importe total de la sanción propuesta en la denuncia, conforme a lo que reglamentariamente se determine.

2. Cuando, habiendo intentado la notificación al denunciado en el curso del expediente sancionador, ésta no se haya podido efectuar, la notificación se remitirá al departamento ministerial competente en materia de transportes del país en que resida para que se le notifique. Con este trámite se entiende realizada la obligación de notificar.

3. Cuando las sanciones impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa no sean satisfechas en el período voluntario, si el vehículo de que se trate hubiera quedado inmovilizado durante la tramitación del expediente, se podrá vender en pública subasta, en la forma que reglamentariamente se establezca. En este caso, el dinero obtenido queda afecto al pago del importe de la sanción, los gastos originados por la inmovilización, la subasta y la responsabilidad del transportista por la custodia del vehículo, su carga y sus pertenencias. El sobrante, si lo hubiere, quedará a disposición de la persona sancionada.

SUBSECCIÓN 2ª. El procedimiento sancionador

Artículo 99. Ámbito procedimental

Los expedientes sancionadores se tramitarán de acuerdo con el procedimiento sancionador previsto en el ámbito competencial que corresponda: en el transporte urbano, el correspondiente al ámbito municipal, y en el transporte interurbano, el previsto en la normativa autonómica reguladora del procedimiento sancionador.

Artículo 100. Pago voluntario

En todos los supuestos en que la persona interesada decida voluntariamente hacer efectiva la sanción antes de que transcurran los treinta días siguientes a la notificación del expediente sancionador, la cuantía pecuniaria de la sanción propuesta se reducirá en un treinta por ciento.

El pago de la sanción pecuniaria con anterioridad a que se dicte la resolución sancionadora implicará, por una parte, que la persona interesada está conforme con los hechos denunciados y renuncia a formular alegaciones; y, por otra, que termina el procedimiento y se dictará la resolución expresa que lo declara. Aunque el procedimiento sancionador se dé por terminado de esta manera, la persona interesada podrá interponer los mismos recursos que le hubieran correspondido en el supuesto de que el procedimiento hubiese terminado de forma ordinaria.

SUBSECCIÓN 3ª. La prescripción y la caducidad

Artículo 101. La prescripción

1. Las infracciones previstas en el presente capítulo prescribirán en el plazo de un año, de conformidad con las condiciones establecidas en el [artículo 132](#) de la [Ley 30/1992, de 26 de noviembre \(RCL 1992, 2512, 2775 y RCL 1993, 246\)](#) , del régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común, excepto las tipificadas en los [puntos 1 y 3 del artículo 94](#) de esta ley, cuando se refieran al transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo, que prescribirán en el plazo de tres años.

2. Las sanciones previstas en el presente capítulo prescribirán en el plazo de un año, de conformidad con las condiciones establecidas en el [artículo 132](#) de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, del régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común.

3. El plazo de prescripción de las infracciones se interrumpirá cuando se practiquen las actuaciones, que deberán figurar de forma expresa en el expediente, dirigidas a aclarar la identidad o el domicilio del denunciado o cualquier otra circunstancia necesaria para comprobar y calificar la infracción.

4. Cuando estas acciones se vean obstaculizadas por la alteración o la falta de documentación obligatoria, o bien por la falta de comunicación al ayuntamiento de los datos exigidos en la presente ley, se considerará interrumpida la prescripción hasta que se obtenga esta información.

Artículo 102. Caducidad del procedimiento

El plazo máximo para notificar la resolución del procedimiento sancionador será de un año, contado desde la fecha del acuerdo de iniciación. En el supuesto de no haberse notificado la resolución del procedimiento en dicho plazo, se producirá la caducidad del mismo, debiendo dictarse resolución expresa que la declare.

SECCIÓN 5ª. Reglas especiales para el régimen sancionador del transporte público urbano de viajeros en vehículos de turismo (auto-taxis)

SUBSECCIÓN 1ª. Sanciones y medidas accesorias

Artículo 103. Sanciones

1. La comisión de una infracción, independientemente de la sanción pecuniaria que le corresponda, podrá implicar la adopción de las medidas correctoras y cautelares a las que se refiere la subsección 2ª de la presente sección, sin perjuicio de que se declare la expiración o la revocación de las licencias, siempre que se cumplan los requisitos que se establecen en esta ley.

2. Las infracciones previstas en los [apartados 10, 13 y 15 del artículo 89](#) de esta ley, además de la sanción pecuniaria correspondiente, podrán conllevar la revocación del permiso municipal de taxista de las personas implicadas. Además, las infracciones previstas en los apartados 10 y 13 del mismo artículo también podrán conllevar la revocación de la licencia de auto-taxi.

3. Las infracciones relativas a la regulación del servicio de taxi podrán conllevar la suspensión temporal de la licencia durante los siguientes plazos: las infracciones leves, quince días; las graves, de tres a seis meses; y las muy graves, de seis meses a un año.

4. Cuando las personas responsables de las infracciones previstas en el artículo 89 mencionado hayan sido sancionadas, a través de una resolución definitiva, por una infracción tipificada en el mismo apartado del mismo artículo en los veinticuatro meses anteriores a su comisión, la infracción podrá conllevar la retirada temporal de la licencia de auto-taxi o permiso municipal de taxista, durante el plazo máximo de un año. La tercera y las sucesivas infracciones en un plazo de doce meses podrán conllevar la retirada temporal de la licencia o del permiso durante un plazo máximo de cinco años.

5. Independientemente de las sanciones que correspondan conforme a lo que establecen los párrafos anteriores, el incumplimiento reiterado y de gravedad manifiesta de las condiciones impuestas en las autorizaciones de licencias de auto-taxi y permiso municipal de taxista, podrá conllevar su revocación. Se considerará incumplimiento reiterado y de gravedad manifiesta haber sido sancionado, en un período de veinticuatro meses consecutivos, mediante resoluciones firmes en la vía administrativa, por la comisión de como mínimo tres infracciones muy graves o seis de carácter grave por vulneración de las condiciones impuestas. Se considerarán así los aspectos que configuren la naturaleza de la actividad de la que se trate y delimiten el ámbito, además del ejercicio de la actividad del titular, y el mantenimiento de los requisitos exigidos para otorgar la autorización y prestar el servicio.

Artículo 104. Retirada del taxímetro y depósito de la documentación

1. La suspensión temporal y la revocación de la licencia de auto-taxi implican, además de la entrega de esta documentación, la obligación de retirar del vehículo el taxímetro y el resto de signos externos de cumplimiento obligado para los vehículos adscritos a una licencia de auto-taxi.

La documentación acreditativa para prestar el servicio de auto-taxi será depositada en la unidad administrativa del ayuntamiento correspondiente. La retirada del taxímetro y del resto de signos externos tendrá que ser constatada por los agentes de la autoridad, que lo notificarán a la unidad administrativa correspondiente. Los titulares de la licencia de auto-taxi están obligados a facilitar esta inspección o comprobación.

2. La suspensión temporal o la revocación del permiso municipal de taxista implica la obligación del titular de depositarlo en la unidad administrativa del ayuntamiento correspondiente.

Artículo 105. Retirada del vehículo

En el caso de que el titular de una licencia de auto-taxi incumpla lo que dispone el apartado primero del artículo anterior, la policía local le retirará el vehículo adscrito a la licencia y lo depositará en los almacenes o depósitos municipales, en los cuales permanecerá mientras no se cumpla lo que dispone el artículo anterior. Se devengarán las tasas o las exacciones que correspondan por la retirada y el depósito como si se tratara de un vehículo retirado de la vía pública.

En el caso de que el titular de un permiso municipal de taxista incumpla lo que dispone el apartado segundo del artículo anterior, la policía local le retirará este documento.

Artículo 106. Ejecutividad de las resoluciones

1. Las resoluciones de suspensión y revocación de la licencia de funcionamiento de auto-taxi y del permiso municipal de taxista, serán ejecutivas a partir de la fecha de la notificación de la resolución que ponga fin a la vía administrativa.

2. La persona que haya sido sancionada con la revocación de la licencia de auto-taxi o el permiso municipal de taxista, no podrá ser titular de otra licencia ni obtener el permiso de taxista hasta que hayan transcurrido cinco años desde la firmeza de la revocación o la sanción.

SUBSECCIÓN 2ª. Medidas correctoras y cautelares

Artículo 107. Adopción de medidas correctoras

El ayuntamiento, previo informe técnico correspondiente, podrá ordenar en cualquier momento la adopción de las medidas correctoras que resulten adecuadas para reparar las deficiencias que se aprecien respecto de las condiciones de seguridad, higiénico-sanitarias, estructurales o de accesibilidad de los vehículos adscritos a una licencia de auto-taxi.

Artículo 108. Inmovilización

1. Cuando se considere que las deficiencias a que se refiere el artículo anterior pueden afectar a la seguridad del transporte, las condiciones higiénico-sanitarias, la accesibilidad o la imagen del servicio, se podrá disponer la inmovilización del vehículo. Esta medida implica el depósito inmediato del vehículo inmovilizado en el garaje propio del titular, en un taller de reparaciones o en dependencias municipales, donde deberá permanecer hasta la reparación de las deficiencias apreciadas y así se constate en el nuevo informe que deberán emitir los servicios técnicos municipales.

También serán objeto de inmovilización los vehículos que ejerzan la actividad sin la correspondiente licencia o autorización expedida por el organismo competente o que la ejerzan fuera del ámbito territorial amparado por la licencia o la autorización.

2. Cuando con motivo de la actuación de los agentes de la autoridad se aprecien anomalías en un vehículo o en la documentación, se podrá ordenar la inmovilización del vehículo en la forma prevista en el artículo anterior e intervenir la documentación para revisarla o confrontarla, lo que se hará constar en el acta de revisión o en el boletín de denuncia. Una vez reparadas las anomalías o efectuadas las comprobaciones pertinentes, podrá levantarse la inmovilización del vehículo y devolver la documentación, salvo que resulte procedente la adopción de otro tipo de medidas correctoras o sancionadoras.

Artículo 109. Compatibilidad con otras medidas

1. La adopción de medidas correctoras y cautelares es compatible con la apertura de expedientes sancionadores dirigidos a la revocación de las licencias. Estas medidas se podrán mantener mientras no se haya dictado resolución firme.

2. No podrán levantarse las medidas correctoras y cautelares mientras los servicios técnicos o administrativos municipales no hayan comprobado la desaparición de las causas que las motivaron.

SUBSECCIÓN 3ª. La caducidad y la revocación de la licencia municipal de auto-taxi y la revocación del permiso municipal de taxista

Artículo 110. Caducidad

1. El permiso municipal de taxista caducará por las siguientes causas:

a) No haber solicitado o superado la renovación del permiso. El ayuntamiento podrá regular las causas de subsanación, en su caso, de la caducidad del permiso municipal.

b) La defunción, la jubilación total o la incapacidad laboral permanente del titular para ejercer la profesión.

c) La caducidad o la privación definitiva del permiso de conducción de la clase BTP.

d) La resolución firme de revocación del permiso municipal de taxista.

2. El ayuntamiento resolverá la caducidad del permiso municipal de taxista previa tramitación del correspondiente expediente, que podrá incoarse de oficio o a partir de la denuncia de un particular.

3. Los permisos municipales no se renovarán cuando se encuentren en alguna de las causas de caducidad.

Artículo 111. Revocación

1. Será procedente declarar la revocación de las licencias de auto-taxi, previos los informes reglamentariamente establecidos, en los siguientes supuestos:

- a) Usar un vehículo no adscrito a la licencia.
- b) Dejar de prestar, injustificadamente, servicio al público durante treinta días consecutivos o sesenta días no consecutivos durante un período de doce meses consecutivos, sin contar los períodos que, por cualquier causa, sean expresamente autorizados por el ayuntamiento.
- c) No disponer de los seguros en vigor que sean obligatorios.
- d) Arrendar, alquilar, apoderar o transferir una licencia de auto-taxi o cualquier otro acto que suponga su explotación, sin la autorización expresa del ayuntamiento.
- e) Haber sido objeto de una sanción que conlleve la revocación de la licencia mediante resolución firme.
- f) Explotar la licencia de auto-taxi con conductores que no cumplan los requisitos exigidos por la normativa vigente, salvo que el titular acredite que no conocía ni podía conocer dicho incumplimiento.
- g) Incumplir los requisitos establecidos en los [artículos 49 y 54](#) de esta ley.

2. Será procedente declarar la revocación de los permisos municipales de taxista en los siguientes supuestos:

- a) Incumplir o no respetar lo dispuesto en el artículo 59 de esta ley sobre los derechos de los usuarios.
- b) Haber sido objeto de una sanción que implique la revocación del permiso.
- c) Tener el permiso de conducción de la clase B2 retirado definitivamente, revocado, anulado o caducado.
- d) Cobrar cantidades diferentes a las resultantes de la aplicación de las tarifas vigentes o cantidades por conceptos no tarifados.
- e) Haber sido objeto, por resolución firme, de dos sanciones administrativas muy graves o de tres graves en un período de veinticuatro meses consecutivos.

3. La revocación será resuelta por el ayuntamiento, con la tramitación previa del expediente contradictorio correspondiente, que se podrá incoar de oficio o a instancia de parte.

4. La declaración de la revocación es totalmente independiente y no impide que se tramiten e impongan las medidas correctoras y cautelares, así como las sanciones, que correspondan al amparo de lo que dispone la [sección 4ª del capítulo VI del Título I](#) de esta ley.

SECCIÓN 6ª. Reglas especiales para el régimen sancionador del transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo

SUBSECCIÓN 1ª. Definiciones y personas responsables

Artículo 112. Definiciones

1. Se entiende por transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo el definido en el [artículo 68](#) de esta ley.

2. Es comercializador o intermediario de servicios de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo quien, en nombre propio o por cuenta de una tercera persona, mediante un precio o una retribución, ofrece estos servicios de transporte, mediante el contacto directo con posibles usuarios, con la finalidad de facilitar la contratación, independientemente de los canales de comercialización que utilice.

3. Se ofrecen los servicios regulados en este régimen sancionador específico desde el momento en que se

realizan las actuaciones previas de gestión, información, oferta u organización de cargas o servicios, necesarias para llevar a cabo la contratación de los transportes.

Artículo 113. Personas responsables

1. Serán responsables de las infracciones cometidas en materia de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo:

a) Los conductores y los propietarios de los vehículos con los cuales se preste el transporte, salvo que acrediten que no intervinieron en los hechos que se les imputan.

b) Las personas titulares de cualquier tipo de derecho de uso y disfrute sobre el vehículo con el que se preste el transporte, salvo que acrediten que no tuvieron ningún tipo de intervención en los hechos que se les imputan.

c) Las personas que comercialicen u oferten estos servicios de transportes.

2. La responsabilidad administrativa de los hechos a que se refieren los apartados anteriores se exigirá a las personas físicas o jurídicas, independientemente de que éstas o el personal de su empresa hayan llevado a cabo materialmente las acciones o las omisiones de las que dicha responsabilidad derive, sin perjuicio de que éstas puedan deducir las acciones que consideren procedentes contra las personas a las que sean materialmente imputables las infracciones

SUBSECCIÓN 2ª. Medidas cautelares, depósito del vehículo y actuaciones inspectoras

Artículo 114. Medidas cautelares

1. Cuando se detecten infracciones que consistan en la prestación de un transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo sin disponer de la pertinente autorización, licencia o habilitación administrativa, independientemente de que las personas responsables tengan la residencia en territorio español o dispongan de la documentación acreditativa de la identidad, se inmovilizará inmediatamente el vehículo.

En caso de que el vehículo sea de una empresa de arrendamiento de vehículos sin conductor y así conste en su permiso de circulación o en la documentación que la administración competente en materia de tráfico y circulación viaria considere equivalente, el vehículo no se inmovilizará, sino que los servicios de inspección, los agentes de vigilancia del transporte por carretera, o los policías locales, en el ámbito de sus propias competencias, retendrán el vehículo y, en un plazo de veinticuatro horas, lo comunicarán a la empresa arrendadora propietaria del vehículo para que proceda a retirarlo.

2. Los servicios de inspección, los agentes de vigilancia del transporte por carretera o los policías locales en el ámbito de sus propias competencias fijarán provisionalmente la cuantía de la multa.

3. El importe de la sanción deberá ser entregado en el momento de la denuncia en concepto de depósito, en moneda de curso legal en España. La autoridad o el agente denunciante deberá entregar al denunciado el escrito de denuncia y el recibo de depósito de la cantidad correspondiente.

4. La cantidad será entregada a resultas del acuerdo que en definitiva adopte la autoridad competente, a la que se remitirá esta cantidad junto con el escrito de denuncia.

5. Si se dejase sin efecto la denuncia o se redujera el importe de la multa, se pondrá a disposición de la persona interesada o de su representante la cantidad que en cada caso proceda.

Si el denunciado no hace efectivo el depósito del importe de la multa en el momento de la denuncia, se le permitirá, de acuerdo con lo dispuesto en la [Orden FOM/287/2009, de 9 de enero \(RCL 2009, 309\)](#) , y la normativa de desarrollo, que señale una persona o entidad que constituya caución suficiente por el importe del cincuenta por ciento de la cuantía de la sanción fijada provisionalmente.

6. El vehículo se inmovilizará en un lugar que reúna las condiciones de seguridad suficientes y que garantice la efectividad de la medida tomada.

7. A estos efectos, los miembros de la inspección del transporte terrestre o los agentes de las fuerzas actuantes que legalmente tienen atribuida la vigilancia deberán retener la documentación del vehículo hasta que se haya hecho efectivo el importe provisional de la sanción o se constituya un depósito o una caución del cincuenta por ciento de dicho importe.

En todo caso, serán responsabilidad del denunciado la custodia del vehículo y sus pertenencias y los gastos que dicha inmovilización pueda ocasionar, así como buscar los medios alternativos necesarios para hacer llegar los viajeros a su destino. De no hacerlo, la administración puede establecer dichas medidas, y los gastos que generen correrán por cuenta de la persona denunciada, sin que se pueda levantar la inmovilización del vehículo hasta que los abone.

8. En ningún caso podrá devolverse la documentación del vehículo o dejar sin efecto la medida cautelar de inmovilización del vehículo hasta que no se haga efectivo el importe provisional de la sanción o se constituya un depósito o una caución del cincuenta por ciento de dicho importe.

Artículo 115. Depósito del vehículo

1. Los vehículos depositados por haber sido inmovilizados por alguna de las causas previstas en este régimen sancionador específico, que no sean retirados por las personas titulares de derechos sobre los mismos, podrán ser objeto de las medidas previstas en la [Ley 16/1987, de 30 de julio \(RCL 1987. 1764 \)](#), de ordenación de los transportes terrestres, modificada por la [Ley 9/2013, de 4 de julio \(RCL 2013. 1034, 1513 \)](#), y en su reglamento de desarrollo.

2. En el momento de ordenar la inmovilización y el depósito del vehículo, la administración deberá advertir a la persona interesada de esta posibilidad.

Artículo 116. Actuaciones inspectoras

1. Sin perjuicio de los datos que sean obligatorios, en el boletín de denuncia o en el acta con el resultado de la actuación inspectora, se adjuntará un informe complementario con la descripción de las circunstancias de la comisión de la infracción y de las actuaciones llevadas a cabo durante la inspección.

2. Las actas levantadas por la inspección y los boletines de denuncia formalizados por los agentes de la autoridad tienen que reflejar con claridad y precisión los antecedentes y las circunstancias de los hechos o las actividades que constituyen el objeto de la misma, así como las disposiciones que, si procede, se consideran infringidas.

3. Las actas y los boletines de denuncia levantados por los agentes de la autoridad darán fe en vía administrativa de los hechos constatados, si no hay prueba en contra. La persona titular de la actividad o su representante legal, o en caso de ausencia quien conduzca el vehículo denunciado, podrá firmar estas actas y estos boletines. La firma de cualquiera de las personas indicadas no implicará la aceptación del contenido. La negativa a firmar el acta o el boletín de denuncia no supondrá en ningún caso la paralización o el archivo de las posibles actuaciones posteriores motivadas por el contenido de esta acta o este boletín.

4. En todo caso, los informes complementarios tendrán que motivar suficientemente, si procede, la incoación del correspondiente expediente sancionador.

TÍTULO II. El transporte ferroviario

CAPÍTULO I. Transporte por ferrocarril

SECCIÓN 1ª. Servicio de transporte por ferrocarril

Artículo 117. Definición

1. Se considera servicio de transporte por ferrocarril aquel que se presta con un vehículo que circula por un camino de rodadura fijo, que le sirve de sustentación y de guiado, de manera que el conjunto camino-vehículo constituye una unidad de explotación.

2. Dicho servicio de transporte tiene el carácter de servicio público de titularidad de la administración,

debiendo ser admitidas todas aquellas personas que lo deseen y cumplan las condiciones que se establezcan. Todos los ferrocarriles del ámbito de la comunidad autónoma de las Illes Balears se registrarán por esta ley y los reglamentos que la desarrollen, y supletoriamente por los títulos preliminar y primero de la [Ley 16/1987, de 30 de julio \(RCL 1987, 1764 \)](#), de ordenación de los transportes terrestres, modificada por la [Ley 9/2013, de 4 de julio \(RCL 2013, 1034, 1513 \)](#), y la [Ley 39/2003, de 17 de noviembre \(RCL 2003, 2685 \)](#), del sector ferroviario, y sus normas de desarrollo, en todo lo que no se oponga a la presente ley.

Artículo 118. Red Ferroviaria de Interés General de las Illes Balears

1. Se considerarán integradas en la Red Ferroviaria de Interés General de las Illes Balears (XFIGIB) todas las líneas ferroviarias actualmente explotadas por la entidad pública empresarial Servicios Ferroviarios de Mallorca (SFM).

2. Dado su carácter histórico y turístico añadido a la consideración de servicio público, el ferrocarril que cubre el servicio entre Palma y el Puerto de Sóller se rige por lo dispuesto en el capítulo III del título II de esta ley.

Artículo 119. Concepto y régimen jurídico

1. Son servicios ferroviarios de transporte público de la comunidad autónoma de las Illes Balears los servicios de transporte de viajeros y mercancías prestados en ferrocarril en el ámbito territorial de esta comunidad.

2. Los servicios que integran la Red Ferroviaria de Interés General de las Illes Balears están gestionados y explotados por la entidad pública empresarial Servicios Ferroviarios de Mallorca, regulada por el [Decreto 10/1994, de 13 de enero \(LIB 1994, 14 \)](#), de constitución y organización de dicha entidad.

3. El servicio ferroviario establecido entre Palma y el Puerto de Sóller es un contrato de gestión de servicio público gestionado y explotado de acuerdo con las condiciones establecidas en su título de concesión.

Artículo 120. Planificación de los servicios ferroviarios

1. Los servicios de transporte ferroviario, de acuerdo con los objetivos de movilidad sostenible y en el marco de las directrices establecidas por el planeamiento territorial, deberán planificarse mediante el Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears, que tiene carácter de plan territorial sectorial.

2. No se establecerán nuevas líneas cuando la construcción y la explotación no se planteen en términos económica y financieramente viables, o socialmente rentables.

3. El procedimiento para el proyecto, la construcción y la explotación de los servicios de transporte ferroviarios incluidos en la Red Ferroviaria de Interés General de las Illes Balears se establecerá reglamentariamente.

SECCIÓN 2ª. Establecimiento de nuevos servicios

Artículo 121. Aprobación del proyecto

1. Para establecer nuevas líneas ferroviarias de transporte público será necesario que la administración competente, de oficio o a instancia de parte interesada, apruebe un proyecto, que deberá incluir proyecto descriptivo y justificativo de las necesidades y de los factores a tener en cuenta, los planes generales y parciales, la descripción de las tareas y de las obras, las circunstancias técnicas para ejecutarlas, el presupuesto general y, en su caso, los presupuestos parciales, así como cualquier otra circunstancia que reglamentariamente se determine.

2. La aprobación del proyecto, así como del de las obras de ampliación o de mejora de las líneas preexistentes cuya ejecución resulte jurídicamente procedente, que requieran el uso de nuevos terrenos, supondrá la declaración de utilidad pública o interés social y la urgencia de la ocupación a efectos de la expropiación forzosa de los terrenos por los que haya de circular la línea o realizarse la ampliación o mejora, según lo previsto en la legislación de expropiación.

3. La construcción de los ferrocarriles de transporte público se ajustará a las características técnicas que reglamentariamente se establezcan para garantizar su calidad, seguridad y homogeneidad. Asimismo, se establecerán también reglas homogéneas en relación con el ancho de la vía y las dimensiones mínimas del

espacio entre vías.

4. Las explotaciones ferroviarias de transporte público, así como los vehículos, las instalaciones, los terrenos y las dependencias afectos a las mismas, serán inembargables, sin perjuicio de que judicialmente se pueda intervenir su explotación y asignar una parte de la recaudación a la amortización de la deuda. A este efecto, el acreedor podrá designar un interventor, asumiendo el riesgo y ventura, que compruebe la recaudación obtenida y se haga cargo de la parte que se haya indicado, que no podrá exceder del porcentaje o la cuantía que reglamentariamente se haya determinado.

Artículo 122. Modalidades de gestión

La administración podrá establecer nuevas líneas que no hayan de formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General de las Illes Balears mediante las dos siguientes modalidades:

1. Llevando a cabo la construcción con independencia de la explotación. En este caso la administración podrá construir la línea mediante cualquiera de los procedimientos de gestión directa o indirecta legalmente previstos y, una vez construida, explotarla directamente a través de la empresa pública Servicios Ferroviarios de Mallorca (SFM), o bien indirectamente, de acuerdo con lo establecido en los [artículos 123](#) y [124](#) de esta ley.

2. Llevando a cabo la construcción conjuntamente con la explotación a través del sistema de gestión indirecta.

SECCIÓN 3ª. Gestión indirecta

SUBSECCIÓN 1ª. Contrato de explotación

Artículo 123. Contrato para la explotación indirecta del servicio ferroviario

1. Como regla general, la persona física o jurídica que obtenga el contrato de servicios públicos, de acuerdo con lo previsto en la legislación vigente sobre contratación administrativa, llevará a cabo la explotación indirecta de la línea previamente construida.

2. Este contrato se adjudicará, generalmente, en la modalidad de concesión administrativa, en la que el adjudicatario gestionará el servicio a su riesgo y ventura.

3. El plazo de vigencia del contrato de explotación no podrá ser superior a quince años. Sin embargo, habida cuenta de las condiciones de amortización de los activos, si la gestión de la explotación se evalúa positivamente, la duración del contrato se podrá prorrogar como máximo durante un plazo no superior a la mitad del período originalmente establecido, de acuerdo con lo establecido en la normativa europea aplicable.

Artículo 124. Procedimiento de adjudicación

1. El contrato de gestión para la explotación del servicio se otorgará mediante el procedimiento abierto, de acuerdo con la normativa vigente en materia de contratos.

El concurso se basará en el pliego de condiciones aprobado por la administración, en el cual se incluirán los servicios básicos que deban prestarse, la clase y las características del material que deba aportarse, las funciones de mantenimiento y conservación que deban realizarse, el canon de concesión que deba satisfacerse a la administración como compensación de los gastos de construcción, el plazo de duración, el régimen de apoyo público que se establezca, la fianza que deba constituirse como garantía y las demás circunstancias que configuren la prestación del servicio.

2. Tanto en el concurso como en la prestación y la extinción posteriores del servicio se aplicarán disposiciones análogas a las establecidas en esta ley y en la legislación estatal para el transporte público regular de viajeros por carretera, y subsidiariamente la legislación de contratación administrativa.

SUBSECCIÓN 2ª. Contrato de construcción y explotación conjunta

Artículo 125. Contrato para la construcción y la explotación conjunta de un servicio ferroviario

1. Como regla general, cuando la administración decida, de oficio o a instancia de los particulares interesados, que la construcción y la explotación de una línea ferroviaria se lleven a cabo conjuntamente, a través del procedimiento de gestión indirecta, convocará un concurso para seleccionar la empresa a la que deba otorgarse la concesión de construcción y explotación de la correspondiente línea.

2. No obstante el procedimiento común de concesión previsto en el punto anterior, la administración podrá acordar construir y explotar el servicio, a través de cualquier otra forma de gestión que prevea la legislación de contratación administrativa.

3. Los particulares que pretendan construir y explotar un ferrocarril de transporte público dirigirán su solicitud al órgano administrativo competente, acompañada de los documentos que deban servir de base al correspondiente proyecto, que expliciten los datos y circunstancias previstas en el [artículo 121](#) de esta ley.

Artículo 126. Pliego de condiciones

1. El pliego de condiciones que tenga que regir el contrato de gestión para la construcción y la explotación de un servicio ferroviario tomará como base las condiciones contenidas en el proyecto y las de explotación previstas en el [artículo 124](#) anterior.

2. Tanto en el concurso como en la posterior prestación y extinción del servicio se aplicarán disposiciones análogas a las establecidas en esta ley y en la legislación estatal para el transporte público regular de viajeros por carretera, y subsidiariamente la legislación de contratación administrativa.

Artículo 127. Vigencia y extinción

1. Los contratos de construcción y explotación conjunta se concederán por un plazo máximo de quince años, de acuerdo con lo previsto en el [Reglamento \(CE\) núm. 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007 \(LCEur 2007, 2015 \)](#) , sobre los servicios públicos de transportes de viajeros por ferrocarril y carretera.

2. Las concesiones de construcción y explotación se extinguirán cuando finalice el plazo para el que fueron otorgadas.

Asimismo, las concesiones se extinguirán cuando la administración acuerde su rescate o su caducidad o cuando el concesionario renuncie a ellas. En estos casos se aplicarán disposiciones análogas a las establecidas en esta ley y en la legislación estatal para el transporte público regular de viajeros por carretera, y subsidiariamente la legislación de contratación administrativa en lo que no se oponga a la especial naturaleza del transporte ferroviario.

3. La administración podrá intervenir temporalmente en la prestación del servicio cuando exista riesgo de interrupción o de no prestación del mismo en las condiciones establecidas. En tal caso, las consecuencias económicas de la prestación continuarán correspondiendo al concesionario del servicio ferroviario.

SUBSECCIÓN 3ª. Derechos y obligaciones

Artículo 128. Derechos

1. Las empresas titulares de las concesiones de construcción y explotación de ferrocarriles de transporte público, así como de las que únicamente se refieran a la explotación, tendrán los siguientes derechos:

a) Utilizar los terrenos por los que haya de circular la línea cuando corresponda a la administración la aportación de los mismos según lo previsto en la correspondiente concesión.

b) Realizar, en nombre de la administración, las funciones de policía que les atribuya la normativa vigente.

c) Percibir, mientras dure la concesión, el abono del precio del transporte de los usuarios, con sujeción a las tarifas autorizadas por la administración.

d) Recibir, de la administración competente, las concesiones o autorizaciones de dominio público o de servicio

público que resulten necesarias para explotar el servicio.

e) Cualquier otro que reglamentariamente se determine, a fin de asegurar la viabilidad y la adecuada prestación del servicio.

2. Asimismo, las empresas titulares de las concesiones ferroviarias tendrán derecho a compensaciones de servicio público, de acuerdo con los principios y las condiciones establecidas en la normativa europea sobre este tipo de servicios.

3. Las empresas concesionarias podrán, por sí mismas o a través de terceras personas, mediante contrato, utilizar los terrenos, las instalaciones y las dependencias de la línea para actividades complementarias del transporte o compatibles con éste. La administración podrá prohibir o condicionar las actividades cuando éstas puedan perjudicar una adecuada prestación del servicio o resulten contrarias al interés público.

4. Las empresas concesionarias podrán realizar, previa autorización de la administración, las ampliaciones, las construcciones de ramales y otras modificaciones de la línea que no estén previstas en el título de concesión y que resulten necesarias para una mejor prestación del servicio. Asimismo, la administración podrá efectuar por sí misma estas actividades, sufragarlas o subvencionarlas, con la solicitud previa del concesionario, siempre que la utilidad social de las líneas o el interés público lo justifiquen.

5. Las empresas explotadoras de ferrocarriles de transporte público no precisarán autorizaciones, permisos o licencias administrativas para las obras de conservación o entretenimiento de las líneas e instalaciones, ni para los demás servicios auxiliares directamente relacionados con la explotación ferroviaria.

Artículo 129. Obligaciones

1. Las empresas titulares de las concesiones a que se refiere el [artículo 128](#) tendrán las siguientes obligaciones:

a) Cumplir las normas que dicte la administración respecto a la prestación, la calidad o la seguridad del servicio.

b) Respetar los límites tarifarios establecidos.

c) Cumplir y hacer cumplir las normas de policía de ferrocarriles.

d) Facilitar el control y la inspección de la administración.

e) Cumplir las demás obligaciones generales que establezca la legislación vigente, así como las de carácter específico establecidas en el título de concesión.

2. Las funciones de mantenimiento, conservación y reparación de la línea serán por cuenta de la empresa concesionaria, si no se establece expresamente lo contrario en el correspondiente título de concesión, la cual está obligada a mantener la línea, las instalaciones, las dependencias y el material móvil en un estado idóneo de conservación.

3. Las empresas ferroviarias que por causas debidamente justificadas no puedan prestar el servicio por ferrocarril podrán prestarlo por carretera durante un plazo no superior a siete días. De subsistir las causas por un período superior, la empresa deberá comunicarlo al órgano directivo competente, que podrá prohibir la continuidad del servicio por carretera o condicionarlo al cumplimiento de determinados requisitos.

Si el plazo de interrupción del servicio ferroviario supera los treinta días, la administración competente en la gestión del transporte ferroviario deberá dictar una resolución sobre la prestación alternativa del servicio, estableciendo las reglas y los plazos precisos de acuerdo con las circunstancias concurrentes.

La empresa concesionaria podrá prestar los servicios por carretera sustitutivos de los ferroviarios con medios propios o con la colaboración de otros transportistas legalmente autorizados.

SECCIÓN 4ª. Limitaciones a la propiedad

Artículo 130. Zona de dominio público

1. Se establecerán limitaciones a la propiedad de los terrenos inmediatos al ferrocarril consistentes en la declaración de zona de dominio público, zona de protección y límite de edificación.

2. Los servicios ferroviarios de la comunidad autónoma circularán entre zonas de dominio público, entendidos como tales los terrenos que ocupan la explanación de la línea ferroviaria, sus elementos funcionales y las instalaciones que tengan por objeto su correcta explotación, y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

En las zonas urbanas consolidadas, la franja será de cinco metros a cada lado. La administración competente en la gestión del transporte ferroviario podrá reducir estas distancias, previo informe de la empresa prestadora del servicio, cuando se acredite su necesidad y no se ocasione perjuicio a la seguridad, la regularidad, la conservación y el libre tránsito del ferrocarril. En ningún caso la zona de dominio público podrá ser inferior a dos metros a cada lado.

3. Se entenderá por explanación, la superficie de terreno en la que se ha modificado la topografía natural del suelo y sobre la que se encuentra la línea férrea, se disponen sus elementos funcionales y se ubican sus instalaciones, y por arista exterior de la explanación, la intersección del terreno natural con los taludes del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento.

4. En los casos especiales de puentes, viaductos, estructuras u obras similares, se podrán fijar como aristas exteriores de la explanación las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno. El terreno comprendido entre estas líneas será de dominio público.

5. En los túneles, la determinación de la zona de dominio público se extenderá a la superficie de los terrenos necesarios para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra y sus instalaciones accesorias, de acuerdo con las características geotécnicas del terreno, su altura sobre ellos y la disposición de sus elementos, teniendo en cuenta circunstancias tales como su ventilación y sus accesos.

6. Para el servicio ferroviario de Palma al Puerto de Sóller, en consideración a sus características peculiares y a la antigüedad de su construcción, podrán establecerse reglamentariamente normas especiales para las zonas de dominio público, de protección, y de límite de edificación.

Artículo 131. Zona de protección

La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado, delimitada interiormente por la zona de dominio público definida en el artículo 130 anterior, y exteriormente por dos líneas paralelas situadas a treinta metros de las aristas exteriores de la explanación. En el suelo que el correspondiente planeamiento urbanístico clasifique como urbano consolidado, la zona de protección será de diez metros contados desde las aristas exteriores de la explanación. La administración podrá reducir estas distancias en las mismas circunstancias que se establecen para la zona de dominio público.

Artículo 132. Normas especiales

Notas de vigencia

Ap. 5 añadido por [art. 1.9](#) de [Decreto-ley núm. 2/2017, de 26 de mayo. LIB\2017\98](#).

Ap. 6 añadido por [art. 1.9](#) de [Decreto-ley núm. 2/2017, de 26 de mayo. LIB\2017\98](#).

1. En la zona de dominio público sólo podrán realizarse obras e instalaciones, previa autorización de la administración competente en la gestión del transporte ferroviario, cuando sean necesarias para prestar el servicio ferroviario o cuando la prestación de un servicio público o de un servicio o una actividad de interés general así lo requiera. Excepcionalmente, por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce, tanto aéreo como subterráneo, de obras e instalaciones de interés privado con la zona de dominio público.

En las zonas urbanas, previa autorización de la administración competente en materia del transporte ferroviario, se podrán ejecutar obras de urbanización que mejoren la integración del ferrocarril en la zona de dominio público.

2. En la zona de protección solamente se podrán ejecutar las obras y permitir los usos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario, previa autorización de la administración competente en la gestión del transporte ferroviario. Se permitirán los cultivos agrícolas, siempre que se garantice una correcta evacuación de las aguas de riego y no se causen perjuicios a la explanación. Quedará prohibida la quema de rastrojos.

La administración competente podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general o cuando se requiera para un mejor servicio de la línea ferroviaria.

La ocupación de la zona de protección y los daños y perjuicios que se causen por utilizarla son indemnizables, con arreglo a lo establecido en la [Ley de expropiación forzosa \(RCL 1954, 1848\)](#).

3. Para ejecutar cualquier tipo de obra o instalación, fija o provisional, cambiar el destino de la misma o el tipo de actividad que pueda realizarse en ella y plantar o talar árboles en las zonas de dominio público y de protección, se requerirá la previa autorización de la administración competente en la gestión de transporte ferroviario. En ningún caso se autorizarán obras o instalaciones que puedan afectar a la seguridad de la circulación ferroviaria, perjudicar o impedir una explotación adecuada de la infraestructura ferroviaria.

Lo establecido en este apartado se entiende sin perjuicio de las competencias de otras administraciones públicas.

4. En todos los casos anteriores, la administración competente en la gestión de transporte ferroviario, antes de otorgar la autorización, requerirá el informe previo de la empresa ferroviaria afectada por dichas obras o instalaciones.

5. Reglamentariamente se podrán definir los tipos de obras y usos que, aunque no respondan a un interés general, sean susceptibles de ser autorizados en la zona de protección, siempre que no supongan un perjuicio para la línea ferroviaria y para su explotación, y sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario.

6. En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de protección y de dominio público, se podrá autorizar la ejecución, exclusivamente, de obras de conservación, mantenimiento y mejora, siempre que:

- a) No suponga un aumento del volumen de la construcción.
- b) Sea compatible con la seguridad del tráfico ferroviario y no suponga un perjuicio para la línea ferroviaria y su explotación.
- c) La construcción se haya ejecutado legalmente y con todos los permisos necesarios en su momento.

Artículo 133. Límite de edificación

1. Se establece la línea límite de edificación en ambos lados de las líneas ferroviarias. Desde dicha línea hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que sean imprescindibles para la conservación y el mantenimiento de los edificios existentes en el momento de la entrada en vigor de esta ley.

Igualmente queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación.

2. La línea límite de edificación se sitúa a veinte metros, medidos horizontalmente, de la arista exterior más próxima a la plataforma, si bien reglamentariamente podrá determinarse una distancia más corta en función de las características de las líneas.

3. La administración competente en la gestión ferroviaria, previo informe de la empresa ferroviaria y las entidades locales afectadas, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación en zonas o áreas delimitadas diferente a la establecida con carácter general.

4. La administración competente en la gestión del transporte ferroviario, previo informe sobre la idoneidad de la reducción de la empresa ferroviaria explotadora del servicio, podrá establecer la línea límite de edificación en las líneas ferroviarias que circulen por zonas urbanas a una distancia inferior a la fijada en el apartado 2 de este artículo, cuando lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, siempre que ello redunde en una mejora de la ordenación urbanística y no cause perjuicios en la seguridad, la regularidad, la conservación y el libre tránsito del ferrocarril.

Artículo 134. Expropiación de bienes

La administración competente en la gestión del transporte ferroviario podrá expropiar bienes, que pasarán a tener la consideración de bien de dominio público, en la zona de protección hasta la línea límite de edificación, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de su ocupación, siempre que se justifique su interés para la idónea prestación de los servicios ferroviarios y para la seguridad de la circulación.

A este efecto, la empresa ferroviaria afectada emitirá previamente el citado informe justificativo.

Artículo 135. Obras y actividades

1. Para ejecutar cualquier obra o actividad en zona de protección será preceptivo y vinculante el informe previo de la administración competente en gestión del transporte ferroviario, que emitirá una vez consultada la empresa ferroviaria afectada por dichas obras o actividades, así como las autorizaciones y los informes de otras administraciones que sean necesarios de acuerdo con la normativa vigente.

2. Las obras promovidas por las empresas que exploten ferrocarriles de transporte público no estarán sometidas al control preventivo municipal a que se refiere el [artículo 84.1.b](#)) de la [Ley 7/1985, de 2 de abril \(RCL 1985, 799, 1372\)](#) , reguladora de las bases del régimen local.

3. La administración competente en la gestión del transporte ferroviario podrá autorizar el uso de los edificios y las instalaciones que forman parte del dominio ferroviario de las empresas prestatarias del transporte público de viajeros para servicios y actividades complementarios al servicio ferroviario con la finalidad de obtener ingresos que contribuyan al mantenimiento de las instalaciones. Los ayuntamientos deberán adaptar el planeamiento urbanístico a los usos que se autoricen.

4. Los terrenos ocupados por las líneas de ferrocarril y los edificios enclavados en los esos terrenos, que estén dedicados a estaciones, almacenes o cualquier otro servicio indispensable para explotar estas líneas, estarán exentos del impuesto sobre bienes inmuebles (IBI).

Artículo 136. Medidas cautelares

La administración competente en la gestión del transporte ferroviario, constatados los hechos, podrá resolver la paralización de las obras o instalaciones y la suspensión de usos prohibidos, no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones. Asimismo, podrá proceder al precinto de las obras o instalaciones afectadas.

Artículo 137. Incoación del expediente

1. La administración competente en materia de transportes, en el caso de que constate que se incumple la resolución dictada, adoptará una de las resoluciones que se indican a continuación, en el plazo de dos meses desde que se produzca la paralización y habiendo dado audiencia previa a quien pueda resultar directamente afectado:

a) La demolición de obras o instalaciones y la prohibición definitiva de los usos prohibidos, no autorizados o que no se ajusten a las autorizaciones otorgadas. El coste será a cargo de quien realice las actuaciones a que se refiere este apartado, aunque la administración podrá ejecutarlas subsidiariamente.

b) La iniciación de un expediente para regularizar obras o instalaciones o autorizar en ellas los usos permitidos.

2. Los acuerdos se adoptarán sin perjuicio de las sanciones y de las responsabilidades que resulten procedentes.

SECCIÓN 5ª. Seguridad en el transporte ferroviario

Artículo 138. Cumplimiento de las normas

1. Las actividades ferroviarias estarán sujetas a las normas de seguridad previstas en esta ley y en sus disposiciones de desarrollo, en las disposiciones de ámbito nacional y en la normativa comunitaria que resulten de aplicación.

2. La administración velará para que se garantice el derecho de los ciudadanos a recibir el servicio de transporte ferroviario en las debidas condiciones de seguridad y accesibilidad.

3. La empresa ferroviaria prestadora del servicio deberá tener suficientemente garantizada la responsabilidad civil en que pueda incurrir; en particular, la derivada de los daños causados a los viajeros, a la carga, al equipaje, al correo y a terceros. El importe y las condiciones de la cobertura de responsabilidad civil se establecerán reglamentariamente.

Artículo 139. Reglamento de circulación

1. Las empresas ferroviarias deberán elaborar un reglamento sobre las normas generales de circulación, que deberá ser aprobado por la administración competente en materia de transporte ferroviario, con el siguiente contenido:

a) Los principios que rigen la organización de la circulación, el vocabulario técnico básico que se debe emplear para las comunicaciones, los documentos de uso obligatorio y sus procedimientos de distribución, los medios necesarios para la buena organización de la circulación, las reglas para las comunicaciones entre el personal de circulación y el de conducción y los conocimientos básicos exigibles a ambos.

b) El significado de las señales y el régimen de funcionamiento de las instalaciones de seguridad de la circulación, de índole mecánica, luminosa o electrónica, tanto respecto a la infraestructura ferroviaria como al material rodante.

c) Las reglas que deben cumplirse para la circulación de los trenes por la red y para su entrada, salida y paso por las estaciones, y las medidas a adoptar en caso de pasos a nivel y de incidencias sobre las infraestructuras que puedan afectar a las condiciones de circulación.

d) Los tipos y el funcionamiento del bloqueo de la vía y el enclave de las estaciones.

e) Las normas para la composición de los trenes, la distribución de su carga y el frenado.

f) La forma de llevar a cabo las maniobras.

2. El Reglamento general de circulación también establecerá la forma en que la empresa ferroviaria deberá dictar las órdenes y las circulares necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación de la infraestructura ferroviaria. Éstas tendrán por objeto evitar incidencias y accidentes y, en caso de ocurrir, el modo de afrontarlos, y se publicarán de manera que se garantice que la empresa ferroviaria conozca su contenido. La empresa deberá adoptar las medidas necesarias para asegurar que el personal destinado a cumplirlas, las conoce.

3. Las empresas ferroviarias que explotan líneas que no forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General de las Illes Balears también deberán elaborar un reglamento de circulación propio.

Artículo 140. Pasos a nivel

1. Los cruces de carreteras u otras vías de comunicación con líneas ferroviarias que se produzcan por la instalación o la modificación de cualquiera de éstas, deben hacerse a diferentes niveles, excepto si se trata de tranvías, que se excluyen del ámbito de aplicación del presente capítulo. El establecimiento provisional de nuevos pasos a nivel únicamente podrá autorizarse, con carácter excepcional y por causas justificadas, el tiempo estrictamente necesario y en la forma que se establezca a través de un reglamento.

2. En la elaboración del Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears se analizarán todos los pasos

a nivel existentes para adecuarlos a la normativa o, en su caso, para darles la mejor solución temporal posible. En este sentido, regirá el [artículo 8](#) de la [Ley 39/2003, de 17 de noviembre \(RCL 2003, 2685 \)](#), del sector ferroviario.

3. La construcción de urbanizaciones, hospitales, centros deportivos, docentes, culturales, otras instalaciones o equipamientos similares, cuando afecte a una vía de ferrocarril existente, obligará a construir un cruce a diferente nivel, a cerrar la zona adyacente y, en su caso, a suprimir el paso a nivel preexistente.

El promotor costeará la construcción del cruce y, si procede, la supresión del paso a nivel. La entidad promotora presentará el proyecto constructivo del cruce o paso a nivel que deberá ser aprobado por la entidad prestataria del servicio.

SECCIÓN 6ª. El personal ferroviario

Artículo 141. El personal

1. La administración competente en la gestión del transporte ferroviario podrá desarrollar reglamentariamente las condiciones y los requisitos necesarios para la obtención de los títulos y las habilitaciones del personal ferroviario que garanticen una calificación suficiente para permitir la prestación del servicio ferroviario con las garantías de seguridad y eficiencia adecuadas.

2. Las empresas ferroviarias podrán homologar al personal de las empresas contratistas que preste servicios para éstas. El procedimiento y las condiciones de esta homologación se determinarán reglamentariamente.

SECCIÓN 7ª. Derechos y deberes de los usuarios

Artículo 142. Derechos de los usuarios

1. Los usuarios de los servicios de transporte ferroviario tendrán derecho a usarlos en los términos que se establezcan en la normativa vigente y, en su caso, en los contratos que suscriban con las empresas ferroviarias. Éstas respetarán los niveles de calidad que determine la administración competente en la gestión del transporte ferroviario.

2. En concreto, los viajeros tienen los siguientes derechos:

a) Utilizar los servicios de transporte ferroviario en las condiciones establecidas reglamentariamente.

b) Recibir, con la antelación suficiente y de forma accesible para todos, información sobre el horario de los servicios, las tarifas y, especialmente, las incidencias que puedan afectar a la prestación del servicio y el cumplimiento de los horarios previstos. Los protocolos de actuación que se deben cumplir en caso de incidencias que afecten al servicio se fijarán en un reglamento, de acuerdo con el principio de la menor afectación a los usuarios.

c) Contratar la prestación del servicio ferroviario con la empresa ferroviaria en los términos establecidos por la normativa aplicable en materia de defensa de consumidores y usuarios.

d) Ser indemnizados por la empresa ferroviaria, en el supuesto de que ésta incumpla las obligaciones que haya asumido en virtud del contrato de transporte o que le impone la normativa aplicable, salvo los casos de fuerza mayor o la concurrencia de causas no imputables a la empresa ferroviaria, de acuerdo con lo que se establezca reglamentariamente.

e) Ser informados de los procedimientos establecidos para resolver las controversias que surjan en el cumplimiento del contrato de transporte ferroviario ante las juntas arbitrales de transportes o la jurisdicción ordinaria.

f) Ser atendidos con corrección por el personal de la empresa ferroviaria. Este personal debe tener un cuidado especial en atender debidamente a las personas que, por motivos de edad, de salud o de limitaciones de movilidad o de discapacidad y por otros motivos análogos, requieran una atención especial. La manera de atender las necesidades de estas personas y los medios que el personal de la empresa ferroviaria debe poner a su alcance para facilitarles el acceso a los servicios ferroviarios se determinarán en un reglamento.

g) Formular las reclamaciones que estimen convenientes con relación a la prestación del servicio, en la forma establecida por las normas que desarrollen la presente ley.

h) Utilizar, las personas con discapacidad movilidad reducida, los asientos y los espacios reservados en cumplimiento de la normativa aplicable en materia de accesibilidad.

i) Transportar los equipajes.

j) Transportar los animales de compañía y las bicicletas, de acuerdo con los requisitos y las condiciones que se establezcan reglamentariamente.

k) Las demás que les reconocen las normas y los reglamentos de servicio aplicables.

3. Las empresas ferroviarias deben tener a disposición de los usuarios de los servicios un libro de reclamaciones que se ajuste al modelo que se establezca reglamentariamente.

4. Se garantiza a los usuarios el derecho a reclamar ante las juntas arbitrales de transporte.

Artículo 143. Deberes de los usuarios

1. Los usuarios de los servicios ferroviarios tienen las siguientes obligaciones:

a) Disponer del título de transporte válido para el uso del servicio del transporte debidamente validado, conservarlo mientras estén en el interior de las instalaciones y ponerlo a disposición del personal de la empresa explotadora del servicio si se requiere.

b) Atender las indicaciones de los empleados de la empresa explotadora del servicio para poder prestar el servicio correctamente, las indicaciones de los carteles y los accesorios colocados a la vista, y las emitidas por megafonía, así como advertir a la empresa de las anomalías que observen.

c) Mantener un comportamiento correcto y respetuoso con los demás usuarios del transporte y el personal de la empresa explotadora del servicio, y evitar las acciones que puedan implicar un deterioro o un maltrato de los trenes o las instalaciones.

d) Respetar las obligaciones establecidas en los reglamentos de utilización y los contratos tipos de transporte ferroviario, cuando éstos hayan sido aprobados.

2. Se prohíben, de acuerdo con las obligaciones establecidas en el apartado 1 anterior, las siguientes actuaciones:

a) Fumar en los trenes y en las instalaciones, en los términos que establece la normativa sanitaria aplicable; circular sobre patines o con medios similares dentro de las instalaciones, y viajar con animales, exceptuando los perros de asistencia, los perros de seguridad de la empresa explotadora y los animales domésticos que puedan admitirse en las condiciones que fija el reglamento.

b) Introducir objetos o materiales que puedan ser peligrosos o molestos para los usuarios y, en general, cualquier paquete de medidas superiores a las fijadas por reglamento, exceptuando los cochecitos, las bicicletas y las sillas de ruedas. Sin embargo, podrá autorizarse el transporte de determinados objetos de uso común cuyo tamaño sea superior al fijado por reglamento y establecer las condiciones específicas que deben cumplir los portadores para utilizar los servicios. Las condiciones específicas para poder transportar bicicletas se establecerán en un reglamento.

c) Utilizar sin causa justificada los sistemas de parada de emergencia de las escaleras mecánicas y de los ascensores, y utilizar estos elementos de manera indebida.

d) Viajar en lugares diferentes a los destinados a los usuarios o en condiciones inadecuadas. Se incluyen en este supuesto las siguientes actuaciones:

- Permanecer en las plataformas de intercomunicación de los trenes exceptuando los supuestos en que

resulte imprescindible.

- Asomarse por las ventanas del tren.
 - Montar sobre el estribo o cualquier otro elemento exterior del tren para sostenerse sobre el mismo con el tren parado o en marcha.
 - Entrar en las cabinas de conducción de los trenes o en las dependencias e instalaciones reservadas para uso exclusivo del personal de la empresa explotadora o del personal autorizado.
 - Bajar a las vías o entrar en los túneles.
- e) Intentar entrar o salir del tren después de que haya sonado la señal acústica que avisa del cierre de las puertas.
- f) Impedir o forzar la apertura o el cierre de las puertas de acceso a los trenes o manipular sus mecanismos de funcionamiento previstos para ser utilizados en exclusiva por el personal de la empresa explotadora.
- g) Utilizar los aparatos de alarma de los trenes y los demás que se hallen en las instalaciones sin una causa justificada, así como impedir su legítima utilización.
- h) Realizar actividades o acciones que deterioren o ensucien los trenes o las instalaciones, o que, por su naturaleza, puedan perturbar a los usuarios, alterar el orden público o perturbar los servicios de la entidad explotadora; mantener un comportamiento que implique peligro para la propia integridad física o para la de otros usuarios, que éstos, los agentes o el personal de la entidad explotadora puedan considerar molesto.
- i) Permanecer en las instalaciones fuera del horario previsto para ser utilizadas por los usuarios.
- j) Distribuir publicidad, pegar carteles, mendigar, organizar rifas o juegos de azar o vender bienes o servicios en los trenes, las instalaciones o las dependencias del servicio sin la autorización de la empresa explotadora.
- k) Manipular, destruir o deteriorar cualquier elemento del servicio directamente relacionado con la circulación normal y segura.
- l) Manipular, destruir o deteriorar de forma directa o indirecta cualquier obra o instalación fija o móvil o cualquier elemento funcional del servicio.
- m) Tirar o depositar objetos de cualquier naturaleza o hacer vertidos en cualquier punto de la vía y de sus alrededores.
- n) Llevar a cabo cualquier otra actuación que pueda comportar peligro para la seguridad del ferrocarril, los usuarios, los empleados, los medios o las instalaciones.
- o) Cruzar las vías férreas o transitar por las mismas, salvo que se disponga de una autorización expresa. Las vías deben cruzarse por los lugares determinados a tal efecto, con las limitaciones o las condiciones que se establezcan para su utilización.
- p) Utilizar las rutas de evacuación o las salidas de emergencia u obstaculizarlas de modo que se altere su funcionalidad, sin una causa justificada.
- q) Cualquier otra actuación que prevean los reglamentos de utilización del servicio.

SECCIÓN 8ª. Inspección y régimen sancionador

Artículo 144. Inspección y control

1. La administración competente en la gestión del transporte ferroviario se encargará de inspeccionar y controlar el cumplimiento de la normativa ferroviaria, y podrá recabar cuanta información se estime necesaria a tal fin.

2. Las empresas ferroviarias vendrán obligadas a facilitar al personal de la inspección el acceso a sus instalaciones y al material móvil para el ejercicio de sus funciones.

3. Las actas y las diligencias tienen naturaleza de documento público y hacen prueba, salvo que se acredite lo contrario, de los hechos que motivan su formalización.

Artículo 145. Actuaciones de control del personal ferroviario

1. El personal de las empresas ferroviarias, debidamente habilitado, controlará que los usuarios usen correctamente el servicio. En este caso tendrá la consideración de autoridad pública, y también a los efectos de la exigencia, si procede, de la responsabilidad que corresponda a las personas que ofrezcan resistencia o cometan desacato, de obra o de palabra, a las que podrá exigirles su identificación.

2. El personal de las empresas ferroviarias, en el ejercicio de las funciones a que se refiere el presente artículo, podrá solicitar, por medio de la autoridad gubernativa correspondiente, el apoyo necesario de los cuerpos y fuerzas de seguridad.

3. Se determinarán reglamentariamente el procedimiento de actuación y las atribuciones que corresponden a los agentes de la autoridad a que se refiere esta ley, así como las obligaciones relativas a la inspección de las personas físicas o jurídicas a las que puede aplicarse esta ley.

Artículo 146. Defensa de las infraestructuras ferroviarias

1. Corresponde a la administración competente en la gestión del transporte ferroviario el ejercicio de la potestad de policía sobre la circulación ferroviaria y el uso y la defensa de las infraestructuras ferroviarias, con la finalidad de garantizar la seguridad en el tráfico y la conservación de las infraestructuras y las instalaciones de cualquier clase, necesarias para su explotación. Además, controlará el cumplimiento de las obligaciones que se establezcan para evitar toda clase de daño, deterioro de las vías, riesgo o peligro para las personas, así como que se respeten las limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril a que se refiere la presente ley.

2. Corresponde a las empresas ferroviarias el control inmediato de la circulación ferroviaria, el uso y la defensa de las infraestructuras, con la finalidad de garantizar la seguridad en el tráfico y la conservación de las infraestructuras y las instalaciones de cualquier clase, necesarias para su explotación. Además, ejercerá el control inmediato por lo que se refiere a las obligaciones que se establezcan para evitar toda clase de daño, deterioro de las vías, riesgo o peligro para las personas, así como las obligaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril a que se refiere la presente ley.

3. El personal de la administración competente en la gestión del transporte ferroviario y el personal expresamente facultado por la empresa ferroviaria podrá requerir cuanta información considere necesaria para ejercer las funciones anteriores y, en su caso, denunciar las conductas y actuaciones que contravengan las disposiciones establecidas en esta ley y en sus normas de desarrollo. Dicho personal tendrá la consideración de autoridad a efectos de exigir, en su caso, la responsabilidad correspondiente a quien ofrezca resistencia o cometa atentado o desacato, de obra o de palabra. En el ejercicio de las funciones a que se refiere este artículo, podrá solicitar, a través de la autoridad correspondiente, el apoyo necesario de los cuerpos y fuerzas de seguridad.

4. En el ejercicio de estas funciones, el personal citado está autorizado para:

a) Ejecutar materialmente las actuaciones inspectoras necesarias en cualquier lugar en que se desarrollen actividades afectadas por la legislación del transporte ferroviario. No obstante, cuando se requiera acceder al domicilio de personas físicas y jurídicas, será necesaria la previa obtención de la oportuna orden judicial.

b) Llevar a cabo las pruebas, las investigaciones o los exámenes que resulten necesarios para cerciorarse del cumplimiento de las disposiciones legales vigentes en materia de transporte ferroviario.

5. Si los órganos responsables de la inspección decidiesen la paralización de las actividades o los servicios ferroviarios por circunstancias graves que pudieran comprometer la seguridad de los transportes, lo comunicarán inmediatamente al órgano competente a efectos de que instruya el correspondiente procedimiento.

6. En las actas que levante el referido personal se documentarán los resultados de sus actuaciones y se deberán consignar:

a) El nombre, los apellidos y el domicilio de la persona que motive el hecho por el cual se levanta el acta, y el carácter o la representación con que comparece.

b) La descripción de los hechos.

c) La conformidad o disconformidad del sujeto inspeccionado con los hechos que se le imputan.

Las actas y diligencias extendidas tienen naturaleza de documento público y prueban los hechos que motivan su formalización, a no ser que se acredite lo contrario.

Artículo 147. Responsabilidad

1. La responsabilidad administrativa derivada de las infracciones tipificadas en este título debe exigirse a las personas físicas o jurídicas que realicen las actividades a que se refiere la presente ley o que sean afectadas por su contenido.

2. Si un mismo comportamiento infractor fuera susceptible de ser calificado con arreglo a dos o más tipos infractores, se impondrá la sanción que corresponda al más grave de ellos.

Artículo 148. Clasificación de las infracciones

1. Las infracciones administrativas se clasifican en muy graves, graves y leves.

2. La infracción de la prohibición de fumar se rige por lo que dispone la normativa sanitaria aplicable.

Artículo 149. Infracciones muy graves

Son infracciones muy graves:

a) No tener los contratos de seguro obligatorios en vigor o tenerlos sin la cobertura suficiente, de acuerdo con lo dispuesto en la presente ley.

b) Cometer una infracción grave cuando en los veinticuatro meses anteriores ya se ha sido sancionado por otra infracción grave por medio de una resolución administrativa firme.

c) Negar u obstruir la actuación de los servicios de inspección de los transportes ferroviarios de modo que se impida el ejercicio de las funciones que tienen atribuidas.

d) Ejecutar obras o llevar a cabo actividades no permitidas en la zona de dominio público o en las zonas de protección de las infraestructuras ferroviarias sin disponer de la autorización preceptiva, si afectan a la seguridad del tránsito ferroviario.

e) Deteriorar, destruir o sustraer cualquier elemento de la infraestructura ferroviaria que afecte a la vía férrea o esté directamente relacionado con la seguridad del tránsito ferroviario o la seguridad de las personas o modificar intencionadamente sus características.

f) Realizar actividades o prestar servicios regulados por la presente ley sin la autorización administrativa preceptiva o cualquier otro título habilitante o con un título que no lo ampare expresamente.

g) Incumplir las condiciones que fijan las autorizaciones administrativas o los demás títulos si se pone en peligro la seguridad de las personas, de los bienes o del tránsito ferroviario.

h) Prestar servicios en unas condiciones que puedan afectar a la seguridad de las personas o de los bienes por el hecho de incumplir gravemente las normas o las prescripciones técnicas.

Artículo 150. Infracciones graves

Son infracciones graves:

- a) Utilizar sin causa justificada los aparatos de parada de emergencia de las escaleras mecánicas y de los ascensores, así como utilizarlos de forma indebida, si esta mala utilización comporta peligro para las personas.
- b) Talar árboles sin autorización si se perjudica el servicio ferroviario o no talarlos si pueden provocar situaciones de peligro.
- c) Incumplir la obligación de facilitar al órgano administrativo competente la información que reclame de acuerdo con lo establecido por la presente ley.
- d) Incumplir las obligaciones formales en materia de derechos de los consumidores y usuarios.
- e) No disponer de los instrumentos o medios de control que deben instalarse obligatoriamente en las máquinas y en el material rodante o tenerlos inhabilitados.
- f) Realizar acciones que impliquen un peligro para los usuarios o el deterioro de los vehículos o las estaciones.
- g) Pasar con un vehículo por un paso a nivel sin haber obtenido previamente la descarga eléctrica de los elementos correspondientes, si es necesario por las dimensiones del transporte.
- h) Conceder una licencia de obras sin haber obtenido el informe favorable de la administración competente en transporte ferroviario.
- i) Bajar a las vías, entrar en los túneles o cruzar la vía férrea o la plataforma del tranvía por lugares que no estén expresamente habilitados para ello.
- j) Utilizar sin causa justificada las rutas de evacuación y las salidas de emergencia u obstaculizarlas de modo que se altere su funcionalidad.
- k) Cometer una infracción tipificada por el artículo 151 siguiente cuando en los veinticuatro meses anteriores ya se haya sido sancionado por otra infracción leve mediante resolución administrativa firme.
- l) Cometer una infracción tipificada por el [artículo 149](#) anterior, cuando, por sus circunstancias, no se ponga en peligro la seguridad de las personas, de los bienes o del tránsito ferroviario.
- m) Negar u obstruir la actuación de los servicios de inspección, si no se impide el ejercicio de las funciones que tienen atribuidas.
- n) Utilizar elementos de transporte que no cumplan las normas y los requisitos técnicos de seguridad, a no ser que este comportamiento constituya una infracción muy grave.
- o) Realizar actividades que afecten al transporte de mercancías peligrosas o perecederas sin respetar la normativa reguladora específica o incumplir las normas reglamentarias que garantizan la sanidad de las personas o que declaran la incompatibilidad de productos transportables salvaguardando la seguridad del transporte, salvo que dicho comportamiento constituya una infracción muy grave.
- p) Ejecutar obras o realizar actividades no permitidas en las zonas de dominio público o de protección de las infraestructuras ferroviarias sin tener la autorización preceptiva, si no afectan a la seguridad del tránsito ferroviario.
- q) Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier obra o instalación de la vía férrea, de sus elementos funcionales o, en general, de cualquier elemento del servicio, a no ser que este comportamiento constituya una infracción muy grave.
- r) Plantar árboles en una zona de dominio público o de protección sin autorización, variar el curso natural de las aguas o dirigirlos a la vía férrea, no mantener o no conservar los taludes que confrontan con la vía férrea, no

evitar su inestabilidad o realizar otras acciones que produzcan perjuicios al ferrocarril.

s) Incumplir las condiciones que fijan las autorizaciones o los demás títulos habilitantes, a no ser que concurren las circunstancias para que constituya una infracción muy grave.

t) Interrumpir el servicio autorizado o impedir el transporte ferroviario de forma injustificada.

u) Deteriorar cualquier elemento de la infraestructura ferroviaria directamente relacionado con la ordenación, la orientación o la seguridad de la circulación o modificar intencionadamente sus características o su situación, a no ser que este comportamiento constituya una infracción muy grave.

v) Lanzar o depositar objetos en cualquier punto de la vía, sus alrededores o las instalaciones anexas, o al paso de los trenes, o, en general, realizar cualquier acto que pueda comportar un peligro grave para la seguridad del transporte, los usuarios, los medios o las instalaciones de todo tipo.

w) Cometer cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior que por su naturaleza, ocasión o circunstancia no deba ser calificada como muy grave, lo que deberá justificarse en la resolución correspondiente.

Artículo 151. Infracciones leves

Son infracciones leves:

a) Viajar en lugares diferentes a los habilitados para los usuarios.

b) Permanecer en las instalaciones ferroviarias fuera del horario previsto para que los usuarios las utilicen.

c) Distribuir publicidad, pegar carteles en el tren o en las instalaciones ferroviarias sin la autorización de la empresa explotadora.

d) Viajar sin billete o con un título de transporte no validado.

e) Viajar con un título de transporte que no sea válido por las características del trayecto o de la persona usuaria.

f) Viajar con un título de transporte integrado validado al inicio del desplazamiento pero no validado en el transbordo.

g) Viajar con un billete o un título de transporte manipulado o falsificado, a no ser que este comportamiento constituya una infracción penal.

h) Saltar los tornos de acceso a las instalaciones o a los apeaderos, así como mendigar, organizar rifas o juegos de azar, vender bienes o servicios o llevar a cabo cualquier actividad artística en los trenes o en las instalaciones ferroviarias sin la autorización de la empresa explotadora; o, en general, realizar actividades o acciones que por su naturaleza puedan perturbar a los usuarios o alterar el orden público.

i) Acceder al tren o abandonarlo fuera de las paradas establecidas, cuando se mueve o después de que haya sonado la señal que avisa del cierre de las puertas.

j) Obstaculizar o forzar los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de los coches del tren o no respetar el acceso o la salida de los viajeros.

k) Manipular los mecanismos de uso exclusivo del personal de la empresa ferroviaria.

l) Utilizar sin causa justificada los aparatos de parada de emergencia de las escaleras mecánicas y de los ascensores, o utilizarlos de forma indebida, a no ser que esta mala utilización implique un peligro para las personas.

m) Utilizar, sin causa justificada, los mecanismos de parada, de seguridad o de auxilio de los trenes y las

instalaciones, u otros mecanismos de seguridad o de auxilio, así como impedir su uso legítimo.

n) Entrar, sin autorización, en las cabinas de conducción de los trenes, en las locomotoras o en otros lugares donde haya material de tracción, o acceder a las instalaciones reservadas para el uso exclusivo de las personas autorizadas.

o) Ejecutar obras o instalaciones sin autorización en la zona de dominio público o de protección, a no ser que deba considerarse una infracción grave.

p) Cometer cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior que, por su naturaleza, ocasión o circunstancia, no deba ser calificada como grave, lo cual deberá justificarse en la resolución correspondiente.

Artículo 152. Sanciones

1. Se sancionarán con apercibimiento o multa de hasta 500 euros las infracciones previstas en los [apartados a\), b\), c\), d\), e\), f\) y g\) del artículo 151](#) anterior.

2. Se sancionarán con multa de 501 a 1.500 euros las infracciones previstas en los apartados h), i), j) y k) del mencionado artículo 151.

3. Se sancionarán con multa de 1.501 a 3.000 euros las infracciones previstas en los apartados l), m), n), o) y p) del mencionado artículo 151.

4. Se sancionarán con multa de 3.001 a 7.000 euros las infracciones previstas en los [apartados a\), b\), c\), d\), e\), f\), g\), h\), i\), j\), k\) y l\) del artículo 150](#) anterior.

5. Se sancionarán con multa de 7.001 a 11.000 euros las infracciones previstas en los apartados m), n), o), p), q) y r) del mencionado artículo 150.

6. Se sancionarán con multa de 11.001 a 15.000 euros las infracciones previstas en los apartados s), t), u) y v) del mencionado artículo 150.

7. Se sancionarán con multa de 15.001 a 25.000 euros las infracciones previstas en los [apartados a\) y b\) del artículo 149](#) anterior.

8. Se sancionarán con multa de 25.001 a 35.000 euros las infracciones previstas en los apartados c), d) y e) del mencionado artículo 149.

9. Se sancionarán con multa de 35.001 a 50.000 euros las infracciones previstas en los apartados f), g) y h) del mencionado artículo 149.

10. La imposición de las sanciones corresponde a la administración competente en transporte ferroviario.

11. La imposición de sanciones es independiente de la obligación, exigible en cualquier momento, de restituir el medio físico al estado anterior a la comisión de la infracción y de la obligación de indemnizar por los daños y perjuicios causados. Específicamente, la imposición de sanciones por la ejecución de obras sin que se haya observado lo prescrito por la presente ley comporta la demolición de lo que se haya construido de forma indebida, salvo que se haya obtenido la autorización preceptiva, y, en todos los casos, la restitución a la situación anterior de los elementos y terrenos del ferrocarril. Los gastos ocasionados corren a cargo de la persona que haya cometido la infracción.

12. La administración competente en la gestión del transporte ferroviario debe fijar, por medio de la resolución correspondiente, el plazo en que el infractor debe restituir los bienes al estado anterior a la comisión de la infracción y el importe de la indemnización por los daños y perjuicios causados.

Artículo 153. Graduación de las sanciones

El importe de las sanciones que deben imponerse por las infracciones que tipifica la presente ley debe graduarse, dentro de los intervalos correspondientes, de acuerdo con:

- a) La repercusión social de la infracción y el peligro para la seguridad y la salud de las personas, la seguridad de las cosas y el medio ambiente.
- b) El daño o el deterioro causado.
- c) La intencionalidad.
- d) El grado de participación de la persona sancionada y el beneficio obtenido.
- e) La comisión, en los doce meses anteriores al hecho infractor, de otra infracción de la misma naturaleza declarada por una resolución firme en vía administrativa.
- f) El hecho de que el infractor haya enmendado los efectos de la infracción por iniciativa propia.

Artículo 154. Multas coercitivas

La autoridad competente, con independencia de las sanciones impuestas, puede imponer multas coercitivas en caso de incumplimiento de los requerimientos de cese de las conductas infractoras continuadas. La imposición de multas coercitivas puede reiterarse una vez haya transcurrido el tiempo suficiente para cumplir el requerimiento en cuestión. Cada multa coercitiva no puede exceder del treinta por ciento del importe de la sanción fijada para la infracción cometida.

Artículo 155. Competencia para la imposición de sanciones

Corresponderá la imposición de las sanciones a la administración competente en la gestión del transporte ferroviario.

Artículo 156. Procedimiento sancionador

1. El procedimiento sancionador se iniciará siempre de oficio por el órgano correspondiente de la administración competente en esta materia, bien por propia iniciativa o como consecuencia de una orden superior, una petición razonada de otros órganos o una denuncia, sin perjuicio de lo dispuesto en la [Ley 30/1992, de 26 de noviembre \(RCL 1992, 2512, 2775 y RCL 1993, 246 \)](#), de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común, o en la normativa aplicable al régimen jurídico de la Administración Comunidad Autónoma de las Illes Balears y en su normativa de desarrollo.

La denuncia deberá expresar la identidad de la persona o las personas que la presenten, el relato de los hechos que puedan constituir una infracción y la fecha en que tuvieron lugar y, cuando sea posible, la identificación de los presuntos infractores.

2. Antes de incoar el procedimiento sancionador, se podrán realizar actuaciones previas para determinar si concurren circunstancias que lo justifiquen. En especial, estas actuaciones se orientarán a fijar, con la mayor precisión posible, los hechos susceptibles de motivar la incoación del procedimiento, la persona o las personas que puedan resultar responsables y las circunstancias relevantes que se presenten en unos y otros.

3. La iniciación del procedimiento sancionador se notificará al presunto infractor o infractores, que dispondrán de un plazo de quince días, desde la fecha de la notificación, para aportar las alegaciones, los documentos o la información que estimen conveniente y proponer los medios de prueba de los que pretendan valerse. Una vez recibidas las alegaciones o transcurrido el plazo para aportarlas, se podrá resolver la apertura de un período de prueba.

4. La propuesta de resolución se notificará a las personas interesadas, y se les ha de conceder un plazo de quince días, desde la notificación, para formular alegaciones y presentar los documentos y la información que estimen pertinentes ante los órganos competentes para resolver.

5. Antes de dictar la resolución, el órgano competente para resolver podrá decidir, motivadamente, la realización de las actuaciones complementarias indispensables para resolver el procedimiento, que tendrán lugar en el plazo no superior a quince días. El plazo para resolver el procedimiento quedará suspendido hasta que finalicen estas actuaciones.

6. El órgano competente para resolver, en el plazo de diez días desde la recepción de la propuesta de resolución y los documentos, las alegaciones y la información que constan en el expediente, dictará una resolución motivada, que deberá ser notificada a las personas interesadas.

El procedimiento caducará si la resolución que le pone fin no se hubiese notificado a las personas interesadas en el plazo de un año desde que se inició.

Las resoluciones que pongan fin a la vía administrativa serán inmediatamente ejecutivas.

7. Antes de la iniciación del procedimiento sancionador, el órgano competente podrá, de oficio o a instancia de parte, adoptar las medidas que correspondan, en los casos de urgencia y para la protección provisional de los intereses implicados. Estas medidas deberán ser confirmadas, modificadas o dejadas sin efecto en la resolución de iniciación del procedimiento, que deberá dictarse en los quince días siguientes a su adopción y que podrá ser objeto del recurso que proceda.

8. Asimismo, una vez iniciado el procedimiento sancionador, el órgano competente para imponer la sanción correspondiente podrá adoptar, de oficio o a instancia de parte, las medidas provisionales que estime oportunas para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer y el buen fin del procedimiento, evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción y garantizar las exigencias de los intereses generales.

9. Las medidas provisionales quedarán sin efecto si no se inicia el procedimiento en el plazo señalado o cuando el acuerdo de iniciación no contenga un pronunciamiento expreso sobre las medidas.

No se podrán adoptar en ningún caso medidas provisionales que puedan causar un perjuicio de difícil o imposible reparación a los interesados o que impliquen la violación de los derechos amparados por esta ley.

10. Las medidas provisionales podrán dejarse sin efecto o confirmarse durante la tramitación del procedimiento sancionador, de oficio o a instancia de parte, en virtud de circunstancias sobrevenidas o que no pudieron ser tenidas en cuenta en el momento de su adopción. En todo caso, se extinguirán con la eficacia de la resolución que ponga fin al procedimiento sancionador.

11. En el supuesto de que la persona interesada decida voluntariamente hacer efectiva la sanción antes de que transcurran treinta días desde la notificación del expediente sancionador, la cuantía pecuniaria de la sanción inicialmente propuesta se reducirá en un treinta por ciento.

El pago de la sanción pecuniaria con anterioridad a que se dicte la resolución sancionadora implicará, por una parte, que la persona interesada está conforme con los hechos denunciados y renuncia a formular alegaciones, y por otra, que acaba el procedimiento, debiendo dictarse la resolución expresa que así lo declara. Aunque el procedimiento sancionador se dé por terminado de esta manera, la persona interesada podrá interponer idénticos recursos a los que le hubieran correspondido en el supuesto de que el procedimiento hubiese terminado de forma ordinaria.

Artículo 157. Prescripción

1. Las infracciones muy graves tipificadas por la presente ley prescriben a los tres años de haberse cometido; las graves, a los dos años; y las leves, al año.

2. El plazo de prescripción de las infracciones empieza a contarse a partir del día en que se cometen. La iniciación del procedimiento sancionador, con el conocimiento de la persona interesada, interrumpe la prescripción. El cómputo del plazo de prescripción se reinicia si el expediente sancionador se paraliza durante un mes por causa no imputable al presunto responsable.

3. Las sanciones impuestas por las infracciones muy graves prescriben a los tres años de haberse cometido; las impuestas por infracciones graves, a los dos años; y las impuestas por infracciones leves, al año.

4. El plazo de prescripción de las sanciones empieza a contarse a partir del día siguiente en el que la resolución por la que se impone la sanción deviene firme. La iniciación del procedimiento de ejecución, con el conocimiento de la persona interesada, interrumpe la prescripción. El cómputo del plazo de prescripción se reinicia si el procedimiento de ejecución se paraliza durante un mes por una causa no imputable al infractor.

CAPÍTULO II. Transporte en tranvía

SECCIÓN 1ª. Servicio de transporte en tranvía

Artículo 158. Definiciones

1. Se entiende por tranvía el ferrocarril afecto al servicio público de transporte de viajeros que circula, principalmente, por la vía pública en una superficie con carriles fijos encajados en una plataforma de vía, que puede ser segregada o no segregada.

2. Se entiende por:

a) Infraestructura tranviaria: la infraestructura ferroviaria de un sistema tranviario implantada sobre la vía pública u otros terrenos, que comprende los elementos que forman parte de las vías principales, las de servicio y los ramales de desviación, entre los cuales se hallan la electrificación; las instalaciones vinculadas a la seguridad, a las telecomunicaciones, a la señalización de las líneas, al alumbrado y a la transformación, a la distribución y, si procede, al transporte de la energía eléctrica; las paradas; los edificios y los equipamientos anexos a la explotación, y cualquier otro elemento que se determine por reglamento.

b) Plataforma de vía segregada: el espacio reservado a la circulación tranviaria por el que pasa la vía, que está comprendido entre vallas, bordillos u otros elementos físicos longitudinales que lo separan de los viales de uso público o terrenos privados paralelos al trazado del tranvía. En los tramos de la vía en los que no se ubican estos elementos físicos, dos líneas imaginarias que unen por cada lado de la plataforma los puntos donde se terminan dichos elementos, siguiendo un trazado paralelo a los ejes de vía, limitan el terreno de dominio público incluido en la plataforma.

c) Plataforma de vía no segregada: la parte por donde tiene lugar la circulación tranviaria de forma no privativa, que está delimitada por la proyección vertical sobre el terreno de los elementos aéreos, superficiales o subterráneos afectos a la vía.

Artículo 159. Naturaleza y competencias

1. El tranvía se caracteriza por prestar un servicio de transporte de viajeros principalmente urbano, que cohabita con otros medios de transportes y tipos de vehículos con los que se puede entrecruzar y con los que comparte el espacio físico de las vías públicas.

2. El tranvía que circule dentro de un único término municipal tendrá la consideración de servicio público de transporte urbano, y dependerá de la autoridad municipal competente en materia de transportes, salvo que, para su establecimiento o explotación, las administraciones públicas con competencias en materia de transportes hayan creado un consorcio u otra fórmula empresarial, en el cual recaerá la titularidad del servicio tranviario.

3. Los tranvías que circulen por más de un término municipal tendrán la consideración de servicio público de transporte interurbano de viajeros y dependerán de la autoridad competente en materia de transportes, sin perjuicio de cuál sea la administración titular de la infraestructura tranviaria.

Artículo 160. Modalidades de explotación del servicio

El servicio tranviario podrá explotarse en modo de gestión directa, mediante los órganos de la administración competente en el ámbito territorial correspondiente o el organismo adscrito a la misma, o bien en modo de gestión indirecta, por medio de un adjudicatario de un contrato administrativo especial de gestión de servicio público.

Artículo 161. Normas generales para establecer nuevas líneas de tranvía que circulen por más de un municipio

1. Para establecer un sistema tranviario que circule por más de un municipio, la autoridad competente en materia de transporte interurbano y los ayuntamientos afectados deberán determinar sus condiciones de integración, tanto desde el punto de vista urbanístico como de gestión del sistema viario, en un plan especial urbanístico que elaborará el órgano administrativo que tenga a su cargo la ejecución directa de esta infraestructura, con la participación de los municipios afectados. El plan se tramitará de acuerdo con las disposiciones normativas establecidas en la legislación urbanística.

2. En dicho plan especial urbanístico se determinarán las condiciones necesarias para hacer viable el establecimiento y la explotación del servicio, en cuanto a su conservación y mantenimiento, y se concretarán las condiciones de uso del dominio público municipal y las obligaciones de ambas administraciones, así como las condiciones en que deba prestarse el servicio en relación con las vías públicas afectadas, la circulación de otros vehículos y peatones, la seguridad de éstos, los cruces y cualquier otro aspecto que se considere necesario.

3. Asimismo, el plan especial urbanístico, si es posible, compatibilizará la inserción del sistema tranviario con las necesidades de éste y de la movilidad en general, minimizando el impacto en la urbanización y garantizando, a la vez, la accesibilidad a los espacios donde deba instalarse. El planeamiento urbanístico deberá adaptarse al plan especial aprobado definitivamente.

Artículo 162. Normas generales para establecer nuevas líneas de tranvía que circulen por un único municipio

Si el tranvía únicamente circula dentro de un único término municipal, el ayuntamiento, como titular de la infraestructura, deberá diseñar un plan especial urbanístico que establezca el trazado, su viabilidad, la forma de explotación y demás características o especificaciones que se determinen reglamentariamente.

Artículo 163. Procedimiento de aprobación de los planes especiales urbanísticos

Los planes especiales urbanísticos a que se refieren los artículos anteriores deberán ajustarse al procedimiento de aprobación exigido para los planes especiales de infraestructuras de comunicación regulados en la legislación urbanística.

Artículo 164. Dominio público y zonas de protección

Notas de vigencia

Ap. 2 párr. 2º última frase suprimido por [art. 1.10](#) de [Decreto-ley núm. 2/2017, de 26 de mayo. LIB\2017\98](#).

Ap. 3 añadido por [art. 1.10](#) de [Decreto-ley núm. 2/2017, de 26 de mayo. LIB\2017\98](#).

1. Son de dominio público los terrenos ocupados por la infraestructura tranviaria, incluidos, en todos los casos, los ocupados por la plataforma de vía y los elementos funcionales o las instalaciones afectos al uso y a la explotación del tranvía. También forman parte del dominio público afecto al servicio tranviario el subsuelo y la proyección vertical de los terrenos ocupados por la infraestructura tranviaria, en la forma que reglamentariamente se determine.

2. La zona de protección es contigua al dominio público y consiste en una franja de terreno de cuatro metros contados desde las aristas exteriores de la plataforma de la vía.

Esta franja podrá reducirse en las zonas de edificación consolidada, a propuesta del ayuntamiento afectado y previo informe favorable de la administración titular de la infraestructura tranviaria. *En la zona de protección no podrán ejecutarse obras, y solo se permitirán los usos que sean compatibles con la seguridad del tránsito tranviario.*

Los límites establecidos para la zona de protección no son aplicables a los supuestos en que el dominio público tranviario limite a su vez con otro dominio público. No obstante lo anterior, la ejecución de cualquier obra que pueda afectar al servicio y la seguridad de tranvía requerirá el informe previo de la administración titular, oída la empresa concesionaria o explotadora del tranvía. Las obras serán sufragadas por quien las promueva.

3. En la zona de protección sólo se podrán ejecutar exclusivamente las obras que resulten necesarias para la conservación, el mantenimiento y la mejora de las construcciones e instalaciones ejecutadas legalmente existentes en el momento en que empiece a regir esta Ley, siempre que no supongan un aumento del volumen de la construcción y que no afecten a la explotación de la infraestructura tranviaria.

Artículo 165. Obras o instalaciones en zonas de dominio público

1. Para ejecutar obras o instalaciones en una zona de dominio público de un servicio tranviario de carácter interurbano será necesaria la previa autorización de la administración competente en la gestión tranviaria, que la otorgará siempre que sea necesaria para la prestación del servicio público de viajeros o para un servicio de interés general. Excepcionalmente se podrán autorizar obras o instalaciones de interés privado que crucen la zona de dominio público, siempre que la causa esté debidamente justificada.

Si las obras son debidas a servicios o actividades municipales o de urbanización, la autorización corresponderá al ayuntamiento, previo informe vinculante de la administración competente en la gestión tranviaria. En todo caso, las obras serán sufragadas por quien las promueva.

2. Las autorizaciones deberán fijar las condiciones técnicas y temporales de ejecución de las obras o instalaciones autorizadas en la zona de dominio público, procurando que la afectación del sistema de transporte de viajeros sea mínima. Antes de otorgar la autorización preceptiva, deberá concederse audiencia a la empresa concesionaria o explotadora del tranvía para que informe sobre los condicionantes técnicos de las obras previstas en la zona de dominio público.

3. Cuando la infraestructura tranviaria esté integrada en el dominio público municipal o de otras administraciones públicas, la autorización a que se refieren los apartados anteriores, deberá concederla el ayuntamiento o el organismo titular del dominio público afectado, previo informe de la administración competente en la gestión tranviaria, que tendrá carácter vinculante en cuanto a los aspectos de naturaleza ferroviaria, oída, en su caso, la empresa explotadora del servicio tranviario.

4. El derecho de uso que deben conceder las administraciones titulares de los puentes, túneles y demás infraestructuras de obra civil a favor de la administración titular del sistema tranviario que pasa por los mismos, se acordará mediante convenios entre las administraciones implicadas.

Artículo 166. Licencias para obras de conservación y mantenimiento

Las obras de conservación y mantenimiento de las líneas e instalaciones tranviarias y demás servicios auxiliares directamente relacionados con dicha explotación no precisarán de autorizaciones, permisos ni licencias administrativas.

Artículo 167. Mantenimiento, conservación y limpieza de la infraestructura tranviaria

Con carácter general, el mantenimiento, la conservación y la limpieza de la infraestructura tranviaria y de los elementos instalados en la plataforma de vía esenciales para la explotación del sistema tranviario, corresponderán a la administración titular de la misma, o, en caso de gestión indirecta del servicio tranviario, a la empresa concesionaria o explotadora del servicio.

Artículo 168. Aplicación subsidiaria de la norma

1. En todo lo que no dispone esta ley en relación con el transporte público de viajeros prestado mediante un sistema o medio tranviario, serán de aplicación las disposiciones que establece para el transporte ferroviario.

2. En materia de inspección y sanción, será de aplicación al transporte tranviario el régimen establecido en la sección 6ª del capítulo anterior.

SECCIÓN 2ª. Explotación combinada

Artículo 169. Definición

1. Cuando un servicio de transporte permanente de viajeros de carácter interurbano se preste mediante explotación ferroviaria en sus tramos interurbanos y explotación tranviaria en los trayectos urbanos, tendrá la consideración de transporte ferroviario combinado, y se someterá a la normativa reguladora de cada tipo de servicio en los tramos interurbano y urbano, respectivamente, aunque dependerá de una única autoridad competente, que será la titular del trazado que represente el mayor kilometraje sobre el porcentaje total del servicio autorizado.

2. La administración titular del trazado declarará, mediante resolución administrativa y previa audiencia al concesionario y a los ayuntamientos afectados, qué tramos de trayecto tienen la consideración de transporte ferroviario y cuáles de transporte tranviario.

CAPÍTULO III. Ferrocarril de Sóller

SECCIÓN 1ª. Definición y características

Artículo 170. Definición

1. El ferrocarril de Sóller es un medio de transporte público de viajeros, entendido como el que se presta por cuenta ajena mediante una retribución económica, en el cual deben ser admitidas todas las personas que lo deseen y cumplan las condiciones que se establezcan.

2. El ferrocarril de Sóller, en consideración al hecho de que se construyó y explotó por primera vez hace más de cien años, tendrá la consideración de tren histórico y turístico. En consecuencia, quedará excluido del ámbito de aplicación del [Reglamento 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007 \(LCEur 2007, 2015\)](#), sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, por el cual se derogan los [reglamentos \(CEE\) 1191/69 \(LCEur 1969, 55\)](#) y [\(CEE\) 1107/70 \(LCEur 1970, 50\)](#) del Consejo, de acuerdo con su artículo 1.2.

Artículo 171. Características

1. El ferrocarril de Sóller es un servicio de transporte público de viajeros de titularidad de la administración, prestado en régimen de gestión indirecta mediante una empresa privada, por lo que su explotación está sometida a las condiciones establecidas en su título de concesión.

2. La administración competente para la gestión del transporte ferroviario en la isla de Mallorca será la competente para autorizar, regular y controlar la prestación del servicio y las posibles modificaciones de su trazado.

3. En atención al carácter turístico del servicio materializado en la prestación simultánea de trayectos de carácter discrecional, la administración no podrá otorgar compensaciones económicas para cubrir sus costes de explotación, siendo de aplicación el régimen establecido en el capítulo III del título I de la [Ley 16/1987, de 30 de julio \(RCL 1987, 1764\)](#), de ordenación de los transportes terrestres, modificada por la [Ley 9/2013, de 4 de julio \(RCL 2013, 1034, 1513\)](#).

SECCIÓN 2ª. Adjudicación y prestación del servicio

Artículo 172. Adjudicación del servicio

1. Por regla general, la explotación del servicio se adjudicará mediante un procedimiento abierto, de acuerdo con las normas establecidas en el [Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre \(RCL 2011, 2050 y RCL 2012, 106\)](#), por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de contratos del sector público, o en la norma que lo sustituya. El contrato de adjudicación tendrá naturaleza de contrato administrativo especial de gestión de servicios públicos.

2. La convocatoria para la adjudicación del servicio exigirá, como condición esencial, que la explotación del ferrocarril de Sóller conserve y mantenga su tradicional y típica imagen actual, en cuanto a su material móvil, sus instalaciones y sus dependencias, principalmente las estaciones.

Artículo 173. Prestación del servicio

El servicio ferroviario se prestará de acuerdo con las condiciones establecidas en el título de concesión o el contrato de servicio público, y con sujeción, en su caso, a las tarifas aprobadas por la autoridad competente en materia de transporte ferroviario y, si procede, por la autoridad competente en materia de precios públicos, sin perjuicio de lo establecido en el [artículo 171.3](#) de esta ley.

Artículo 174. Itinerario y requisitos

1. El servicio ferroviario se presta entre las poblaciones de Palma y el Puerto de Sóller, y circula, de forma diferenciada, en tres zonas operativamente distintas:

Zona 1: de Palma a la estación de Son Sardina

Zona 2: de la estación de Son Sardina a Sóller

Zona 3: de Sóller al Puerto de Sóller

2. El servicio que circula por las zonas urbanas (zonas 1 y 3) se caracteriza por que se presta a una velocidad máxima de 40 km/h, lo que permite los pasos a nivel tanto de vehículos como de peatones.

3. En la zona 2 el servicio se prestará de acuerdo con las condiciones normales de un servicio ferroviario con las características de un tren histórico y turístico.

4. La prestación del servicio ferroviario deberá ser continuada, salvo suspensión por obras de reparación o mejora de las vías o del material móvil, que deberán ser comunicadas a la administración competente en la gestión ferroviaria, que las autorizará.

5. Cuando el Ayuntamiento de Palma en la zona 1, o el Ayuntamiento de Sóller en la zona 3, deban llevar a cabo actuaciones que afecten a la vía o a la prestación del servicio, ya sea por nuevas obras o por trabajos de mantenimiento o conservación, deberán contar con la autorización de la administración competente en la gestión del transporte ferroviario, que, a su vez, solicitará un informe a la empresa concesionaria sobre la posible incidencia en la explotación del servicio y la seguridad. Cuando eso ocurra, y a fin de que no se produzcan suspensiones del servicio, el ayuntamiento respectivo y la empresa concesionaria deberán fijar las fechas de ejecución de las obras.

6. Para las obras de conservación y mantenimiento de la línea, las instalaciones y demás servicios auxiliares directamente relacionados con la explotación del servicio, la empresa ferroviaria, por su carácter de transporte público, no precisará de autorizaciones, permisos ni licencias administrativas.

Las obras de conservación y mantenimiento en las zonas 1 y 3 con la finalidad de adecuar la vía pública y sus intersecciones con el servicio ferroviario, serán a cargo del ayuntamiento titular de la vía.

7. Sin el acuerdo expreso con el explotador del servicio no podrán llevarse a cabo obras o modificaciones en la vía que afecten a su perfil longitudinal actual o a su trazado en planta, así como a la altura de la catenaria.

Artículo 175. Vigencia del servicio

La concesión del ferrocarril de Sóller que se adjudique a partir de la entrada en vigor de la presente ley tendrá una vigencia máxima de veinticinco años.

Artículo 176. Limitaciones a la propiedad: dominio público y zonas de protección en las zonas 1 y 3

Notas de vigencia

Ap. 2 párr. 2º suprimido por [art. 1.11](#) de [Decreto-ley núm. 2/2017, de 26 de mayo. LIB\2017\98](#).
 Ap. 3 añadido por [art. 1.11](#) de [Decreto-ley núm. 2/2017, de 26 de mayo. LIB\2017\98](#).

1. Se considerarán de dominio público los terrenos ocupados por la infraestructura ferroviaria, incluidos los ocupados por la plataforma de la vía y por los elementos funcionales o las instalaciones afectos al uso y a la explotación del ferrocarril.

También forman parte del dominio público afecto al servicio ferroviario el subsuelo y la proyección vertical de

los terrenos ocupados por la infraestructura ferroviaria, en la forma que reglamentariamente se determine.

2. En los tramos de explotación señalados como zonas 1 y 3 se establece que la zona de protección es contigua al dominio público y consiste en una franja de terreno de cuatro metros contados desde las aristas exteriores de la plataforma de la vía. Esta franja podrá reducirse en determinadas zonas de suelo urbano consolidado, a propuesta del ayuntamiento afectado y previo informe favorable de la administración ferroviaria y del ferrocarril de Sóller.

En la citada zona de protección, no podrán ejecutarse obras y sólo se permitirán los usos que sean compatibles con la seguridad del tránsito ferroviario.

3. En la zona de protección serán de aplicación los puntos 2 y 3 del artículo 164.

Artículo 177. Limitaciones a la propiedad en la zona 2

Son de aplicación al ferrocarril de Sóller los [artículos del 130](#) al 137 del título II, capítulo I, sección 4ª de esta ley, respecto al dominio público, las zonas de protección, los límites de la edificación, las normas especiales y las obras y actividades.

Artículo 178. Actividades complementarias

1. La administración competente en materia de transportes podrá autorizar el uso de los edificios y las instalaciones que forman parte del dominio ferroviario del ferrocarril de Sóller para los servicios y las actividades complementarios al servicio ferroviario encaminados a la obtención de ingresos que contribuyan al mantenimiento de las instalaciones. Los ayuntamientos deberán adaptar el planeamiento urbanístico a los usos autorizados.

2. Los terrenos ocupados por las líneas de ferrocarriles y los edificios ubicados en los mismos terrenos que estén dedicados a estaciones, almacenes o a cualquier otro servicio indispensable para la explotación de dichas líneas, estarán exentos del pago del impuesto sobre bienes inmuebles.

Artículo 179. Normativa de aplicación

En todo lo no previsto en este capítulo serán de aplicación las disposiciones de las secciones 3ª, 5ª (artículos 138 y 139), 6ª, 7ª y 8ª del [capítulo I del título II](#) de esta ley, y aquellas que la desarrollen. En lo que esta ley no prevea, siempre que no contradiga lo establecido en este capítulo, serán de aplicación las normas relativas a los transportes por carretera que se establecen en la [Ley 16/1987, de 30 de julio \(RCL 1987, 1764 \)](#), de ordenación de los transportes terrestres, modificada por la [Ley 9/2013, de 4 de julio \(RCL 2013, 1034, 1513 \)](#), o en la normativa que la sustituya, y en el reglamento que la desarrolle, y supletoriamente en la normativa vigente en materia de contratos administrativos especiales de gestión de los servicios públicos.

TÍTULO III. Ordenación de la movilidad

CAPÍTULO I. Principios generales

Artículo 180. Concepto

Se entiende por movilidad el conjunto de desplazamientos que las personas realizan por motivos laborales, culturales, sanitarios, sociales, de ocio u otros, pudiendo ser motorizados o no motorizados, como a pie o en bicicleta.

Artículo 181. Principios

La comunidad autónoma de las Illes Balears promoverá políticas de movilidad sostenible que respeten los siguientes principios:

a) El derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles en los términos establecidos en la normativa de aplicación, y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible.

b) El impulso a la movilidad sostenible entendida como aquella que se satisface en un tiempo y con un coste razonables y que minimiza los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas.

c) La implicación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.

d) El cumplimiento de los tratados internacionales vigentes en España relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental, en lo que concierne a la movilidad y la adecuación a las políticas comunitarias en esta materia.

e) El establecimiento de nuevos servicios de transporte supeditado a la existencia de un volumen de demanda de acuerdo con los costes de inversión, operación y mantenimiento, teniendo en cuenta los modos alternativos adecuados de calidad, precio y seguridad, así como los resultados de la evaluación ambiental.

Artículo 182. Objetivos

Notas de vigencia

Letra m) añadido por [art. 7.3 de Ley núm. 6/2018, de 22 de junio. LIB\2018\184.](#)

En la política de impulso a la movilidad sostenible, la comunidad autónoma de las Illes Balears perseguirá los siguientes objetivos:

a) Contribuir a mejorar el medio ambiente urbano y rural, la salud y la seguridad de los ciudadanos, las políticas de desarrollo sostenible y la eficiencia de la economía, haciendo un uso más racional de los recursos naturales.

b) Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales, y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.

c) Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética teniendo en cuenta las políticas de gestión de la demanda.

d) Establecer mecanismos de coordinación para aprovechar al máximo los transportes colectivos, ya sean transportes públicos o transporte escolar o de empresa.

e) Efectuar y llevar a cabo propuestas innovadores que favorezcan un uso más racional del vehículo privado, tales como el coche multiusuario o el coche compartido.

f) Establecer fórmulas de integración tarifaria del transporte público en cada una de las Illes Balears, de acuerdo con las competencias de cada administración pública y desde el principio de la cooperación institucional.

g) Mejorar la velocidad comercial del transporte público de viajeros.

h) Fomentar propuestas y actuaciones que contribuyan a la mejora de la seguridad viaria.

i) Fomentar la reducción de la accidentalidad.

j) Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético tanto para personas como para mercancías, así como el uso del transporte público y colectivo y otros medios de transporte no motorizado.

k) Fomentar la intermodalidad de los medios de transporte, teniendo en cuenta el conjunto de redes y medios

de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado motorizado, especialmente la bicicleta.

l) Fomentar medios de transporte más accesibles como vía imprescindible para conseguir la integración y la mejora de la calidad de vida personal.

m) Al efecto, se facilitará, cuando corresponda, la reserva de plazas para los escolares y alumnos en la red de transporte regular de viajeros por carretera de uso general. Las condiciones del servicio y económicas se tendrán que concretar a través del correspondiente convenio de colaboración entre las administraciones competentes en materia de transporte regular y de transporte escolar. El convenio de colaboración podrá tener la misma duración que el plazo del contrato de la red de transporte regular de viajeros por carretera de uso general. En este caso, también se tendrá que cumplir la normativa sobre transporte escolar.

Artículo 183. Fomento de la movilidad no motorizada

1. Las administraciones públicas de las Illes Balears promoverán los desplazamientos a pie y en bicicleta, tanto en el ejercicio de sus competencias en materia de movilidad como en relación con otras competencias interrelacionadas, tales como la planificación urbanística, la ubicación de servicios públicos o la construcción de infraestructuras.

2. Los ayuntamientos de las Illes Balears desarrollarán acciones dirigidas a facilitar los desplazamientos seguros a pie y en bicicleta en su término municipal, adoptando medidas de pacificación del tráfico, creando itinerarios específicos en los casos de mayor concentración de demanda y compatibilizando adecuadamente los distintos usos del viario urbano.

3. Las administraciones públicas de las Illes Balears fomentarán y facilitarán el uso de la bicicleta en el acceso a aquellos centros generadores de grandes demandas de movilidad, como centros educativos, sanitarios, deportivos o de ocio.

4. Los edificios destinados a servicios públicos se dotarán, en la medida en que sea posible, de aparcamientos para bicicletas.

5. Los edificios de uso residencial de nueva construcción dispondrán de emplazamientos específicos para bicicletas, seguros y resguardados, y en una ubicación que permita un cómodo acceso desde la red viaria, de acuerdo con las condiciones establecidas reglamentariamente.

6. Las estaciones ferroviarias y de autobuses dispondrán de emplazamientos específicos para bicicletas, en un número adecuado a la potencial demanda.

CAPÍTULO II. Instrumentos de planificación

Artículo 184. Concepto

Corresponde al Gobierno de las Illes Balears la planificación territorial de la movilidad poblacional, que perseguirá el objetivo de integrar los medios de transporte en un sistema común, eficaz y operativo, atendiendo a los principios de desarrollo sostenible y accesibilidad universal, desde el respeto al medio ambiente y al paisaje, favoreciendo los desplazamientos en vehículos colectivos sobre los viajes en vehículo privado, así como el uso de vehículos más eficientes y con combustibles alternativos al petróleo, especialmente en el transporte colectivo.

Artículo 185. Instrumentos de planificación

1. Los instrumentos de planificación de la movilidad son un conjunto de herramientas que persiguen el objetivo de implantar formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros medios no motorizados de transportes y desarrollando los que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social, la seguridad viaria y la defensa del medio ambiente, garantizando a su vez una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

2. Las determinaciones de los instrumentos de planificación relativas a la movilidad prevalecerán sobre las

determinaciones de los instrumentos de ordenación del territorio, de ordenación urbanística, de infraestructuras y de transporte.

3. Se establecen los siguientes instrumentos de planificación de la movilidad:

a) El Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears, regulado en el [capítulo II del título II](#) de la [Ley 6/1999, de 3 de abril \(LIB 1999, 89 \)](#) , de las directrices de ordenación territorial de las Illes Balears y de medidas tributarias.

b) Los planes insulares de servicios de transporte regular de viajeros por carretera (PISTRVC).

c) Los planes de movilidad urbana sostenible.

SECCIÓN 1ª. Planes insulares de servicios de transporte regular de viajeros por carretera

Artículo 186. Concepto y naturaleza

1. Los planes insulares de servicios de transporte regular de viajeros por carretera (PISTRVC) son el instrumento que tiene por objeto la planificación y la ordenación del transporte público regular de viajeros por carretera en todo el ámbito insular de las islas de Mallorca, Menorca e Ibiza. Queda expresamente excluida la isla de Formentera debido a su doble naturaleza insular y municipal, donde estos servicios se regularán en el correspondiente plan de movilidad urbana sostenible establecido en el [artículo 189 y siguientes](#) de esta ley.

2. La iniciativa para elaborar y aprobar el plan insular de servicios de transporte regular de viajeros por carretera corresponderá a los organismos que ejerzan la gestión ordinaria de este transporte público en el respectivo ámbito territorial.

3. Dichos planes deberán ajustarse a los principios recogidos en la presente ley y a las orientaciones, los criterios y los medidas generales establecidos en el Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears.

Artículo 187. Contenido

1. Los planes insulares de servicios incluirán, como mínimo, la siguiente información relativa a su ámbito de aplicación:

a) El diagnóstico de la situación actual de los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera, con especial atención a:

- La identificación de las zonas con problemas de accesibilidad a las redes y a los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera.

- La identificación de las zonas con desajustes significativos entre la oferta y la demanda de transporte público regular de viajeros por carretera.

- La identificación de las deficiencias significativas en la calidad de los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera.

- La identificación de los déficits y las disfunciones en las infraestructuras de transporte público regular de viajeros por carretera.

b) Los objetivos concretos a lograr a medio y largo plazo en materia de transporte público regular de viajeros por carretera.

c) La planificación integrada de la oferta de servicios e infraestructuras de transporte público regular interurbano, con especial atención a su optimización, coordinación e integración.

d) La configuración de la oferta de los contratos de gestión de servicios de transporte regular de viajeros por carretera.

e) Un análisis de la viabilidad de las medidas propuestas en materia de los servicios y las infraestructuras de transporte público regular interurbano, a partir de criterios económicos, sociales y ambientales.

f) Un estudio económico-financiero que valore las actuaciones propuestas y establezca los recursos directos e indirectos con los que se pretenden financiar.

g) Los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión.

2. A la hora de planificar y ordenar los servicios del transporte público regular de viajeros por carretera, los planes insulares deberán tener en cuenta la oferta y la demanda tanto de transporte privado como ferroviario, así como las previsiones de nuevas infraestructuras de la red viaria y ferroviaria que contengan los planes directores sectoriales de carreteras y de movilidad de las Illes Balears.

Artículo 188. Revisión

Los planes insulares de servicios deberán ser revisados como mínimo cada ocho años, en los términos que reglamentariamente se establezcan.

SECCIÓN 2ª. Planes de movilidad urbana sostenible

Artículo 189. Concepto

1. Los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) son los instrumentos que tienen por objeto ordenar y planificar la movilidad en los entornos urbanos.

2. El ámbito de aplicación de los planes de movilidad urbana sostenible es el municipio, si bien podrá incluir varios municipios que compartan un esquema de movilidad interdependiente, con el correspondiente acuerdo de los ayuntamientos afectados.

3. Los planes de movilidad urbana sostenible deberán ajustarse a lo establecido en la normativa que resulte aplicable, en los principios recogidos en la presente ley y en las orientaciones, los criterios y las medidas generales establecidos en el Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears y en los planes insulares de servicios de transporte regular de viajeros por carretera.

Artículo 190. Contenido

1. Los planes de movilidad urbana sostenible incluirán, como mínimo, la siguiente información relativa a su ámbito de aplicación:

a) El diagnóstico de la situación actual de la movilidad.

b) Los objetivos concretos a medio y largo plazo en materia de movilidad. Dichos objetivos habrán de ser coherentes con los objetivos generales y los indicadores de evaluación y control establecidos tanto en el Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears como en el plan insular correspondiente.

c) Las medidas concretas de movilidad sostenible que permitan alcanzar los objetivos propuestos.

d) Un análisis de la viabilidad de las medidas propuestas a partir de criterios económicos, sociales y ambientales.

e) Un estudio económico-financiero que valore las actuaciones propuestas y establezca los mecanismos de financiación oportunos.

f) Los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión.

2. Los planes de movilidad urbana sostenible determinarán el diseño y el dimensionamiento de las redes viarias y de transporte público; las infraestructuras y las medidas específicas para peatones y ciclistas; las condiciones de seguridad ligadas a la movilidad; los sistemas de estacionamiento; las acciones de gestión de la movilidad para colectivos específicos, como personas con discapacidad o movilidad reducida, colegios o centros

de trabajo, entre otros; y los aspectos de la ordenación urbanística relevantes a la hora de determinar aspectos cuantitativos y cualitativos de la demanda de transporte y establecer medidas de promoción de una movilidad más sostenible.

Artículo 191. Tramitación

1. Corresponderá a los ayuntamientos la iniciativa para elaborar y aprobar los planes de movilidad urbana sostenible. Con carácter previo a su aprobación, el ayuntamiento requerirá un informe a la consejería competente en materia de movilidad del Gobierno de las Illes Balears. Dicho informe se pronunciará expresamente sobre la coherencia del plan con los objetivos de esta ley y los objetivos y las medidas establecidos en el Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears, y será vinculante para aquellos aspectos que sean competencia del Gobierno de las Illes Balears.

También será preceptiva la solicitud de informe al consejo insular correspondiente, que será vinculante en aquellos aspectos que sean competencia de dicho consejo insular.

2. Los planes de movilidad urbana sostenible a que se refiere este artículo serán sometidos a información pública en los términos que reglamentariamente se establezcan y de acuerdo con lo previsto en la normativa vigente.

3. Todos los municipios que, de acuerdo con la normativa de régimen local, deban prestar el servicio de transporte colectivo urbano de viajeros, deberán tramitar y aprobar el correspondiente plan de movilidad urbana sostenible. También deberán elaborar y aprobar un plan de movilidad urbana sostenible los municipios que el Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears determine.

Artículo 192. Revisión

Los planes de movilidad urbana sostenible se revisarán cada ocho años, en los términos que reglamentariamente se establezcan.

CAPÍTULO III. Instrumentos de evaluación y mejora

Artículo 193. Instrumentos de evaluación y mejora

1. Los instrumentos de evaluación y mejora de la movilidad tienen por finalidad fijar los efectos potenciales de determinadas actuaciones de carácter territorial sobre la movilidad y el sistema de transportes, así como definir medidas dirigidas a garantizar su sostenibilidad.

2. Se establecen los siguientes instrumentos de evaluación y mejora de la movilidad:

- a) Los estudios de movilidad de grandes centros atrayentes de movilidad.
- b) Los estudios de viabilidad de grandes infraestructuras de transporte.

SECCIÓN 1ª. Estudios de movilidad de grandes centros generadores de movilidad

Artículo 194. Concepto y contenido

1. Los estudios de movilidad de grandes centros generadores de movilidad son los instrumentos de evaluación de la movilidad que tienen por objeto definir las medidas y las actuaciones necesarias para garantizar que las necesidades de movilidad generadas por determinados desarrollos urbanísticos se satisfagan de acuerdo con los principios recogidos en la presente ley.

2. El contenido y la tramitación de estos estudios se ajustarán a la normativa reguladora de la ordenación territorial y urbanística de la comunidad autónoma de las Illes Balears.

SECCIÓN 2ª. Estudios de viabilidad de grandes infraestructuras de transporte

Artículo 195. Concepto y características

1. Los estudios de viabilidad de grandes infraestructuras de transporte son los instrumentos que tienen por objeto evaluar la viabilidad económica, financiera, social, territorial y medioambiental de construcción de una gran infraestructura de transporte.

2. Las siguientes inversiones en infraestructuras deberán someterse a un estudio de viabilidad de grandes infraestructuras de transporte:

- a) Nuevas autopistas, autovías o desdoblamientos de calzadas.
- b) Nuevos tramos de la red ferroviaria o tranviaria.
- c) Nuevas estaciones de autobuses.
- d) Nuevas infraestructuras de transporte terrestre que supongan una inversión económicamente relevante.
- e) Modificaciones y adaptaciones de infraestructuras de transporte terrestre existentes que supongan una inversión económica relevante.

3. A los efectos de los epígrafes d) y e) del apartado anterior, se considerará que una nueva infraestructura de transporte terrestre o la modificación y la adaptación de una infraestructura de transporte terrestre ya existente representan una inversión económica relevante cuando su importe final total, incluyendo las expropiaciones o cualquier otra carga económica necesaria para poner en servicio la infraestructura y excluyendo el impuesto sobre el valor añadido, sea superior a diez millones de euros.

4. Los estudios de viabilidad de grandes infraestructuras de transporte incluirán, como mínimo, la caracterización de la movilidad en el ámbito afectado antes y después de la ejecución de la infraestructura, una evaluación de la rentabilidad socioeconómica y financiera de la infraestructura y una de sus impactos en el territorio y en el medio ambiente.

5. El órgano promotor de cualquiera de las infraestructuras establecidas en el apartado 2 de este artículo, antes de iniciar el estudio de viabilidad de grandes infraestructuras de transporte, presentará un anteproyecto al órgano competente en materia de movilidad del Gobierno de las Illes Balears, que le informará sobre el contenido y los criterios para la redacción del estudio.

Una vez redactado el estudio de viabilidad, el órgano promotor lo presentará ante el órgano competente en materia de movilidad del Gobierno de las Illes Balears, que lo someterá al informe del Comité Evaluador.

Emitido dicho informe, el órgano competente en materia de movilidad del Gobierno de las Illes Balears decidirá, con carácter vinculante, sobre la aprobación, en su caso, del estudio de viabilidad.

6. El órgano competente en materia de movilidad del Gobierno de las Illes Balears aprobará, mediante la disposición reglamentaria pertinente, la normativa reguladora de la tramitación y de la metodología de evaluación que se aplicará a los estudios de viabilidad de grandes infraestructuras de transporte.

Artículo 196. Comité Evaluador

1. El órgano competente en materia de movilidad del Gobierno de las Illes Balears aprobará, mediante la disposición reglamentaria pertinente, la composición, la estructura y el reglamento de funcionamiento del Comité Evaluador.

2. En todo caso, el Comité Evaluador estará integrado por un equipo de técnicos de acreditada solvencia, que incluya, al menos, una persona en representación del órgano competente en materia de movilidad del Gobierno de las Illes Balears, una persona en representación del consejo insular de la isla en que se pretende ejecutar la infraestructura, y una persona en representación del Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de las Illes Balears, propuestas por los respectivos órganos de gobierno.

Disposición Adicional primera. Principios generales

Se habilita al Gobierno de las Illes Balears para que, de acuerdo con el artículo 58.3 del Estatuto de

Autonomía, establezca los principios generales sobre las materias que son competencia propia de los consejos insulares.

Disposición Adicional segunda. Actualización de las cuantías pecuniarias

Se autoriza al Gobierno de las Illes Balears para actualizar las cuantías pecuniarias establecidas en la presente ley, a fin de adecuarlas a los cambios de valor adquisitivo de la moneda, según los índices oficiales del Instituto Nacional de Estadística.

Disposición Adicional tercera. Regímenes especiales de recogida de viajeros

Todos los regímenes especiales de recogida de viajeros en vehículos de turismo fuera de los municipios para los cuales se haya expedido la autorización de transporte interurbano ya constituidos a la entrada en vigor de esta ley, se mantendrán vigentes mientras el órgano competente no decida su supresión o modificación.

Disposición Adicional cuarta. Limitaciones cuantitativas

1. Si la legislación estatal lo permite, se faculta a la administración competente en la gestión de los transportes terrestres para que, entre los criterios que fije reglamentariamente el Gobierno de las Illes Balears, establezca las limitaciones cuantitativas que el desarrollo reglamentario citado prevea para el otorgamiento de nuevas autorizaciones habilitantes tanto para el transporte público interurbano en vehículos de turismo como para el arrendamiento de vehículos con conductor.

2. En el supuesto anterior, el órgano competente para la gestión de los transportes terrestres establecerá los criterios cuantitativos para determinar el número máximo de licencias municipales de auto-taxi en los municipios de su ámbito territorial.

Disposición Adicional quinta. Trasmisión de las licencias de auto-taxi

Las personas físicas y jurídicas que a la entrada en vigor de esta ley sean titulares de más de dos licencias de auto-taxi podrán transmitir las a distintos adquirentes, los cuales deberán cumplir lo establecido en el [artículo 52.3](#) de esta ley, o a favor de un único adquirente, en cuyo caso no será de aplicación la limitación establecida en el citado artículo.

Disposición Adicional sexta. Aplicación de la normativa tranviaria a otros sistemas de transporte

La normativa establecida en esta ley relativa al transporte tranviario será de aplicación a otros sistemas de transporte que presenten las mismas características que el servicio tranviario, o características similares en cuanto a la plataforma de vía y su naturaleza jurídica.

Disposición Adicional séptima. Régimen de uso provisional de edificios e instalaciones afectos al dominio ferroviario ubicados en suelo rústico

1. La administración competente en la gestión del servicio ferroviario podrá admitir y autorizar los usos docentes, educativos, científicos, culturales, de ocio, recreativos o deportivos, con carácter provisional, en los edificios o las instalaciones que formen parte del dominio ferroviario ubicados en cualquier categoría de suelo rústico, siempre que no se haya llevado a cabo de forma efectiva ninguno de los usos propios ferroviarios que motivaron su construcción. Estos usos cesarán cuando fuera necesario destinar los edificios o las instalaciones a sus usos originarios.

2. La autorización para los usos a que se refiere el apartado anterior, requerirá que se cumplan las siguientes condiciones:

a) Que el uso provisional sea promovido por alguna administración pública o por cualquiera de sus entidades instrumentales dependientes.

b) Que se justifique su necesidad y oportunidad, así como su carácter no permanente, dadas sus características técnicas o su temporalidad.

c) Que el ayuntamiento afectado emita un informe previo con relación a sus competencias municipales que puedan resultar afectadas.

3. En el momento en que el órgano de la administración ferroviaria adopte la orden de cese de los usos provisionales autorizados, el órgano o la entidad administrativa que los lleve a cabo tendrá la obligación de cesarlos inmediatamente y de reponer el edificio o la instalación al estado anterior u original a la ejecución de dichos usos, sin derecho a percibir ningún tipo de indemnización. En todo caso, el uso provisional a que se refiere esta disposición está sujeto al régimen que prevea la normativa autonómica sectorial aplicable en materia de actividades.

Disposición Adicional octava. Estudios de viabilidad de grandes infraestructuras de transportes

Todas las inversiones que figuren en cualquier convenio de colaboración firmado entre la comunidad autónoma de las Illes Balears y el Gobierno central u otros organismos públicos sobre grandes infraestructuras de transportes antes de la aprobación de esta ley, estarán exentas de someterse a los estudios de viabilidad de grandes infraestructuras de transportes regulados en el [capítulo III del título III](#) de la presente ley.

Disposición Adicional novena. Impacto de género

En el texto de la ley, las referencias a las palabras ciudadano, viajero, conductor, titular, usuario, prestatario, denunciado, interesado, acreedor e interventor, tanto en singular como en plural, se entenderán referidas a ambos géneros, masculino y femenino, exceptuando los títulos habilitantes o las autorizaciones de transportes, cuya modificación supondría el cambio de denominación.

Disposición Transitoria primera. Desarrollo reglamentario de las licencias de auto-taxi de siete plazas y cobro individual por asiento

1. Mientras no se desarrollen reglamentariamente los [artículos 49.b\)](#) y [73.1](#) de esta ley, no podrán adscribirse licencias de auto-taxi ni autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros a vehículos de turismo de más de cinco plazas, incluida la persona conductora.

2. Los vehículos destinados al transporte público de viajeros en vehículos de turismo que estén autorizados para el transporte de personas con movilidad reducida a la entrada en vigor de esta ley, no podrán transportar a más de cinco personas, incluida la persona conductora, mientras no se apruebe el correspondiente desarrollo reglamentario.

3. El órgano competente para la gestión de los transportes terrestres determinará, mediante la disposición administrativa oportuna, los requisitos necesarios para la expedición de las licencias de auto-taxi para los vehículos de siete plazas, incluida la persona conductora.

4. Mientras no se desarrolle reglamentariamente el [artículo 63.2.b\)](#) de esta ley no podrán prestarse los servicios de transporte establecidos en el mismo.

Disposición Transitoria segunda. Régimen específico para la isla de Ibiza en materia de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo para el año 2014

1. Durante el año 2014, los ayuntamientos de la isla de Ibiza podrán otorgar autorizaciones municipales estacionales de transporte público de viajeros en vehículos de turismo que tengan una duración estacional determinada, dentro del ámbito territorial de sus respectivos municipios.

2. Los ayuntamientos otorgantes deberán adoptar un acto administrativo para aprobar un plan regulador que determine las condiciones de prestación del servicio y el número máximo de autorizaciones que se puedan otorgar; las condiciones a las cuales deberán sujetarse; los derechos y las obligaciones, así como la cuantía de la tasa, si procede, que comportarán para los adjudicatarios; los supuestos de revocación, y el plazo de duración, que no podrá ser inferior a una temporada estival ni superior a dos, y que deberá dar derecho a la explotación del servicio durante un plazo no inferior a dos meses ni superior a cuatro cada temporada estival.

3. Para que los vehículos autorizados por los ayuntamientos puedan prestar servicio fuera del municipio en el cual tengan domiciliada la autorización, deberán obtener la autorización habilitante del Consejo Insular de Ibiza,

titular de las competencias sobre los transportes interurbanos, el cual deberá disponer lo que corresponda para que se puedan hacer los recorridos interurbanos en las mismas condiciones de prestación que los titulares de las licencias municipales fijas, sujetándose en todo al régimen de carga y descarga y a las tarifas aprobadas aplicables.

Estas autorizaciones únicamente tendrán validez en la isla de Ibiza.

Disposición Transitoria tercera. Transporte turístico

Mientras que reglamentariamente no se establezcan las condiciones para prestar el servicio de transporte turístico en el ámbito de la comunidad autónoma de las Illes Balears, será de aplicación el [Decreto 96/2006, de 24 de noviembre \(LIB 2006, 349 \)](#), por el que se regulan los transportes turísticos terrestres en el ámbito de las Illes Balears, o la normativa que lo sustituya, en todo lo que no se oponga a la presente ley.

Disposición Transitoria cuarta. Procedimiento sancionador

La presente ley no se aplicará en aquellos procedimientos sancionadores iniciados en virtud de hechos anteriores a la ley que estén en tramitación a su entrada en vigor.

Disposición Transitoria quinta. Vigencia de las actuales concesiones de servicio público de viajeros

Las actuales concesiones de servicios públicos de viajeros por carretera y por ferrocarril mantendrán la vigencia establecida en su título de concesión.

Disposición Transitoria sexta. Cláusulas medioambientales y flota de transporte público

En los procesos de renovación o adquisición de nuevas flotas de transporte público terrestre, la administración velará para que los contratos y las licitaciones incluyan cláusulas medioambientales que prioricen los vehículos con un menor nivel de emisiones de CO₂, de tal manera que se permita transitar hacia un modelo de transporte público sostenible.

Disposición Derogatoria única.

1. Se derogan todas las disposiciones de igual o inferior rango que contradigan lo establecido en la presente ley.

2. En particular, quedan derogados:

- El [Decreto Ley 1/2012, de 10 de febrero \(LIB 2012, 28\)](#), de medidas orientadas a prevenir la oferta ilegal en materia de transportes en la isla de Ibiza.

- El [Decreto Ley 6/2012, de 8 de junio \(LIB 2012, 145\)](#), de medidas urgentes sobre el régimen sancionador en materia de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo en el ámbito territorial de la comunidad autónoma de las Illes Balears.

- El [Decreto Ley 12/2012, de 14 de diciembre \(LIB 2012, 309\)](#), de modificación del Decreto Ley 6/2012, de 8 de junio, de medidas urgentes sobre el régimen sancionador en materia de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo en el ámbito territorial de la comunidad autónoma de las Illes Balears.

- El [Decreto 90/1983, de 22 de diciembre \(LIB 1984, 306 \)](#), sobre homologación y actualización del modelo oficial del libro de reclamaciones a utilizar en las administraciones y vehículos de servicios públicos de transporte de viajeros y mercancías por carretera de competencia de esta comunidad autónoma (BOCAIB núm. 2/1984, de 31 de enero).

- El [Decreto 106/1985, de 15 de noviembre \(LIB 1985, 3214 \)](#), sobre normas de utilización de material móvil en los servicios regulares y discrecionales de transporte de viajeros por carretera en Baleares (BOCAIB núm. 35/1985, de 30 de noviembre).

- El [Decreto 67/1988, de 28 de julio \(LIB 1988, 110 \)](#) , por el que se regulan las autorizaciones de transportes regulares temporales de viajeros en vehículos denominados mini-trenes o trenes turísticos de carretera de carácter interurbano, en el ámbito de la comunidad autónoma de las Illes Balears (BOCAIB núm.94/1988, de 6 de agosto).
- El [Decreto 24/1991, de 7 de marzo \(LIB 1991, 64 \)](#) , regulador del régimen de apoyo a la renovación de las flotas de vehículos de las empresas de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera (BOCAIB núm. 47/1991, fascículo 1, de 13 de abril).
- El [Decreto 41/1991, de 2 de mayo \(LIB 1991, 84 \)](#) , por el que se establecen reducciones en el precio de los billetes de los servicios públicos regulares de viajeros por carretera para los pensionistas y las personas mayores de 65 años (BOCAIB núm. 63/1991, de 18 de mayo).
- El [Decreto 48/1992, de 23 de julio \(LIB 1992, 121, 146 \)](#) , por el que se fijan los itinerarios autorizados para la circulación de los vehículos con carga superior a 16,5 toneladas, de los vehículos articulados cuya longitud exceda de 15 metros y de los trenes de carretera de más de 14 metros, que no sobrepasen las condiciones establecidas en los artículos 55, 57 y 58 del [Código de la circulación \(RCL 1934, 1688\)](#) en el ámbito de la comunidad autónoma de las Illes Balears (BOCAIB núm. 95/1992, de 8 de agosto).
- El [Decreto 43/1998, de 3 de abril \(LIB 1998, 118 \)](#) , sobre régimen jurídico de las autorizaciones de transporte por carretera de viajeros y mercancías (BOCAIB núm. 52/1998, de 16 de abril).
- El [Decreto 108/1998, de 27 de noviembre \(LIB 1998, 292 \)](#) , por el que se revisa el mínimo de percepción para los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general (BOCAIB núm. 157/1998, de 10 de diciembre).
- El [Decreto 52/2000, de 24 de marzo \(LIB 2000, 110 \)](#) , de creación de la Comisión de Transportes entre la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transporte y la Consejería de Medio Ambiente (BOCAIB núm. 43/2000, de 4 de abril).
- El [Decreto 110/2000, de 21 de julio \(LIB 2000, 240, 293 \)](#) , por el que se modifica el [Decreto 52/2000, de 24 de marzo \(LIB 2000, 110\)](#) , de creación de la Comisión de Transportes entre la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transporte y la Consejería de Medio Ambiente (BOCAIB núm. 94/2000, de 1 de agosto).
- El [Decreto 9/2011, de 11 de febrero \(LIB 2011, 37 \)](#) , de principios generales sobre los modos de explotación del transporte ferroviario, tranviario y combinado (BOIB núm. 25/2011, de 19 de febrero).
- La [Orden del consejero de Fomento de 18 de diciembre de 2001 \(LIB 2001, 356\)](#) , sobre confección de cuadros tarifarios y cuantía del mínimo de percepción en euros, y el establecimiento de normas para el pago de los servicios públicos regulares permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera (BOIB núm. 154/2001, de 25 de diciembre).
- La [Orden de la consejera de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de 28 de junio de 2006 \(LIB 2006, 227\)](#) , por la cual se modifica la cuantía del mínimo de percepción del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera en la comunidad autónoma de las Illes Balears, y se modifican las normas de pago del título de transporte en relación con estos servicios (BOIB núm. 92/2006, de 1 de julio).

Disposición Final primera. Modificación del artículo 58 de la Ley 6/1999, de 3 de abril (LIB 1999, 89) , de las directrices de ordenación territorial de las Illes Balears y de medidas tributarias

Se modifica el punto 1 del artículo 58 del capítulo I del título II de la [Ley 6/1999, de 3 de abril \(LIB 1999, 89\)](#) , de directrices de ordenación territorial de las Illes Balears y de medidas tributarias, que queda redactado de la siguiente manera:

«1. Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears.»

Disposición Final segunda. Modificación del capítulo II del título II de la Ley 6/1999, de 3 de abril (LIB 1999, 89) , de las directrices de ordenación territorial de las Illes Balears y de

medidas tributarias

1. Se modifica el capítulo II del título II de la [Ley 6/1999, de 3 de abril \(LIB 1999, 89\)](#), de directrices de ordenación territorial de las Illes Balears y de medidas tributarias, que queda redactado con los siguientes artículos:

«Capítulo II

El Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears

Artículo 60

Concepto y ámbito de aplicación

1. El Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears (PDSMIB) constituye el marco orientador para la ordenación de la movilidad y de los servicios y las infraestructuras del transporte, de acuerdo con los principios y los objetivos de movilidad establecidos en la Ley de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears y demás normativa sectorial vigente.

2. El ámbito de aplicación del Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears es la comunidad autónoma de las Illes Balears.

Artículo 61

Vinculación y elaboración

1. El Plan director sectorial de movilidad deberá ser respetado por los restantes instrumentos de planificación, evaluación y mejora de la movilidad, siendo vinculante para los consejos insulares, las entidades locales, los organismos públicos y demás organismos dependientes del Gobierno de las Illes Balears o de otras administraciones públicas.

2. La elaboración del Plan director sectorial de movilidad se basará en encuestas de movilidad que permitirán caracterizar las pautas de movilidad de la población residente y turística de las Illes Balears, de acuerdo con las condiciones que reglamentariamente se establezcan.

Artículo 62

Contenido

1. El Plan director sectorial de movilidad deberá ajustarse a los principios establecidos en esta ley, en la [Ley 14/2000, de 21 de diciembre \(LIB 2000, 353 y LIB 2002, 41\)](#), de ordenación territorial y en el resto de normativa que resulte de aplicación, e incluirá, como mínimo, los siguientes aspectos relativos a su ámbito de aplicación:

a) El diagnóstico de la situación actual de la movilidad, con especial atención a sus pautas temporales y espaciales, su reparto modal y la relación entre la movilidad terrestre y el resto de medios marítimos y aéreos.

b) La proyección previsible de las variables de movilidad y su concreción en escenarios futuros de referencia para la movilidad.

c) Los objetivos generales en materia de movilidad sostenible, con indicación expresa de su horizonte temporal.

d) Las orientaciones y los criterios de intervención que deben guiar la actuación de las administraciones públicas para eliminar las disfunciones detectadas en relación a la movilidad sostenible.

e) Las medidas generales a adoptar para la consecución de los objetivos establecidos en materia de movilidad sostenible y, en todo caso, para conseguir mejorar las conexiones interinsulares, especialmente en el caso de Formentera, coordinar e integrar los distintos medios de transporte, específicamente la conectividad del puerto de Ibiza con el aeropuerto y los centros sanitarios, optimizar la oferta de transporte público terrestre y promover los desplazamientos no motorizados.

f) Las directrices sobre el desarrollo, en su caso, de nuevas infraestructuras tanto de la red viaria como ferroviaria, o de su modificación, con el objeto de satisfacer la demanda potencial.

g) La determinación de aquellos municipios que deberán ser objeto de un plan de movilidad urbana sostenible.

h) Los indicadores de evaluación y control para hacer el seguimiento de la evolución de la movilidad.

2. Corresponderá al Gobierno de las Illes Balears, a través de la consejería competente en materia de movilidad, la iniciativa para la elaboración del Plan director sectorial de movilidad, así como, en su caso, para su revisión. Durante el procedimiento de elaboración se garantizará la coordinación con los departamentos del Gobierno de las Illes Balears, los consejos insulares y los ayuntamientos cuyas competencias puedan quedar afectadas.

3. Corresponderá al Gobierno de las Illes Balears, previo informe del Consejo Balear de Transportes Terrestres, la aprobación del Plan director sectorial de movilidad. Hasta que este plan no se haya aprobado definitivamente podrán elaborarse los instrumentos de planificación, evaluación y mejora de la movilidad previstos en esta ley, de acuerdo con los principios inspiradores y los criterios señalados en la misma.

Artículo 63

Revisión

El Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears se revisará, en los términos que reglamentariamente se establezca, como mínimo cada ocho años. Con carácter bienal, o con una periodicidad inferior si así lo estableciera el Plan, se realizará un seguimiento de la consecución de sus objetivos y se revisarán sus determinaciones.»

2. Los [artículos 64](#) y [65](#) de la Ley 6/1999, de 3 de abril, de las directrices de ordenación territorial de las Illes Balears y de medidas tributarias, quedan sin contenido.

Disposición Final tercera. Modificación del artículo 7 de la Ley 13/1998, de 23 de diciembre (LIB 1998, 312), de atribución de competencias a los consejos insulares en materia de transportes terrestres

Se modifica el artículo 7, apartado 3, párrafo segundo de la [Ley 13/1998, de 23 de diciembre \(LIB 1998, 312\)](#), de atribución de competencias a los consejos insulares en materia de transportes terrestres, que quedará redactado como sigue:

«La Comisión Interinsular de Coordinación del Transporte por Carretera estará integrada por los siguientes miembros:

a) Un presidente, que será el consejero del Gobierno de las Illes Balears competente en materia de transporte terrestre, o la persona en quien delegue.

b) Seis vocales: tres designados en representación de los consejos insulares de Menorca, Ibiza y Formentera, y tres designados por el consejero competente en materia de transporte terrestre del Gobierno de las Illes Balears.»

Disposición Final cuarta. Adición de un artículo 7 bis a la Ley 5/1990, de 24 de mayo (LIB 1990, 93) , de carreteras de las Illes Balears

1. Se añade el artículo 7 bis a la [Ley 5/1990, de 24 de mayo \(LIB 1990, 93\)](#), de carreteras de las Illes Balears, que quedará redactado de la siguiente manera:

«Artículo 7 bis

1. Los planes directores sectoriales de carreteras deberán contener la planificación del transporte en bicicleta en la red viaria interurbana, atendiendo a los siguientes principios básicos:

a) El planeamiento integral de la red interurbana de viales para bicicletas, prestando especial atención a la continuidad con las redes locales.

b) La conveniencia social, medioambiental, económica y de impulsar y desarrollar una red de viales para bicicletas en tanto que instrumento de cohesión social y territorial.

c) El uso prioritario, siempre que sea compatible con la seguridad y los criterios de protección del medio ambiente, de las redes públicas municipales de caminos.

d) La seguridad de los ciclistas y del resto de personas que puedan desplazarse en el entorno de los viales para bicicletas (peatones y ocupantes de vehículos motorizados).

2. Los planes directores sectoriales de carreteras clasificarán los tipos de viales para bicicletas según su nivel de segregación con el tráfico motorizado, bajo la premisa esencial que, cuanto más velocidad permita el diseño de la carretera, mayor deberá ser el nivel de segregación entre ésta y el vial para bicicletas.

3. Los planes directores sectoriales de carreteras establecerán los criterios de diseño y ejecución de los viales para bicicletas, como mínimo en relación con:

a) La sección del trazado (ancho mínimo y recomendado de los carriles, condiciones técnicas de segregación del vial, etc.).

b) Las intersecciones.

c) La pavimentación.

d) La integración paisajística.»

Disposición Final quinta. Modificación del artículo 14 de la Ley 5/1990, de 24 de mayo (LIB 1990, 93) , de carreteras de las Illes Balears

Se añade el punto 6 al [artículo 14](#) de la Ley 5/1990, de 24 de mayo, de carreteras de las Illes Balears, que quedará redactado de la siguiente manera:

«6. Los proyectos procurarán que la carretera y las instalaciones que la complementan se integren paisajísticamente en el entorno y preverán las canalizaciones de las redes eléctricas, telefónicas y telemáticas y las medidas para preservar la biodiversidad y evitar las inundaciones y los impactos sobre la pérdida de suelo.»

Disposición Final sexta. Modificación de la Ley 8/2006, de 14 de junio (LIB 2006, 210) , de creación del Consorcio de Transportes de Mallorca

Se modifica el [artículo 3](#) de la Ley 8/2006, de 14 de junio, de creación del Consorcio de Transportes de Mallorca, que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 3

Naturaleza jurídica

1. El Consorcio de Transportes de Mallorca se crea como un consorcio, órgano de naturaleza corporativa con personificación pública, con personalidad jurídica y patrimonio propio e independiente del de sus miembros, y con plena capacidad de obrar para la satisfacción de sus finalidades en el marco de la legislación vigente.

2. El Consorcio de Transportes de Mallorca se rige por el derecho administrativo, con carácter general, y de acuerdo con las particularidades que establecen esta ley y sus estatutos. Además, le serán de aplicación la [Ley 7/2010, de 21 de julio \(LIB 2010, 203 \)](#) , del sector público instrumental de la comunidad autónoma de las Illes Balears, el resto de legislación aplicable específicamente a los consorcios, las disposiciones relativas a los organismos públicos y, en particular, las que corresponden a los organismos autónomos, en la medida que sean compatibles con la peculiar naturaleza de los consorcios.»

Disposición Final séptima. Modificación de la Ley 3/1993, de 4 de mayo (LIB 1993, 81) , para la mejora de la accesibilidad y de la supresión de las barreras arquitectónicas

El [artículo 35](#) de la Ley 3/1993, de 4 de mayo, para la mejora de la accesibilidad y de la supresión de las barreras arquitectónicas, se modifica de acuerdo con el siguiente texto:

1. Se modifica el apartado 1, que queda redactado de la siguiente manera:

«1. Se facilitarán a las personas con discapacidad el acceso necesario para la entrada en los medios de transporte públicos y su utilización, así como el espacio físico necesario para ubicar las sillas de ruedas y demás utensilios de ayuda. En los vehículos que prestan servicios públicos de transporte interurbano, este espacio físico podrá ubicarse en la bodega, si tienen, sin perjuicio de lo que establece el [artículo 8](#) de la [Ley 1/2014, de 21 de febrero \(LIB 2014, 55\)](#) , de perros de asistencia.»

2. Se añade un nuevo apartado 5:

«5. Los autobuses interurbanos o suburbanos con escalones dispondrán de plataforma elevadora con una superficie de alojamiento para una silla de ruedas de unas dimensiones mínimas de 1.300 milímetros de longitud y 750 milímetros de anchura.»

Disposición Final octava. Modificación de la Ley 7/2013, de 26 de noviembre (LIB 2013, 272), de régimen jurídico de instalación, acceso y ejercicio de actividades en las Illes Balears

Se añade el apartado j) al artículo 2.2 de la [Ley 7/2013 \(LIB 2013, 272\)](#) , que queda redactado de la siguiente manera:

«j) La instalación de puntos de recarga para vehículo eléctrico y su recarga energética, independientemente de su titularidad, tanto en nuevas actividades como en las ya existentes. No obstante, no exime del título habilitante la actividad que la contiene en caso necesario, ni de las autorizaciones sectoriales que correspondan.»

Disposición Final novena. Normativa subsidiaria

En todo lo no previsto en esta ley será de aplicación la legislación estatal vigente en esta materia.

Disposición Final décima. Entrada en vigor

Esta ley entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el *Butlletí Oficial de les Illes Balears* .