



## 1. PROCEDIMIENTOS LEGISLATIVOS

### 110. Proyectos de Ley

#### **PL/000022-13**

*Informe de la Ponencia de la Comisión de Fomento y Medio Ambiente en el Proyecto de Ley de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.  
Texto propuesto por la Ponencia.*

#### PRESIDENCIA

De conformidad con el artículo 64 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León del Informe de la Ponencia de la Comisión de Fomento y Medio Ambiente en el Proyecto de Ley de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, PL/000022.

En la sede de las Cortes de Castilla y León, a 16 de noviembre de 2018.

P. D. EL SECRETARIO GENERAL-LETRADO MAYOR,  
Fdo.: Carlos Ortega Santiago

### **A LA COMISIÓN DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE**

La Ponencia encargada de redactar el Informe sobre el Proyecto de Ley de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, integrada por los señores D.<sup>a</sup> Isabel Blanco Llamas, D. Carlos Eduardo Chávez Muñoz, D. Manuel García Martínez, D.<sup>a</sup> Ana M.<sup>a</sup> Muñoz de la Peña González, D.<sup>a</sup> Belén Rosado Diago, D.<sup>a</sup> Ana Sánchez Hernández y D. Luis Mariano Santos Reyero ha estudiado con todo detenimiento dicho Proyecto de Ley, así como las enmiendas presentadas a la misma, y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 114 del Reglamento de las Cortes de Castilla y León, eleva a la Comisión el siguiente:

#### **INFORME**

Antes de entrar en el estudio pormenorizado del Proyecto de Ley y de las distintas enmiendas al articulado presentadas al mismo, la Ponencia adoptó el criterio de que aquellas enmiendas sobre las que no recayera un pleno acuerdo entre los ponentes o que no fueran retiradas por sus autores, se entenderán apoyadas por los Procuradores y Grupos Parlamentarios que las presentaron, remitiéndose a la Comisión para su futuro debate y votación.

#### **TÍTULO DEL PROYECTO DE LEY**

No se han presentado enmiendas al Título del Proyecto de Ley.

#### **ÍNDICE DEL PROYECTO DE LEY**

No se han presentado enmiendas al Índice del Proyecto de Ley. No obstante, la aceptación por la Ponencia de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular



que incorpora al texto del Proyecto de Ley un nuevo artículo 20, obliga a introducir en el Índice del Proyecto ese nuevo **Artículo 20**, bajo la rúbrica “**Conducción Automatizada**”, con la consiguiente reenumeración de los artículos que le siguen.

## AL CONJUNTO DEL PROYECTO DE LEY

- La Ponencia acuerda, por unanimidad, introducir correcciones gramaticales relativas a signos de puntuación, a lo largo de todo el Proyecto de Ley, así como aquellas otras de carácter lingüístico dirigidas a la consecución del principio de congruencia.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

- Las Enmiendas números 1 y 2 del Grupo Parlamentario Socialista han sido aceptadas por la Ponencia en sus propios términos.

- La Enmienda número 3 del Grupo Parlamentario Socialista ha sido transaccionada por la Ponencia, aunque con modificaciones. Como consecuencia de esta aceptación el párrafo séptimo del punto IV de la Exposición de Motivos queda redactado como sigue:

**“Por último, tanto las alternativas de prestación conjunta de los servicios regulares de uso general con el especial a través de la adopción de medidas concretas que permitan en todo momento salvaguardar la seguridad y la calidad del servicio que se presta, como el reconocimiento expreso a la posibilidad de subcontratación, en una Comunidad con un territorio tan extenso que hace que en ocasiones sea imprescindible acudir a esa figura, son también parte destacada.”**

## ARTÍCULO UNO

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

## ARTÍCULO DOS

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

## ARTÍCULO TRES

- Las Enmiendas números 4 del Grupo Parlamentario Socialista y 1 del Procurador D. Luis Mariano Santos Reyero han sido transaccionadas por la Ponencia. Como consecuencia, la letra b) queda redactada con el siguiente texto:

**“b) El desarrollo de un sistema autonómico de transporte público de viajeros eficiente y coordinado, que evite la competencia desleal entre modos promoviendo la intermodalidad, y que favorezca la cohesión económica y social y la equidad territorial, con especial apoyo a las zonas rurales.”**

- La Enmienda número 5 del Grupo Parlamentario Socialista ha sido aceptada por la Ponencia en sus propios términos.

- La Enmienda número 1 del Procurador D. José Sarrión Andaluz no ha sido aceptada por la Ponencia. Como consecuencia, se traslada a Comisión para su debate y votación.

## ARTÍCULO CUATRO

- La Enmienda número 1 del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León ha sido aceptada por la Ponencia en sus propios términos.



- La Enmienda número 3 del Grupo Parlamentario Popular ha sido aceptada por la Ponencia en sus propios términos.

## ARTÍCULO CINCO

- La Enmienda número 2 del Procurador D. José Sarrión Andaluz no ha sido aceptada por la Ponencia. Como consecuencia, se traslada a Comisión para su debate y votación.

- La Enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León ha sido transaccionada por la Ponencia. Como consecuencia, se añade un nuevo apartado 3 que queda redactado como sigue:

**“3. En los términos previstos en la normativa sectorial de referencia, corresponde a la Comunidad de Castilla y León la protección de las personas consumidoras y usuarias de la red de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.”**

## ARTÍCULO SEIS

- La Enmienda número 3 del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León ha sido aceptada por la Ponencia en sus propios términos.

## ARTÍCULO SIETE

- Las Enmiendas números 6 del Grupo Parlamentario Socialista y 4 del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León han sido transaccionadas. Como consecuencia, se añade un nuevo apartado c) que queda redactado con el siguiente texto:

**“c) El transporte rural y metropolitano, adaptándose a las necesidades reales de cada territorio.”**

- La Enmienda número 5 del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León no ha sido aceptada por la Ponencia. Como consecuencia, se traslada a Comisión para su debate y votación.

- La Enmienda número 2 del Procurador D. Luis Mariano Santos Reyero ha sido transaccionada por la Ponencia. Como consecuencia de esta aceptación se añade un nuevo punto 3 que queda redactado como sigue:

**“3. La prestación del servicio se ajustará a la normativa comunitaria al respecto, necesitando en su caso un contrato administrativo.”**

## ARTÍCULO OCHO

- Las Enmiendas números 3 del Procurador D. José Sarrión Andaluz y 8 del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León han sido transaccionadas por la Ponencia. Como consecuencia de esta aceptación la letra d) queda redactada como sigue:

**“d) Derecho a transportar bultos de mano a bordo y equipajes en la bodega, así como bicicletas sin que esto suponga un coste adicional para las personas usuarias.”**

- Las Enmiendas números 7 del Grupo Parlamentario Socialista y 7 del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León han sido transaccionadas por la Ponencia.



Como consecuencia de esta aceptación el apartado 3º de la letra g) queda redactado como sigue:

**“3º. Derecho a obtener de la prestataria del servicio una respuesta en un plazo máximo de dos meses. En caso contrario, la falta de respuesta ante la reclamación se considerará como estimatoria de la misma.”**

- La Enmienda número 6 del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León ha sido transaccionada por la Ponencia, aunque no en los términos literales en que venía formulada. Como consecuencia de esta aceptación se añaden dos nuevas letras al apartado 1, que queda redactado como sigue:

**“i) Derechos relacionados con las mujeres: Incorporación de la perspectiva de género en el diseño y funcionamiento de la red de transporte público.**

**j) Derechos relacionados con los colectivos vulnerables:**

**1º Prohibición de discriminación por cualquier condición.**

**2º Promoción y atención a la infancia, la juventud y los mayores.”**

## ARTÍCULO NUEVE

- La Enmienda número 9 del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León ha sido aceptada por la Ponencia en sus propios términos.

## ARTÍCULO DIEZ

- La Enmienda número 4 del Procurador D. José Sarrión Andaluz ha sido aceptada por la Ponencia en sus propios términos.

- La Enmienda número 8 del Grupo Parlamentario Socialista ha sido transaccionada por la Ponencia. Como consecuencia, se añade un nuevo apartado 5, que queda redactado como sigue:

**“5. La Administración autonómica dotará los recursos necesarios que garanticen una adecuada prestación del servicio de transporte rural bajo la modalidad de transporte a la demanda.”**

- La Enmienda número 10 del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León ha sido retirada por sus proponentes.

## ARTÍCULO ONCE

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

## ARTÍCULO DOCE

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

## ARTÍCULO TRECE

- Las Enmiendas números 5 del Procurador D. José Sarrión Andaluz y la 12 del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León han sido transaccionadas por la Ponencia.



Como consecuencia de esta aceptación se añade un nuevo apartado 5. que queda redactado como sigue:

**“5. La Administración incorporará mecanismos de tarifa social y otras ayudas en función de la renta personal y familiar, atendiendo al número de hijos, las familias monoparentales, la edad de las personas usuarias, la discapacidad de las mismas u otras situaciones de vulnerabilidad. En concreto, la Administración desarrollará programas específicos de ayuda o bonificación destinados a las personas menores de treinta años, las personas mayores de 65 años y las familias monoparentales.”**

- La Enmienda número 11 del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León ha sido aceptada por la Ponencia en sus propios términos.

## **ARTÍCULO CATORCE**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

## **ARTÍCULO QUINCE**

- La Enmienda número 1 del Grupo Parlamentario Popular ha sido aceptada por la Ponencia en sus propios términos.

- La Enmienda número 15 del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León ha sido transaccionada por la Ponencia. Como consecuencia, los puntos 2 y 3 de la enmienda se añaden como puntos 3 y 4 del artículo 15 con el siguiente texto:

**“3. Las Administraciones Públicas incorporarán en los pliegos de licitación cláusulas que incentiven el uso de autobuses de propulsión eléctrica y medioambientalmente sostenibles.**

**4. La Junta de Castilla y León, de manera coordinada con todas las Administraciones Públicas competentes, creará la Oficina de la Bicicleta para el fomento y desarrollo de estrategias públicas de uso de este vehículo en combinación con el servicio público de transporte de viajeros.”**

## **ARTÍCULO DIECISÉIS**

- La Enmienda número 13 del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León no ha sido aceptada por la Ponencia. Como consecuencia, se traslada a Comisión para su debate y votación.

- La Enmienda número 9 del Grupo Parlamentario Socialista ha sido aceptada por la Ponencia en sus propios términos.

## **ARTÍCULO DIECISIETE**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

## **ARTÍCULO DIECIOCHO**

- La Enmienda número 10 del Grupo Parlamentario Socialista ha sido transaccionada por la Ponencia. Como consecuencia, el apartado 2 queda redactado con el siguiente texto:

**“2. Los datos estadísticos del sistema se referirán, como mínimo, a la evaluación de los objetivos cualitativos y cuantitativos que se señalen como críticos para la red de transporte público, a la incidencia ambiental en términos de**



**huella de carbono, a los indicadores de oferta y demanda, y a los costes asociados a la red de transporte público; así como el cumplimiento de todas las obligaciones en materia de seguridad y salud laboral.”**

## **ARTÍCULO DIECINUEVE**

- La Enmienda número 14 del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León ha sido transaccionada por la Ponencia. Como consecuencia de esta aceptación se añade un nuevo apartado 2, que queda redactado como sigue:

**“2. La Junta de Castilla y León elaborará en el plazo de un año un portal web de transporte público integrado en el que se publicarán de forma accesible todos los servicios de transporte ofrecidos por las Administraciones Públicas en el ámbito de Castilla y León, incluyendo información, al menos, sobre los itinerarios, los horarios actualizados, los servicios que atañen a las personas con discapacidad, la posibilidad de viajar con bicicleta y los enlaces a los sitios web de venta de billetes.”**

## **ENMIENDA NÚMERO 2 DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR**

- La Enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, que propone la incorporación al Proyecto de Ley de un nuevo artículo ha sido aprobada por la Ponencia en sus propios términos. Como consecuencia, se incorpora al Proyecto de Ley un nuevo artículo, que pasa a ser el Artículo 20 del texto propuesto por la Ponencia.

- La Enmienda número 28 del Grupo Parlamentario Socialista ha sido aceptada por la Ponencia por entenderse incluido lo que en ella se proponía en el nuevo Artículo 20 del texto propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO VEINTE**

- La Enmienda número 6 del Procurador D. José Sarrión Andaluz no ha sido aceptada por la Ponencia. Como consecuencia, se traslada a Comisión para su debate y votación.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 21 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO VEINTIUNO**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 22 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO VEINTIDÓS**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 23 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.



## ARTÍCULO VEINTITRÉS

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 24 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO VEINTICUATRO

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 25 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO VEINTICINCO

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 26 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO VEINTISÉIS

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 27 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO VEINTISIETE

- La Enmienda número 11 del Grupo Parlamentario Socialista ha sido transaccionada por la Ponencia. Como consecuencia de esta aceptación la letra d), queda redactada como sigue:

**“d) Los vehículos a adscribir deberán ser adecuados a las diferentes tipologías de servicio que puedan prestarse conjuntamente, diferenciando por zonas los distintos servicios que se presten y dotando a los mismos de los dispositivos físicos o digitales que garanticen la plena seguridad de todos los usuarios, cumpliendo con todos los requisitos exigidos para cada modalidad.”**

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 28 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO VEINTIOCHO

- La Enmienda número 12 del Grupo Parlamentario Socialista ha sido aceptada por la Ponencia en sus propios términos.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 29 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.



## ARTÍCULO VEINTINUEVE

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 30 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO TREINTA

- La Enmienda número 3 del Procurador D. Luis Mariano Santos Reyero ha sido transaccionada por la Ponencia. Como consecuencia el apartado 2 queda redactado como sigue:

**“2. Los contratos de servicio de transporte público regular de uso general de viajeros por carretera podrán adaptarse para ser prestados como transporte a la demanda, cuando por circunstancias acreditadas derivadas de su bajo índice de utilización no estuviera garantizada su adecuada realización, y siempre teniendo en consideración las necesidades de la generalidad de las personas usuarias, el impacto económico-financiero derivado del cambio de sistema en el equilibrio contractual.”**

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 31 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO TREINTA Y UNO

- La Enmienda número 13 del Grupo Parlamentario Socialista ha sido transaccionada por la Ponencia. Como consecuencia el apartado queda redactado como sigue:

**“a) El establecimiento, por parte de la Administración, de forma directa o indirecta, de un sistema tecnológico y telefónico de reservas que garantice la plaza gestionada a través de la reserva previa formulada por el potencial usuario.”**

- La Enmienda número 14 del Grupo Parlamentario Socialista ha sido transaccionada por la Ponencia. Como consecuencia, se añade un nuevo apartado c) que queda redactado como sigue:

**c) La adaptación flexible del sistema de transporte a las necesidades reales del territorio, tomando como referencia los horarios de los centros prestadores de servicios como centros de salud, administrativos, comercios o análogos, así como con las conexiones con otras líneas de transporte de viajeros que tengan como origen o destino a los centros urbanos de mayor entidad.”**

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 32 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO TREINTA Y DOS

- La Enmienda número 15 del Grupo Parlamentario Socialista ha sido transaccionada por la Ponencia. Como consecuencia, se añade un nuevo punto 3 que queda redactado como sigue:

**“3. La prestación de este servicio llevará aparejada la adopción de medidas concretas en los vehículos que lo presten, diferenciando por zonas y dotando a**



**los mismos de los dispositivos físicos o digitales que garanticen salvaguardar la seguridad de todos los usuarios y la calidad del servicio que se presta incorporándolo en los pliegos de licitación.”**

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 33 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO TREINTA Y TRES**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 34 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO TREINTA Y CUATRO**

- La Enmienda número 16 del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León ha sido transaccionada por la Ponencia. Como consecuencia el apartado dos queda redactado como sigue:

**“2. A los efectos previstos en el apartado anterior, y de acuerdo con la normativa europea, la consejería competente en materia de transportes podrá establecer un volumen máximo de vehículos-kilómetro a subcontratar en cada contrato, no pudiendo superar el 30% del total de los vehículos-kilómetro a prestar anualmente en el mismo. En todo caso, los pliegos de contratación determinarán si es necesario la contratación y establecerán las condiciones y modalidades de su aplicación. Asimismo, se optará preferentemente por la diversificación en lotes del objeto contractual, debiendo justificar la no división del contrato en lotes.”**

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 35 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO TREINTA Y CINCO**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 36 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO TREINTA Y SEIS**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 37 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.



## ARTÍCULO TREINTA Y SIETE

- La Enmienda número 16 del Grupo Parlamentario Socialista ha sido transaccionada por la Ponencia. Como consecuencia, se añade un nuevo punto 4 que queda redactado como sigue:

**“4. En el caso de que el itinerario turístico afecte a más de un municipio será necesaria la creación de un consorcio o entidad local asociativa que represente a todos los ayuntamientos integrados, siendo este ente el encargado de autorizar los servicios y tarifas.”**

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 38 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO TREINTA Y OCHO

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 39 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO TREINTA Y NUEVE

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 40 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO CUARENTA

- La Enmienda número 4 del Procurador D. Luis Mariano Santos Reyero no ha sido aceptada por la Ponencia. Como consecuencia, se traslada a Comisión para su debate y votación.

- La Enmienda número 17 del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León ha sido transaccionada por la Ponencia. Como consecuencia, se añade un nuevo punto 2 que queda redactado como sigue:

**“2. En cualquier caso, el número de licencias de taxi deberá tener en cuenta la consideración del taxi como servicio de interés general. La Junta de Castilla y León supervisará, en el marco de sus competencias, que las autorizaciones habilitantes que eventualmente se concedan para el arrendamiento de vehículos con conductor no incumplan la proporción establecida en la legislación estatal y no menoscaben el ejercicio de la función esencial del servicio de taxi.”**

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 41 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO CUARENTA Y UNO

- No se han presentado enmiendas a este artículo.



- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 42 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO CUARENTA Y DOS

- Las Enmiendas números 4 del Grupo Parlamentario Popular, 17 del Grupo Parlamentario Socialista, 7 del Procurador D. José Sarrión Andaluz y 8 del Procurador D. Luis Mariano Santos Reyero han sido transaccionadas por la Ponencia. Como consecuencia el punto 2 queda redactado como sigue:

**“2. Los vehículos destinados a la prestación de servicios de taxi se ajustarán a las características técnicas, estéticas y de equipamiento que se determinen a través de la correspondiente ordenanza municipal. En todo caso, la imagen exterior deberá ser de color blanco, de manera que permita identificar los vehículos que presten servicios de taxi en la Comunidad de Castilla y León. Así mismo, se hará constar de manera visible en el exterior del vehículo los signos distintivos del ayuntamiento correspondiente. Queda prohibida toda publicidad sexista o que atente contra los derechos de las personas.”**

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 43 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO CUARENTA Y TRES

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 44 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO CUARENTA Y CUATRO

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 45 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO CUARENTA Y CINCO

- Las Enmiendas números 5 del Grupo Parlamentario Popular, 18, 19, 20 y 21 del Grupo Parlamentario Socialista, 8, 9, 10 y 11 del Procurador D. José Sarrión Andaluz y 9, 10, 11 y 12 del Procurador D. Luis Mariano Santos Reyero han sido transaccionadas por la Ponencia. Como consecuencia el punto 6 queda redactado como sigue:

**“6. Con excepción del supuesto contemplado en el apartado 2 del artículo 44, los vehículos que presten servicios de taxi sujetos a autorización interurbana, deberán estar equipados con un aparato taxímetro debidamente precintado, homologado y verificado de acuerdo con las normas establecidas por el órgano competente en materia de metrología. También deben estar equipados con**



**un módulo luminoso exterior que señale claramente, de acuerdo con la normativa técnica de aplicación, tanto la disponibilidad del vehículo para prestar el servicio como la tarifa que resulte de aplicación.”**

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 46 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO CUARENTA Y SEIS**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 47 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO CUARENTA Y SIETE**

- Las Enmiendas números 6 del Grupo Parlamentario Popular, 22, 23, 24 y 25 del Grupo Parlamentario Socialista, 12, 13 y 14 del Procurador D. José Sarrión Andaluz y 13, 14 y 15 del Procurador D. Luis Mariano Santos Reyero han sido transaccionadas por la Ponencia. Como consecuencia el artículo 47 queda redactado con el siguiente texto:

**“Artículo 47.- Contratación previa y supuestos especiales de demanda en transportes interurbanos de taxi.**

**1. No obstante, lo dispuesto con carácter general en el artículo 46.1, los servicios de taxi que sean objeto de contratación previa entre el titular de la actividad y el cliente, bien directamente bien mediante la utilización de centrales de reserva u otros sistemas telemáticos alternativos, el acceso de las personas usuarias al vehículo podrá efectuarse en distinto término municipal a aquel en el que esté domiciliada la licencia de taxi. En este caso el servicio contratado deberá tener por destino efectivo el municipio en el que está domiciliada la licencia de taxi.**

**Los servicios contratados por mediación de centrales de radiotaxi o sistemas telemáticos equivalentes se considerarán iniciados en el lugar y momento en que el vehículo reciba el encargo de prestar el servicio.**

**El contrato de transporte deberá documentarse por escrito, sin perjuicio del establecimiento de medios electrónicos para su acreditación y llevarse en un lugar visible del vehículo. En dicho contrato constará, al menos, el número de licencia, el origen y destino del servicio, lugar, día y hora de celebración del contrato. De haberse efectuado la contratación a través de centrales de reserva o sistemas telemáticos, el contrato podrá llevarse en dispositivos electrónicos en los que habrán de constar, como mínimo, los datos citados anteriormente y deberán permanecer en un lugar visible del vehículo desde el momento de inicio del servicio hasta su efectiva finalización.**

**El contrato de transporte, cualquiera que sea su soporte físico, deberá estar a disposición de la inspección de transportes debiendo conservarse durante un periodo mínimo de un año desde la fecha de prestación del servicio.**

**2. Cuando de la existencia de puntos específicos de demanda, tales como aeropuertos, estaciones ferroviarias o de autobuses, centros sanitarios,**



complejos hoteleros, eventos extraordinarios de carácter artístico o deportivo, ferias, mercados u otros similares en los que se genere una movilidad importante que afecte a varios municipios, se deriven necesidades de transporte que no se encuentren suficientemente atendidas por los titulares de autorizaciones y licencias correspondientes al municipio en que dichos puntos estén situados, o se den otras circunstancias de carácter económico o social que así lo aconsejen, la consejería competente en materia de transportes, previo informe del Consejo de Transportes de Castilla y León y del ayuntamiento o ayuntamientos afectados, podrá establecer un régimen específico que incluya la posibilidad de que vehículos con licencia urbana domiciliados en otros municipios realicen servicios con origen en los referidos puntos de generación de demanda. Estos vehículos deberán individualizarse en la resolución que se dicte al efecto que, así mismo, podrá determinar que el destino esté en el municipio donde se halle ubicada la residencia del vehículo, o que aquel sea libre.

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

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

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 48 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO CUARENTA Y OCHO**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 49 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO CUARENTA Y NUEVE**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 50 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO CINCUENTA**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 51 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.



## ARTÍCULO CINCUENTA Y UNO

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 52 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO CINCUENTA Y DOS

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 53 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO CINCUENTA Y TRES

- La Enmienda número 26 del Grupo Parlamentario Socialista ha sido aceptada por la Ponencia, aunque no en sus propios términos. Como consecuencia, se añade un nuevo apartado 5 que queda redactado como sigue:

**“5. El mapa de ordenación de transportes se someterá a información pública a través del canal de gobierno abierto, abriendo de esta manera la posibilidad de alegar por parte de la ciudadanía.”**

- La Enmienda número 18 del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León ha sido transaccionada por la Ponencia. Como consecuencia, se añade un nuevo apartado 6 que queda redactado como sigue:

**“6. La aprobación del mapa de ordenación de transportes se llevará a cabo mediante Decreto de la Junta de Castilla y León en un plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de la presente ley.”**

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 54 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO CINCUENTA Y CUATRO

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 55 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO CINCUENTA Y CINCO

- La Enmienda número 19 del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León ha sido aceptada por la Ponencia en sus propios términos.
- Las Enmiendas números 5 del Procurador D. Luis Mariano Santos Reyero y 27 del Grupo Parlamentario Socialista han sido transaccionadas por la Ponencia. Como



consecuencia el actual apartado 3 se renumera y pasa a ser el apartado 4 y el nuevo apartado 3 queda redactado con el siguiente texto:

**“3. En el caso de planes de movilidad basados en la innovación tecnológica, incluirán, además de los términos establecidos en los apartados 1 y 2 del presente artículo, los elementos siguientes:**

- a) Sistemas de propulsión limpia, orientados a la no contaminación o contaminación cero.**
- b) Sistemas autónomos de navegación o circulación, orientados a la no siniestralidad o siniestralidad cero.**
- c) Sistemas conectados de navegación o circulación, orientados al colapso circulatorio cero.**
- d) Sistemas colaborativos orientados a la automatización del flujo circulatorio como garantía para un tráfico transparente en reemplazo del actual.**
- e) La tecnificación de viales.”**

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 56 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO CINCUENTA Y SEIS**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 57 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO CINCUENTA Y SIETE**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 58 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO CINCUENTA Y OCHO**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 59 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO CINCUENTA Y NUEVE**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 60 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.



## ARTÍCULO SESENTA

- La Enmienda número 6 del Procurador D. Luis Mariano Santos Reyero ha sido transaccionada por la Ponencia. Como consecuencia, se añade un nuevo apartado 5 que queda redactado como sigue:

**“5. Las nuevas paradas de las rutas de transporte que se diseñen se acomodarán a la distribución territorial más adecuada.”**

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 61 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO SESENTA Y UNO

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 62 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO SESENTA Y DOS

- La Enmienda número 29 del Grupo Parlamentario Socialista ha sido aceptada por la Ponencia en sus propios términos.

- La Enmienda número 20 del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León ha sido aceptada por la Ponencia en sus propios términos. Como consecuencia de esta aceptación el apartado 2 queda redactado con el siguiente texto:

**“2. Las estaciones de transporte de viajeros que prestan servicio a menos de diez mil expediciones anuales, estarán eximidas del cumplimiento de los apartados c), g), h), i), j) y k) del punto anterior.”**

- La Enmienda número 15 del Procurador D. José Sarrión Andaluz no ha sido aceptada por la Ponencia. Como consecuencia, se traslada a Comisión para su debate y votación.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 63 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO SESENTA Y TRES

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 64 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO SESENTA Y CUATRO

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 65 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.



## **ARTÍCULO SESENTA Y CINCO**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 66 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO SESENTA Y SEIS**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 67 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO SESENTA Y SIETE**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 68 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO SESENTA Y OCHO**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 69 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO SESENTA Y NUEVE**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 70 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO SETENTA**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 71 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO SETENTA Y UNO**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 72 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.



## ARTÍCULO SETENTA Y DOS

- Las Enmiendas números 34 del Grupo Parlamentario Socialista y 21 del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León han sido transaccionadas por la Ponencia. Como consecuencia la letra d) del apartado 1 queda redactada con el siguiente texto:

**“d) Los Vocales, que serán nombrados en representación de los consumidores y usuarios y de los agentes del sector de transporte con presencia significativa en Castilla y León, a propuesta de sus asociaciones y organizaciones más representativas.”**

- La Enmienda número 16 del Procurador D. José Sarrión Andaluz ha sido aceptada por la Ponencia en sus propios términos.

- La Enmienda número 22 del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León ha sido aceptada por la Ponencia en sus propios términos.

- La Enmienda número 7 del Procurador D. Luis Mariano Santos Reyero no ha sido aceptada por la Ponencia. Como consecuencia, se traslada a Comisión para su debate y votación.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 73 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO SETENTA Y TRES

- La Enmienda número 30 del Grupo Parlamentario Socialista no ha sido aceptada por la Ponencia. Como consecuencia, se traslada a Comisión para su debate y votación.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 74 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO SETENTA Y CUATRO

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 75 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO SETENTA Y CINCO

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 76 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## ARTÍCULO SETENTA Y SEIS

- No se han presentado enmiendas a este artículo.

- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 77 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.



## **ARTÍCULO SETENTA Y SIETE**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 78 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO SETENTA Y OCHO**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 79 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO SETENTA Y NUEVE**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 80 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO OCHENTA**

- La Enmienda número 31 del Grupo Parlamentario Socialista ha sido aceptada por la Ponencia en sus propios términos.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 81 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO OCHENTA Y UNO**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 82 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO OCHENTA Y DOS**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 83 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO OCHENTA Y TRES**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 84 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.



## **ARTÍCULO OCHENTA Y CUATRO**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 85 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO OCHENTA Y CINCO**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 86 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO OCHENTA Y SEIS**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 87 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO OCHENTA Y SIETE**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 88 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO OCHENTA Y OCHO**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 89 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO OCHENTA Y NUEVE**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 90 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.

## **ARTÍCULO NOVENTA**

- No se han presentado enmiendas a este artículo.
- Como consecuencia de la aceptación de la enmienda número 2 del Grupo Parlamentario Popular, este artículo pasa a ser el Artículo 91 en el Texto del Proyecto de Ley propuesto por la Ponencia.



## **DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA**

- No se han presentado enmiendas a esta disposición.

## **DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA**

- No se han presentado enmiendas a esta disposición.

## **ENMIENDA NÚMERO 8 DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR Y ENMIENDA NÚMERO 33 DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA**

- Las Enmiendas números 8 del Grupo Parlamentario Popular y 33 del Grupo Parlamentario Socialista, que proponen la incorporación al Proyecto de Ley de una nueva disposición adicional, han sido transaccionadas por la Ponencia. Como consecuencia, se añade una nueva Disposición Adicional Tercera con el siguiente texto:

**“Disposición Adicional Tercera. Supuestos de nuevos sistemas de movilidad o nuevas formas de prestación de servicios ya existentes.**

**Mediante norma con rango de ley se establecerá el régimen jurídico de los nuevos sistemas de movilidad que pudieran implantarse en el ámbito funcional y territorial de la presente ley, o de aquellas otras formas de prestación de servicios ya existentes que exigieran una nueva regulación o la modificación de sus condiciones esenciales de explotación.**

**Todo ello, sin perjuicio de las competencias que de acuerdo con la normativa vigente, puedan corresponder a las entidades locales, en orden a la implantación de nuevos sistemas de movilidad o modificación de las formas de prestación de los servicios existentes, cuando discurren íntegramente dentro de su ámbito territorial.”**

## **ENMIENDA NÚMERO 32 DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA**

- La Enmienda número 32 del Grupo Parlamentario Socialista, que propone la incorporación al Proyecto de Ley de una nueva disposición adicional, no ha sido aceptada por la Ponencia. Como consecuencia, se traslada a Comisión para su debate y votación.

## **DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA**

- No se han presentado enmiendas a esta disposición.

## **DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA**

- No se han presentado enmiendas a esta disposición.

## **DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA**

- La Enmienda número 23 del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León ha sido transaccionada por la Ponencia. Como consecuencia, el apartado 1 queda redactado con el siguiente texto:

**“1. Las referencias efectuadas por la presente ley a las unidades básicas de ordenación y servicios, tanto rurales como urbanas, como base territorial para**



la planificación y programación de la red de transporte público de viajeros por carretera titularidad de la Administración Autonómica, no serán de aplicación hasta que no se produzca la aprobación del mapa de unidades básicas de ordenación y servicios del territorio, en los términos establecidos por la Ley de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León. En cualquier caso, estas referencias deberán interpretarse de conformidad con la ordenación territorial que rija en cada momento y atendiendo a la especificidad de la realidad territorial de la Comunidad de Castilla y León.”

- La Enmienda número 7 del Grupo Parlamentario Popular ha sido aceptada por la Ponencia en sus propios términos. Como consecuencia, se añade una nueva Disposición Transitoria Cuarta con el siguiente texto:

**“DISPOSICIÓN TRANSITORIA CUARTA. Imagen exterior de los vehículos de taxi. Los requisitos relativos al color identificativo de los vehículos que presten servicio de taxi a los que se refiere el apartado 2 del artículo 42 de la presente ley, serán exigibles en los supuestos de sustitución de los vehículos a los que se adscriban las licencias de taxi y autorizaciones interurbanas.”**

#### **DISPOSICIÓN DEROGATORIA**

- No se han presentado enmiendas a esta disposición.

#### **DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA**

- No se han presentado enmiendas a esta disposición.

#### **DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA**

- No se han presentado enmiendas a esta disposición.

#### **DISPOSICIÓN FINAL TERCERA**

- No se han presentado enmiendas a esta disposición.

En la sede de las Cortes de Castilla y León, a 20 de noviembre de 2018.

Fdo.: Isabel Blanco Llamas

Fdo.: Carlos Eduardo Chávez Muñoz

Fdo.: Manuel García Martínez

Fdo.: Ana M.<sup>a</sup> Muñoz de la Peña González

Fdo.: Belén Rosado Diago

Fdo.: Ana Sánchez Hernández

Fdo.: Luis Mariano Santos Reyero



## TEXTO PROPUESTO POR LA PONENCIA

### PROYECTO DE LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA DE CASTILLA Y LEÓN.

#### ÍNDICE

##### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

##### TÍTULO PRELIMINAR- -Disposiciones generales.

- Artículo 1.- Objeto.
- Artículo 2.- Ámbito de aplicación.
- Artículo 3.- Principios.
- Artículo 4.- Definiciones.
- Artículo 5.- Competencias de la Comunidad de Castilla y León.
- Artículo 6.- Competencias de los municipios.

##### TÍTULO I – Disposiciones comunes a todos los tipos de transporte público.

##### CAPÍTULO I – Disposiciones generales del transporte público.

- Artículo 7.- Declaración de servicio público.
- Artículo 8.- Derechos de las personas usuarias.
- Artículo 9.- Obligaciones de las personas usuarias.

##### CAPÍTULO II – Financiación del transporte público.

- Artículo 10.- Financiación del sistema de transporte público.
- Artículo 11.- Financiación de servicios adicionales.
- Artículo 12.- Obligaciones de servicio público.
- Artículo 13.- Régimen tarifario del transporte público.
- Artículo 14.- Títulos de transporte y coordinación tarifaria.

##### CAPÍTULO III – Calidad, sostenibilidad, sistemas inteligentes de transporte y conducción automatizada.

- Artículo 15.- Calidad y sostenibilidad ambiental.
- Artículo 16.- Controles de calidad.
- Artículo 17.- Sistemas inteligentes de transporte.
- Artículo 18.- Sistema de seguimiento del transporte público.
- Artículo 19.- Mercadotecnia.
- Artículo 20.- Conducción automatizada.



## TÍTULO II – Transporte Interurbano.

### CAPÍTULO I – Régimen general.

Artículo 21.- Prestación de los servicios regulares de uso general.

Artículo 22.- Exclusividad de tráficos.

Artículo 23.- Prestación de los servicios regulares de uso especial.

Artículo 24.- Transportes discrecionales.

Artículo 25.- Subrogación laboral.

### CAPÍTULO II – Régimen de los servicios integrados zonales.

Artículo 26.- Servicios integrados zonales.

Artículo 27.- Objetivos de los servicios integrados zonales.

Artículo 28.- Condiciones para el establecimiento de servicios integrados zonales.

Artículo 29.- Explotación de los servicios integrados zonales.

Artículo 30.- Modificación de los servicios integrados zonales.

### CAPÍTULO III – Otras condiciones de explotación del transporte interurbano.

Artículo 31.- Transporte a la demanda.

Artículo 32.- Requisitos del transporte a la demanda.

Artículo 33.- Prestación conjunta del transporte público regular.

Artículo 34.- Autorización provisional de nuevos servicios o modificación de los existentes.

Artículo 35.- Subcontratación.

## TÍTULO III - Transporte urbano.

### CAPÍTULO I – Transporte en autobús.

Artículo 36.- Régimen jurídico del transporte urbano.

Artículo 37.- Título habilitante de transporte urbano.

Artículo 38.- Trenes y autobuses turísticos.

### CAPÍTULO II – Transporte en vehículos de turismo.

Artículo 39.- Otorgamiento de licencias de taxi.

Artículo 40.- Régimen jurídico de las licencias de taxi.

Artículo 41.- Número de licencias de taxis.

Artículo 42.- Transmisión de las licencias de taxis.

Artículo 43.- Contratación, características y conducción de taxis.

Artículo 44.- Otorgamiento de autorizaciones interurbanas de taxi.

Artículo 45.- Autorizaciones interurbanas sin licencia urbana.

Artículo 46.- Contratación con autorizaciones interurbanas.



Artículo 47.- Inicio de los transportes interurbanos de taxi.

Artículo 48.- Contratación previa y supuestos especiales de demanda en transportes interurbanos de taxi.

## TÍTULO IV – Planificación y coordinación del transporte público.

Artículo 49.- Ámbitos de actuación.

Artículo 50.- Ordenación del Territorio, Urbanismo y Movilidad.

Artículo 51.- Coordinación del transporte urbano e interurbano.

Artículo 52.- Instrumentos de planificación, ordenación y coordinación del transporte.

Artículo 53.- Servicios e infraestructuras a coordinar.

Artículo 54.- Mapa de ordenación de transportes.

Artículo 55.- Consorcios de transporte y otras entidades locales asociativas.

Artículo 56.- Contenido de los planes de movilidad sostenible.

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

Artículo 58.- Planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano.

Artículo 59.- Prestación de transporte público intermunicipal de viajeros en taxi en las áreas funcionales estables.

Artículo 60.- Prestación de transporte público intermunicipal de viajeros en taxi en las unidades básicas de ordenación y servicios del territorio rural.

Artículo 61.- Coordinación de paradas.

## TÍTULO V – Infraestructuras complementarias al transporte.

Artículo 62.- Clasificación y funciones.

Artículo 63.- Requisitos de las estaciones de transporte de viajeros.

Artículo 64.- Iniciativa para el establecimiento de estaciones de transporte de viajeros.

Artículo 65.- Régimen de autorización.

Artículo 66.- Relación de las estaciones de transporte de viajeros con el planeamiento urbanístico.

Artículo 67.- Obligatoriedad de utilización de las estaciones de transporte de viajeros.

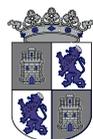
Artículo 68.- Tarifas de las estaciones de transporte de viajeros.

Artículo 69.- Reglamento de régimen interior.

Artículo 70.- Servicios y zonas adicionales.

Artículo 71.- Requisitos de las instalaciones auxiliares.

Artículo 72.- Régimen aplicable a las instalaciones auxiliares.



## TÍTULO VI - Organización administrativa.

Artículo 73.- Consejo de Transportes de Castilla y León.

Artículo 74.- Juntas Arbitrales del Transporte.

## TÍTULO VII – Inspección, infracciones y sanciones.

### CAPÍTULO I – Disposiciones generales.

Artículo 75.- Competencia inspectora.

Artículo 76.- Documentos de control del transporte.

Artículo 77.- Responsabilidad por infracciones.

Artículo 78.- Procedimiento para imposición de sanciones.

### CAPÍTULO II – Disposiciones relativas al transporte urbano de viajeros.

Artículo 79.- Clasificación de las infracciones.

Artículo 80.- Infracciones muy graves.

Artículo 81.- Infracciones graves.

Artículo 82.- Infracciones leves.

Artículo 83.- Sanción de infracciones leves.

Artículo 84.- Sanción de infracciones graves.

Artículo 85.- Sanción de infracciones muy graves.

Artículo 86.- Determinación de la cuantía de las sanciones.

Artículo 87.- Medidas accesorias.

Artículo 88.- Resolución contractual y revocación de autorizaciones.

Artículo 89.- Requisitos de aplicación.

Artículo 90.- Competencia sancionadora.

Artículo 91.- Exigencia de pago de sanciones.

Disposición adicional primera. Supuestos especiales de transporte.

Disposición adicional segunda. Infracciones y sanciones del transporte interurbano.

Disposición adicional tercera. Supuestos de nuevos sistemas de movilidad o nuevas formas de prestación de servicios ya existentes.

Disposición transitoria primera. Autorizaciones Especiales.

Disposición transitoria segunda. Régimen jurídico de los servicios actuales.

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

Disposición transitoria cuarta. Imagen exterior de los vehículos de taxi.

Disposición derogatoria. Derogación de otras normas.

Disposición final primera. Supletoriedad de la legislación estatal.

Disposición final segunda. Habilitación reglamentaria.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.



## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I

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

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

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

En el aspecto relativo a la ordenación territorial, en la presente Ley se ha tenido en cuenta la regulación contenida en la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de ordenación, servicios y gobierno del territorio de la Comunidad de Castilla y León, así como la Ley 4/2015, de 24 de marzo, del Patrimonio Natural de Castilla y León.

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

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

### II

En Castilla y León el transporte de viajeros por carretera se encuentra regulado, de manera parcial como indica su propio nombre, en la Ley 15/2002, de 28 de noviembre, de Transporte Urbano y Metropolitano, mientras que en el transporte interurbano se aplica la normativa europea y, supletoriamente, la normativa estatal.

La Comunidad de Castilla y León, una vez otorgado a sus contratos de transporte público un marco firme en el que desenvolverse a través del Decreto-ley 2/2009, de 5 de noviembre, para garantizar la estabilidad del sistema concesional de transporte público



regular interurbano de viajeros por carretera de Castilla y León, acomete ahora el desarrollo propio de sus competencias, dando cobertura normativa a las necesidades de movilidad derivadas de su específica organización territorial. Más aún cuando el transporte público se considera de manera indudable como un elemento vertebrador del espacio sobre el que se articula, cuestión especialmente sensible en esta Comunidad, por cuanto sus características socio territoriales, sin apenas equivalente en el resto la Unión Europea, obligan a la Junta de Castilla y León a un esfuerzo extraordinario para la dotación de servicios públicos que cubran las necesidades y expectativas de sus ciudadanos.

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

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

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

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

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

Las áreas rurales son algo más que zonas agrícolas o de ocio: la Europa rural de hoy ha evolucionado y su economía se halla diversificada. La agricultura sigue siendo una



actividad económica y territorial vital, pero los sectores secundario y terciario ocupan un gran papel en términos de empleo.

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

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

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

A fin de preservar el principio básico de unidad de mercado consagrado en la Constitución Española, en la presente ley se regulan únicamente aquellos aspectos imprescindibles del transporte público que necesitan de una cobertura específica en Castilla y León, previéndose expresamente para el resto la supletoriedad de la legislación estatal; se completa así el principio de seguridad jurídica, ya que se ha realizado el máximo esfuerzo a la hora de integrar coherentemente esta ley en el resto del ordenamiento jurídico, tanto autonómico, como estatal y de la Unión Europea, evitándose repeticiones innecesarias y que dan lugar a confusión interpretativa y, por supuesto, reforzándose también en la acepción de redacción accesible y sencilla para el ciudadano.

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

Finalmente, esta ley prevé de manera novedosa, con alcance a todas las Administraciones con competencias, el régimen de financiación del transporte, y, de manera



más concreta, una serie de actuaciones que, racionalizando la red de transporte público de Castilla y León y actuando directamente sobre la optimización de servicios, puedan mejorar la eficiencia de los fondos públicos destinados a dicha red, fijando como premisa inquebrantable la garantía de dotar a todos los habitantes de Castilla y León de un servicio de transporte público suficiente y adaptado a las necesidades reales de cada territorio.

### III

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

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

La presente ley apuesta por la movilidad sostenible, la reconoce expresamente como uno de los principios básicos que deben regir su aplicación y hace visible su definición. En consonancia con la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, no se queda en una mera declaración de la exigencia, sino que a lo largo de su articulado prevé una serie de medidas e instrumentos para lograr un sistema de transporte sostenible.

### IV

En cuanto al contenido estrictamente normativo, la presente ley se estructura en un Título preliminar, siete títulos y su parte final.

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

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



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

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

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

Por último, tanto las alternativas de prestación conjunta de los servicios regulares de uso general con el especial a través de la adopción de medidas concretas que permitan en todo momento salvaguardar la seguridad y la calidad del servicio que se presta, como el reconocimiento expreso a la posibilidad de subcontratación, en una Comunidad con un territorio tan extenso que hace que en ocasiones sea imprescindible acudir a esa figura, son también parte destacada.

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

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

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

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

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



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

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

Por último, la Parte final está constituida por dos disposiciones adicionales, tres disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y tres disposiciones finales.

La presente ley se ha sometido a participación ciudadana a través de diferentes cauces de comunicación y de los preceptivos trámites de audiencia e información pública. Así mismo, ha sido informado favorablemente por el Consejo de Transportes de Castilla y León como órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial, lo que garantiza que la norma haya sido debatida y analizada desde el diálogo y el máximo consenso empresarial y social. Además, se ha puesto en conocimiento del Consejo de Cooperación Local, ha sido informada por el Consejo Económico y Social dada la trascendencia socioeconómica de la norma, y se ha sometido a dictamen del Consejo Consultivo de Castilla y León.

## TÍTULO PRELIMINAR

### Disposiciones generales.

#### **Artículo 1.- Objeto.**

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

#### **Artículo 2.- Ámbito de aplicación.**

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

#### **Artículo 3.- Principios.**

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

a) La satisfacción de las necesidades de movilidad de los ciudadanos de Castilla y León, con especial atención a las personas con discapacidad y movilidad reducida, garantizándose la igualdad de acceso a los servicios de transporte en la totalidad del territorio autonómico.



b) El desarrollo de un sistema autonómico de transporte público de viajeros eficiente y coordinado, que evite la competencia desleal entre modos promoviendo la intermodalidad, y que favorezca la cohesión económica y social y la equidad territorial, con especial apoyo a las zonas rurales.

c) La promoción de la movilidad sostenible, entendida como instrumento de ordenación que reduce la contaminación atmosférica y el ruido, las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de energía.

d) La garantía del más alto nivel de seguridad, calidad y confort en la prestación de los servicios de transporte, aprovechando especialmente el desarrollo tecnológico de los sistemas inteligentes de transporte.

e) La promoción del uso de nuevas tecnologías y medios telemáticos en la gestión del transporte público.

f) La flexibilidad de las condiciones en las explotaciones que conforman la red de transporte público, procurando su adaptación dinámica a la evolución de las características socioterritoriales de las poblaciones a las que atienden, fomentando aquellos modelos que mejor se adapten a las necesidades reales de los habitantes del medio rural de Castilla y León.

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

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

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

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

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

#### **Artículo 4.- Definiciones.**

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

a) Transporte público: servicios de transporte de viajeros de interés económico general ofrecidos a los usuarios sin discriminación y de forma continua.

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

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

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



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

f) Servicio de taxi: el transporte público discrecional de viajeros en automóviles de turismo, con capacidad mínima de cinco y máxima de nueve plazas incluida la del conductor.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

3. En los términos previstos en la normativa sectorial de referencia corresponde a la Comunidad de Castilla y León la protección de las personas consumidoras y usuarios de la red de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

## **Artículo 6.- Competencias de los municipios.**

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

a) La planificación, ordenación, gestión, inspección y sanción de los transportes urbanos de viajeros que transcurran íntegramente dentro de su término municipal, sin perjuicio de las facultades de planificación y ordenación general del transporte que corresponden a la Comunidad de Castilla y León.

b) La tramitación y otorgamiento de títulos habilitantes relativos a los servicios de transporte urbano de viajeros de su competencia, tanto regulares como discrecionales, así como el ejercicio de las funciones de inspección y sanción relacionadas con los mismos.

c) La colaboración, en su caso, con la consejería competente en materia de transportes en la inspección de los servicios de transporte interurbano cuando transcurran por zonas urbanas.

d) La colaboración y coordinación con la consejería competente en materia de consumo para garantizar la eficacia en la protección de las personas consumidoras y usuarias de la red de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, utilizando las oficinas municipales de información al consumidor para facilitar el asesoramiento en la defensa de sus derechos.

## **TÍTULO I**

### **Disposiciones comunes a todos los tipos de transporte público.**

## **CAPÍTULO I**

### **Disposiciones generales del transporte público.**

## **Artículo 7.- Declaración de servicio público.**

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

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



- b) El transporte público regular de viajeros por carretera de uso general interurbano.
- c) El transporte rural y metropolitano, adaptándose a las necesidades reales de cada territorio.

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

3. La prestación del servicio se ajustará a la normativa comunitaria al respecto, necesitando en su caso un contrato administrativo.

## **Artículo 8.- Derechos de las personas usuarias.**

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

a) Derechos generales:

1º. Inadmisibilidad de renunciadas a los derechos recogidos en la presente ley.

2º. A ser admitido en la utilización del servicio, prohibiéndose toda discriminación, siempre que se cumplan con las obligaciones establecidas.

3º. A recibir el título de transporte correspondiente al servicio que se utiliza.

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

1º. Prohibición de denegación de embarque por su condición.

2º. Accesibilidad a la información sobre el viaje en formatos adecuados y accesibles, incluyendo las reservas y la información en línea.

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

d) Derecho a transportar bultos de mano a bordo y equipajes en la bodega del vehículo, así como bicicletas sin que esto suponga un coste adicional para las personas usuarias.

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

1º. Responsabilidad de la prestataria del servicio por los daños que puedan sufrir las personas usuarias del servicio, de acuerdo con la legislación aplicable sobre seguros.

2º. Responsabilidad de la prestataria del servicio por la pérdida o daños que pueda sufrir el equipaje o bultos de mano, en su caso.

f) Derechos relacionados con la interrupción del servicio:

1º. Responsabilidad de la prestataria del servicio por cancelaciones o grandes retrasos.

2º. Derecho del viajero a recibir información sobre la cancelación o grandes retrasos.



g) Derechos relacionados con la información y reclamaciones:

- 1º. Derecho a obtener información sobre las circunstancias del viaje y sobre la red de transporte público de manera global, por todos los canales disponibles, especialmente a través de aquellos que informen en tiempo real.
- 2º. Derecho a información sobre los derechos del viajero, y sobre el procedimiento para reclamar en caso de vulneración, que deberá, en todo caso, ser eficaz e incluir el acceso inmediato al libro de reclamaciones.
- 3º. Derecho a obtener de la prestataria del servicio una respuesta en un plazo máximo de dos meses. En caso contrario, la falta de respuesta ante la reclamación se considerará como estimatoria de la misma.

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

i) Derechos relacionados con las mujeres. Incorporación de la perspectiva de género en el diseño y funcionamiento de la red de transporte público.

j) Derechos relacionados con los colectivos vulnerables.

- 1º. Prohibición de discriminación por cualquier condición.
- 2º. Promoción y atención a la infancia, la juventud y los mayores.

2. Las personas usuarias tendrán derecho a participar en el procedimiento de elaboración de las disposiciones que les afecten, con relación al transporte público regulado en la presente ley, según lo dispuesto en la normativa general de aplicación y las previsiones en materia de transparencia y participación ciudadana.

3. En lo relativo a los transportes que no se consideren servicio público, las personas usuarias tendrán como mínimo los derechos reconocidos por la correspondiente ordenanza municipal reguladora del servicio, la legislación aplicable en materia de defensa de los consumidores y usuarios, y todos aquellos del presente artículo que sean compatibles con la naturaleza del servicio.

## **Artículo 9.- Obligaciones de las personas usuarias.**

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

1. Abonar y disponer de título de transporte adecuado al servicio utilizado, y exhibirlo al personal de la empresa o a la inspección de transportes cuando sea requerido para ello.

2. No provocar molestias a los demás usuarios o a otras personas, peligro en la conducción, o deterioro en el vehículo o en la vía pública.

3. Abstenerse de manipular elementos del vehículo dispuestos para el uso exclusivo del personal de la empresa.

4. Atender a las indicaciones verbales y escritas de la empresa responsable del servicio.

5. Utilizar el cinturón de seguridad y demás elementos de seguridad vial en los casos en que sean obligatorios.



## CAPÍTULO II

### Financiación del transporte público.

#### **Artículo 10.- Financiación del sistema de transporte público.**

1. Las Administraciones Públicas son las responsables de asegurar la adecuada sostenibilidad económico-financiera de los servicios de transporte declarados servicio público conforme a lo dispuesto en el artículo 7.1 de esta ley.

2. Los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general se financiarán con los ingresos tarifarios obtenidos directamente de las personas usuarias, así como con la explotación de otros recursos adicionales, y con las aportaciones públicas necesarias para el sostenimiento del servicio en caso de que éste sea deficitario, sin que ello pueda significar la eliminación del principio de riesgo operacional.

3. Las aportaciones de las Administraciones Públicas, de producirse, deberán ser estables, con un grado de cobertura adecuado a los principios fijados en la presente ley, y contendrán previsiones anuales o plurianuales suficientes para garantizar el mantenimiento del conjunto del sistema de transporte público.

4. Los recursos que se destinen por la Administración autonómica para la financiación de los servicios públicos de transporte público regular interurbano de viajeros de uso general se dirigirán preferentemente a asegurar la accesibilidad universal a estos servicios en todo el territorio de la Comunidad, con independencia del lugar de residencia de los ciudadanos. En todo caso se establecerá reglamentariamente un porcentaje de vehículos que presten su servicio en condiciones de accesibilidad universal.

5. La Administración autonómica dotará los recursos necesarios que garanticen una adecuada prestación del servicio de transporte rural bajo la modalidad de transporte a la demanda.

#### **Artículo 11.- Financiación de servicios adicionales.**

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

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

#### **Artículo 12.- Obligaciones de servicio público.**

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

#### **Artículo 13.- Régimen tarifario del transporte público.**

1. La Administración será la responsable de establecer, con sujeción a la normativa general de precios, el régimen tarifario de los servicios de transporte público regular de



viajeros y el de los servicios de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo. Estas tarifas podrán establecer cuantías únicas, límites máximos y límites mínimos.

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

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

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

5. La Administración incorporará mecanismos de tarifa social y otras ayudas en función de la renta personal y familiar, atendiendo al número de hijos, las familias monoparentales, la edad de las personas usuarias, la discapacidad de las mismas u otras situaciones de vulnerabilidad.

## **Artículo 14.- Títulos de transporte y coordinación tarifaria.**

1. La Administración establecerá los requisitos mínimos exigibles para los medios de pago y títulos de transporte empleados en la red de transporte público, pudiendo imponer a los operadores, además de los documentos de control de la explotación previstos en la legislación estatal, la utilización de los sistemas inteligentes de transporte que sean precisos para el control detallado de los costes y los ingresos.

2. Los requisitos previstos en el punto anterior tenderán a facilitar el transbordo entre los diferentes servicios que conforman la red de transporte público, potenciando la utilización de regímenes tarifarios multimodales.

## **CAPÍTULO III**

### **Calidad, sostenibilidad, sistemas inteligentes de transporte y conducción automatizada.**

#### **Artículo 15.- Calidad y sostenibilidad ambiental.**

1. La Administración promoverá la consecución de certificaciones de calidad y de gestión medioambiental sobre los procedimientos empleados por parte de los operadores en la explotación de servicios de la red de transporte público.



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

3. Las Administraciones Públicas incorporarán en los pliegos de licitación cláusulas que incentiven el uso de autobuses de propulsión eléctrica y medioambientalmente sostenibles.

4. La Junta de Castilla y León, de manera coordinada con todas las Administraciones Públicas competentes, creará la Oficina de la Bicicleta para el fomento y desarrollo de estrategias públicas de uso de este vehículo en combinación con el servicio público de transporte de viajeros.

## **Artículo 16.- Controles de calidad.**

1. La Administración realizará controles de calidad que le permitan obtener indicadores objetivos de seguimiento del servicio público de su competencia, estando el operador obligado a facilitar tales controles según el procedimiento que se establezca en cada caso.

2. Como mínimo, los controles indicados en el punto anterior se referirán al grado de satisfacción de las personas usuarias medidos a través de encuestas, la incidencia ambiental en términos de huella de carbono, el nivel de atención a sus reclamaciones y el seguimiento efectivo de los protocolos de actuación en caso de contingencia. Igualmente se incluirán en estos controles mínimos el cumplimiento de la normativa existente tanto de carácter técnico para los vehículos, como en materia laboral para los trabajadores que presten los servicios.

## **Artículo 17.- Sistemas inteligentes de transporte.**

1. La red de transporte público, a fin de asegurar el cumplimiento de los principios previstos en la presente ley, deberá incorporar los sistemas inteligentes de transporte que sean más adecuados en función del servicio al que se apliquen.

2. La Administración promoverá el acceso telemático de los ciudadanos y empresas a la red de transporte público, y, especialmente, potenciará la interrelación de todos los agentes del sector a través de medios electrónicos, interactuando de manera activa y actualizada en las redes sociales.

## **Artículo 18.- Sistema de seguimiento del transporte público.**

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

2. Los datos estadísticos del sistema se referirán, como mínimo, a la evaluación de los objetivos cualitativos y cuantitativos que se señalen como críticos para la red de transporte público, a la incidencia ambiental en términos de huella de carbono, a los indicadores de oferta y demanda, y a los costes asociados a la red de transporte público; así como el cumplimiento de todas las obligaciones en materia de seguridad y salud laboral.



## **Artículo 19.- Mercadotecnia.**

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

2. La Junta de Castilla y León elaborará en el plazo de un año un portal web de transporte público integrado en el que se publicarán de forma accesible todos los servicios de transporte ofrecidos por las Administraciones Públicas en el ámbito de Castilla y León, incluyendo información, al menos, sobre los itinerarios, los horarios actualizados, los servicios que atañen a las personas con discapacidad, la posibilidad de viajar con bicicleta y los enlaces a los sitios web de venta de billetes.

## **Artículo 20.- Conducción automatizada.**

1.- La Administración impulsará el despliegue e implantación de estrategias de movilidad automatizada y conectada que aumenten la eficiencia y la seguridad de transporte público de viajeros por carretera, mejoren los flujos de tráfico en la infraestructura vial y de comunicaciones y reduzcan los impactos medioambientales.

2.- De conformidad con lo establecido por la regulación estatal en materia de tráfico y seguridad vial, la Administración promoverá la realización de pruebas y ensayos de investigación con vehículos autónomos en las vías urbanas e interurbanas abiertas al tráfico.

## **TÍTULO II**

### **Transporte Interurbano.**

#### **CAPÍTULO I**

##### **Régimen general.**

## **Artículo 21.- Prestación de los servicios regulares de uso general.**

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

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

## **Artículo 22.- Exclusividad de tráficos.**

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



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

## **Artículo 23.- Prestación de los servicios regulares de uso especial.**

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

## **Artículo 24.- Transportes discrecionales.**

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

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

## **Artículo 25.- Subrogación laboral.**

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

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

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

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

## **CAPÍTULO II**

### **Régimen de los servicios integrados zonales.**

#### **Artículo 26.- Servicios integrados zonales.**

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



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

3. El contenido del proyecto de explotación del contrato previsto en el punto anterior, incluirá como mínimo su zona de referencia, los tráficos, expediciones, calendario, régimen económico, sistemas inteligentes de transporte a aplicar y demás obligaciones exigibles para su adecuada prestación.

## **Artículo 27.- Objetivos de los servicios integrados zonales.**

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

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

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

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

## **Artículo 28.- Condiciones para el establecimiento de servicios integrados zonales.**

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

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

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

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

d) Los vehículos a adscribir deberán ser adecuados a las diferentes tipologías de servicio que puedan prestarse conjuntamente, diferenciando por zonas los distintos servicios que se presten y dotando a los mismos de los dispositivos físicos o digitales que garanticen la plena seguridad de todos los usuarios, cumpliendo con todos los requisitos exigidos para cada modalidad.

## **Artículo 29.- Explotación de los servicios integrados zonales.**

1. Los servicios integrados zonales se explotarán en la modalidad de transporte a la demanda, en función de parámetros objetivos tales como la ruralidad del territorio, su configuración geográfica, el bajo índice de utilización o su ineficiencia medioambiental.



2. Dentro de su régimen de explotación se podrán incluir servicios a prestar por vehículos de turismo dotados con autorizaciones interurbanas, según lo previsto en la presente ley, flexibilizando el servicio y adaptándose a las necesidades reales de los usuarios que viven en el medio rural.

### **Artículo 30.- Modificación de los servicios integrados zonales.**

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

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

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

## **CAPÍTULO III**

### **Otras condiciones de explotación del transporte interurbano.**

#### **Artículo 31.- Transporte a la demanda.**

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

2. Los contratos de servicio público regular de uso general de viajeros por carretera podrán adaptarse para ser prestados como transporte a la demanda, cuando por circunstancias acreditadas derivadas de su bajo índice de utilización no estuviera garantizada su adecuada realización, y siempre teniendo en consideración las necesidades de la generalidad de las personas usuarias, el impacto económico-financiero derivado del cambio de sistema en el equilibrio contractual.

#### **Artículo 32.- Requisitos del transporte a la demanda.**

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

a) El establecimiento, por parte de la Administración, de forma directa o indirecta, de un sistema tecnológico y telefónico de reservas que garantice la plaza gestionada a través de la reserva previa formulada por el potencial usuario.

b) Un sistema de control, dotado de los elementos necesarios para asegurar la información en tiempo real del desarrollo de los servicios, así como la supervisión y solución de las posibles incidencias en su prestación, permitiendo igualmente



la transmisión de información y la interacción entre las personas usuarias con los operadores y las administraciones participantes.

c) La adaptación flexible del sistema de transporte a las necesidades reales del territorio, tomando como referencia los horarios de los centros prestadores de servicios, como centros de salud, administrativos, comerciales o análogos, así como con las conexiones con otras líneas de transporte de viajeros que tengan como origen o destino a los centros urbanos de mayor entidad.

### **Artículo 33.- Prestación conjunta del transporte público regular.**

1. Para conseguir en el transporte público de viajeros la efectiva eficiencia y coordinación interadministrativa de los servicios autonómicos, la Administración de la Comunidad de Castilla y León podrá establecer, en las condiciones y zonas geográficas que de forma suficientemente motivada se determinen, la prestación conjunta de los servicios de transporte público regular de uso especial y de uso general titularidad de la administración autonómica.

2. El contratista del servicio de uso general estará obligado a reservar, a favor de la Administración pública que así lo demande, un cierto número de plazas en determinadas expediciones, para el transporte de grupos homogéneos de usuarios con origen y destino en centros de titularidad pública. En dicho supuesto, la compensación que reciba el contratista por las reservas no podrá ser superior a la cuantía que resulte de la aplicación de la tarifa ordinaria del servicio.

3. La prestación de este servicio llevará aparejada la adopción de medidas concretas en los vehículos que lo presten, diferenciando por zonas y dotando a los mismos de los dispositivos físicos o digitales que garanticen salvaguardar la seguridad de todos los usuarios y la calidad del servicio que se presta, incorporándolo en los pliegos de licitación.

### **Artículo 34.- Autorización provisional de nuevos servicios o modificación de los existentes.**

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

### **Artículo 35.- Subcontratación.**

1. La subcontratación en los contratos objeto de la presente ley se realizará según lo previsto en la legislación de contratación administrativa aplicable.

2. A los efectos previstos en el apartado anterior, y de acuerdo con la normativa europea, la consejería competente en materia de transportes podrá establecer un volumen máximo de vehículos-kilómetro a subcontratar en cada contrato, no pudiendo superar el 30% del total de los vehículos-kilómetro a prestar anualmente en el mismo. En todo caso, los pliegos de contratación determinarán si es necesaria la subcontratación y establecerán las condiciones y modalidades de su aplicación. Así mismo, se optará preferentemente por la diversificación en lotes del objeto contractual, debiendo justificar la no división del contrato en lotes.



## TÍTULO III

### Transporte Urbano.

#### CAPÍTULO I

#### Transporte en autobús.

##### **Artículo 36.- Régimen jurídico del transporte urbano.**

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

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

##### **Artículo 37.- Título habilitante de transporte urbano.**

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

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

##### **Artículo 38.- Trenes y autobuses turísticos.**

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

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

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

4. En el caso de que el itinerario turístico afecte a más de un municipio será necesaria la creación de un consorcio o entidad local asociativa que represente a todos los ayuntamientos integrados, siendo este ente el encargado de autorizar los servicios y tarifas.

#### CAPÍTULO II

#### Transporte en vehículos de turismo.

##### **Artículo 39.- Otorgamiento de licencias de taxi.**

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



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

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

#### **Artículo 40.- Régimen jurídico de las licencias de taxi.**

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

#### **Artículo 41.- Número de licencias de taxis.**

1. Mediante Decreto de la Junta de Castilla y León, se podrá establecer, cuando se considere necesario para el adecuado funcionamiento del sistema general de transportes, reglas que predeterminen el número máximo de licencias de taxi en cada municipio, en función de parámetros objetivos tales como volumen de población, nivel de demanda y oferta de servicios de taxi, el nivel de cobertura mediante los servicios de transporte público, u otros de naturaleza análoga.

2. En cualquier caso, el número de licencias de taxi deberá tener en cuenta la consideración del taxi como servicio de interés general. La Junta de Castilla y León supervisará, en el marco de sus competencias, que las autorizaciones habilitantes que eventualmente se concedan para el arrendamiento de vehículos con conductor no incumplan la proporción establecida en la legislación estatal y no menoscaben el ejercicio de la función esencial del servicio de taxi.

#### **Artículo 42.- Transmisión de las licencias de taxis.**

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

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

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

#### **Artículo 43.- Contratación, características y conducción de taxis.**

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

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



correspondiente ordenanza municipal. En todo caso, la imagen exterior deberá ser de color blanco, de manera que permita identificar los vehículos que presten servicios de taxi en la Comunidad de Castilla y León. Así mismo, se hará constar de manera visible en el exterior del vehículo los signos distintivos del ayuntamiento correspondiente. Queda prohibida toda publicidad sexista o que atente contra los derechos de las personas.

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

#### **Artículo 44.- Otorgamiento de autorizaciones interurbanas de taxi.**

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

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

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

#### **Artículo 45.- Autorizaciones interurbanas sin licencia urbana.**

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

- a) Que haya sido denegada la correspondiente licencia municipal habilitante para la realización de transporte urbano, o no haya recaído resolución expresa en el plazo de tres meses a partir de su petición.
- b) Que la autorización haya de domiciliarse en un núcleo de población de menos de 5.000 habitantes.
- c) Que la oferta de transporte público discrecional en vehículos de turismo en la zona geográfica de que se trate, sea insuficiente para atender adecuadamente las necesidades de transporte interurbano, debiendo quedar dicha circunstancia justificada en el expediente.

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

#### **Artículo 46.- Contratación con autorizaciones interurbanas.**

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



2. No obstante lo previsto en el apartado anterior, en zonas de difícil acceso y débil tráfico, que no se hallen debidamente atendidas por los servicios regulares de transporte de viajeros, la consejería competente en materia de transportes podrá autorizar la contratación por plaza con pago individual.

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

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

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

6. Con excepción del supuesto contemplado en el apartado 2 del artículo 45, los vehículos que presten servicios de taxi sujetos a autorización interurbana, deberán estar equipados con un aparato taxímetro debidamente precintado, homologado y verificado de acuerdo con las normas establecidas por el órgano competente en materia de metrología. También deben estar equipados con un módulo luminoso exterior que señale claramente, de acuerdo con la normativa técnica de aplicación, tanto la disponibilidad del vehículo para prestar el servicio como la tarifa que resulte de aplicación.

## **Artículo 47.- Inicio de los transportes interurbanos de taxi.**

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

2. Se exceptúan, en su caso, los servicios regulados en los artículos 59 y 60, en el apartado 3 del artículo 46 y aquellos otros que hayan de cubrir zonas carentes de licencias o en los que exista contratación previa, de acuerdo con lo establecido en la presente ley. Así mismo se exceptúan los servicios realizados con un vehículo adaptado para transportar usuarios con sillas de ruedas en el supuesto contemplado en el apartado 4 del artículo 48 y los servicios previstos en el apartado 2 del artículo 29 durante el plazo de duración del contrato del que traen causa.

## **Artículo 48.- Contratación previa y supuestos especiales de demanda en transportes interurbanos de taxi.**

1. No obstante, lo dispuesto con carácter general en el artículo 47.1, los servicios de taxi que sean objeto de contratación previa entre el titular de la actividad y el cliente,



bien directamente bien mediante la utilización de centrales de reserva u otros sistemas telemáticos alternativos, el acceso de las personas usuarias al vehículo podrá efectuarse en distinto término municipal a aquel en el que esté domiciliada la licencia de taxi. En este caso el servicio contratado deberá tener por destino efectivo el municipio en el que está domiciliada la licencia de taxi.

Los servicios contratados por mediación de centrales de radiotaxi o sistemas telemáticos equivalentes se considerarán iniciados en el lugar y momento en que el vehículo reciba el encargo de prestar el servicio.

El contrato de transporte deberá documentarse por escrito, sin perjuicio del establecimiento de medios electrónicos para su acreditación y llevarse en un lugar visible del vehículo. En dicho contrato constará, al menos, el número de licencia, el origen y destino del servicio, lugar día y hora de celebración del contrato. De haberse efectuado la contratación a través de centrales de reserva o sistemas telemáticos, el contrato podrá llevarse en dispositivos electrónicos en los que habrán de constar, como mínimo, los datos citados anteriormente y deberán permanecer en un lugar visible del vehículo desde el momento de inicio del servicio hasta su efectiva finalización.

El contrato de transporte, cualquiera que sea su soporte físico, deberá estar a disposición de la inspección de transportes debiendo conservarse durante un periodo mínimo de un año desde la fecha de prestación del servicio.

2. Cuando de la existencia de puntos específicos de demanda, tales como aeropuertos, estaciones ferroviarias o de autobuses, centros sanitarios, complejos hoteleros, eventos extraordinarios de carácter artístico o deportivo, ferias, mercados u otros similares en los que se genere una movilidad importante que afecte a varios municipios, se deriven necesidades de transporte que no se encuentren suficientemente atendidas por los titulares de autorizaciones y licencias correspondientes al municipio en que dichos puntos estén situados, o se den otras circunstancias de carácter económico o social que así lo aconsejen, la consejería competente en materia de transportes, previo informe del Consejo de Transportes de Castilla y León y del ayuntamiento o ayuntamientos afectados, podrá establecer un régimen específico que incluya la posibilidad de que vehículos con licencia urbana domiciliados en otros municipios realicen servicios con origen en los referidos puntos de generación de demanda. Estos vehículos deberán individualizarse en la resolución que se dicte al efecto que, así mismo, podrá determinar que el destino esté en el municipio donde se halle ubicada la residencia del vehículo, o que aquel sea libre.

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

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



## TÍTULO IV

### Planificación y coordinación del transporte público.

#### Artículo 49.- Ámbitos de actuación.

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

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

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

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

#### Artículo 50.- Ordenación del Territorio, Urbanismo y Movilidad.

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

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

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

#### Artículo 51.- Coordinación del transporte urbano e interurbano.

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



## **Artículo 52.- Instrumentos de planificación, ordenación y coordinación del transporte.**

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

- a) El mapa de ordenación de transportes.
- b) Los consorcios de transporte u otras entidades locales asociativas que estén dotadas de competencias como autoridad de transporte público.
- c) Los planes de movilidad sostenible.
- d) La prestación de transporte público intermunicipal de viajeros en taxi en las unidades básicas de ordenación y servicios del territorio.
- e) La coordinación de paradas.
- f) Cualquier otro instrumento que en su momento se establezca por norma con rango legal.

## **Artículo 53.- Servicios e infraestructuras a coordinar.**

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

- a) Los servicios urbanos de transporte público regular de viajeros.
- b) Los servicios interurbanos de transporte público regular de viajeros de competencia de la Comunidad de Castilla y León.
- c) Los servicios de taxi.
- d) Los servicios ferroviarios.
- e) Los servicios de transporte público de viajeros por carretera de competencia estatal.
- f) Las infraestructuras de transporte público que se consideren necesarias, y en todo caso, las intermodales.

## **Artículo 54.- Mapa de ordenación de transportes.**

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

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

3. Su contenido será el siguiente:

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



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

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

5. El mapa de ordenación de transportes se someterá a información pública a través del canal de gobierno abierto, abriendo de esta manera la posibilidad de alegar por parte de la ciudadanía.

6. La aprobación del mapa de ordenación de transportes se llevará a cabo mediante Decreto de la Junta de Castilla y León en un plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de la presente ley.

## **Artículo 55.- Consorcios de transporte y otras entidades locales asociativas.**

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

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

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

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

5. Del mismo modo, las competencias a las que se refiere el apartado primero, podrán ser ejercidas a través de la asunción por una entidad local asociativa de las previstas en la normativa de régimen local, que precisará la suscripción previa de un convenio administrativo con la administración autonómica, así como estatal, en su caso, en el que se fijen las fórmulas de coordinación necesarias.

## **Artículo 56.- Contenido de los planes de movilidad sostenible.**

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

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

- a) Fase de diagnóstico: esta fase comprenderá la recogida de datos de movilidad y características socioeconómicas relacionadas con ésta, tanto en modos



mecanizados como no mecanizados; además esta fase incluirá un inventario de aparcamiento, la recopilación de información y el análisis de los flujos de mercancías, así como todo tipo de aspectos medioambientales y energéticos.

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

- 1º. Medidas de control y ordenación del tráfico.
- 2º. Medidas medioambientales relativas al ruido, calidad del aire o huella de carbono.
- 3º. Regulación y control de acceso y estacionamiento en centros urbanos.
- 4º. Desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte público.
- 5º. Desarrollo de medidas de integración tarifaria de sistemas de transporte público.
- 6º. Potenciación de estacionamientos de disuasión.
- 7º. Ordenación de la red principal del viario en relación a los diferentes modos de transporte.
- 8º. Fomento de la movilidad a pie y en bicicleta a través de la construcción de espacios para el peatón y el ciclista.
- 9º. Regulación de las actividades de carga y descarga de mercancías.
- 10º. Perspectiva de género en el análisis de la movilidad.

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

- 1º. Criterios de evaluación y selección para los distintos instrumentos y actuaciones.
- 2º. Monitorización específica de cada una de las actuaciones e instrumentos del plan de movilidad sostenible, y de forma agregada en programas. Para ello se asegurará un adecuado sistema de recogida y procesamiento de datos sobre la marcha de las actuaciones del plan.
- 3º. Revisiones periódicas globales del conjunto del plan, con objeto de comprobar la consecución de los objetivos globales planteados.

d) Mecanismos de financiación de las medidas propuestas.

e) Análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales.

3. En el caso de planes de movilidad basados en la innovación tecnológica, incluirán, además de los términos establecidos en los apartados 1 y 2 del presente artículo, los elementos siguientes:

- a) Sistemas de propulsión limpia, orientados a la no contaminación o contaminación cero.
- b) Sistemas autónomos de navegación o circulación, orientados a la no siniestralidad o siniestralidad cero.



- c) Sistemas conectados de navegación o circulación, orientados al colapso circulatorio cero.
- d) Sistemas colaborativos orientados a la automatización del flujo circulatorio como garantía para un tráfico transparente en reemplazo del actual.
- e) La tecnificación de viales.

4. En la tramitación de los planes de movilidad sostenible han de participar todas las Administraciones públicas interesadas, los agentes sociales y económicos y demás personas físicas o jurídicas en los términos previstos en la legislación medioambiental de participación pública y acceso a la información y supletoriamente en la normativa de transparencia y participación ciudadana.

#### **Artículo 57.- Planes de movilidad sostenible de transporte urbano.**

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

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

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

#### **Artículo 58.- Planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano.**

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

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

3. En los casos de haberse constituido un consorcio de transporte o suscrito un convenio con una entidad local asociativa en los términos previstos en el artículo 55, su elaboración deberá incluirse dentro de las fórmulas de coordinación establecidas.

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

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

#### **Artículo 59.- Prestación de transporte público intermunicipal de viajeros en taxi en las áreas funcionales estables.**

1. De acuerdo con lo dispuesto en la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León, en las áreas funcionales estables las mancomunidades de interés general urbanas, podrán incluir en sus estatutos las competencias referidas al transporte público intermunicipal



de viajeros en taxi, en cuyo ámbito territorial los vehículos debidamente autorizados estarán facultados para la prestación de cualquier servicio, ya tengan carácter urbano o interurbano, que se realice íntegramente en dicho ámbito, incluso si excede o se inicia fuera del término del municipio en que esté residenciado el vehículo. En todo caso, los vehículos tendrán que disponer de aparatos taxímetros, y se aplicará un régimen común de tarifas para todo su ámbito.

2. A los órganos de gobierno de la mancomunidad de interés general, de acuerdo con el régimen general de distribución de competencias contenido en la legislación de ordenación del territorio, les corresponderá la facultad de otorgar las autorizaciones habilitantes para realizar el servicio en dicho ámbito territorial, así como el ejercicio de las competencias de regulación, ordenación, gestión, régimen tarifario, inspección y sanción de los citados servicios.

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

## **Artículo 60.- Prestación de transporte público intermunicipal de viajeros en taxi en las unidades básicas de ordenación y servicios del territorio rural.**

De acuerdo con lo dispuesto en la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León, reglamentariamente se determinarán las competencias y funciones de las mancomunidades de interés general rurales en relación con el transporte público intermunicipal de viajeros en taxi. En todo caso, la prestación del servicio se realizará conforme a lo dispuesto en el artículo 59.1 de la presente ley.

## **Artículo 61.- Coordinación de paradas.**

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

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

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

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



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

5. Las nuevas paradas de las rutas de transporte que se diseñen se acomodarán a la distribución territorial más adecuada.

## TÍTULO V

### Infraestructuras complementarias al transporte.

#### Artículo 62.- Clasificación y funciones.

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

a) Estaciones de transporte de viajeros, que son las infraestructuras que tienen por objeto concentrar las salidas, llegadas y tránsitos a las poblaciones de los servicios de transporte público de viajeros, prestando actividades de carácter complementario a personas usuarias y operadores.

b) Instalaciones auxiliares, que son las restantes infraestructuras complementarias al transporte, y que tienen por objeto apoyar el adecuado desarrollo del transporte público de viajeros por carretera.

Tendrán la consideración de instalaciones auxiliares al transporte de viajeros, las marquesinas y refugios de espera, según sea su ubicación urbana o rural, respectivamente, y que tienen como función facilitar las esperas, llegadas y tránsitos de las personas usuarias de la red de transporte público.

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

#### Artículo 63.- Requisitos de las estaciones de transporte de viajeros.

1. Las estaciones de transporte de viajeros deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Accesos para entradas y salidas de los vehículos, configurados de modo que no produzcan interferencias entre los mismos, ni alteraciones sensibles en la capacidad de circulación normal de las vías colindantes.
- b) Accesos independientes para vehículos y viajeros.
- c) Dársenas cubiertas, en número suficiente, para los aparcamientos simultáneos que se precisen.
- d) Andenes cubiertos para subida y bajada de viajeros.
- e) Zonas de espera para las personas independientes de los andenes.
- f) Instalaciones de servicios sanitarios para el público usuario.



- g) Dependencias o instalaciones, de uso común o individualizado, para la facturación, consigna y venta de billetes, así como puntos de información.
- h) Oficinas para el personal de la estación y dependencias -aseos, vestuarios- y lugares adecuados para el descanso de tripulaciones.
- i) Aparcamientos de vehículos en el ámbito de la estación destinados a facilitar el transbordo intermodal.
- j) Medios audiovisuales de información de llegadas y salidas en tiempo real.
- k) Servicio WIFI.

2. Las estaciones de transporte de viajeros que prestan servicio a menos de diez mil expediciones anuales, estarán eximidas del cumplimiento de los apartados c), g), h), i), j) y k) del punto anterior.

## **Artículo 64.- Iniciativa para el establecimiento de estaciones de transporte de viajeros.**

1. La iniciativa para el establecimiento de las estaciones de transporte de viajeros corresponderá a la Comunidad Autónoma o las entidades locales, que podrán ejercerla bien de oficio o a instancia de terceros interesados.

2. En caso de iniciativa municipal, se deberá presentar para su aprobación, ante la consejería competente en materia de transportes, un proyecto que incluirá necesariamente un estudio económico de viabilidad y un estudio técnico que justifique la idoneidad de la ubicación elegida y de las condiciones que por razones de índole urbanística, fiscal, de seguridad ciudadana o vial, social, laboral o de otro tipo vengán impuestas, al efecto, por la normativa reguladora de estas materias.

## **Artículo 65.- Régimen de autorización.**

1. El establecimiento de las estaciones de transporte de viajeros deberá ser autorizado por la consejería competente en materia de transportes, requiriendo el informe preceptivo del Consejo de Transportes de Castilla y León.

2. La entrada en funcionamiento de la estación se hará constar en el acta que, en el día en que sea efectiva, se levante por la consejería competente en materia de transportes.

3. Cuando en el acta se hiciese constar la plena adecuación del servicio a las condiciones contractuales, la consejería competente en materia de transportes dictará resolución mediante la que se declare inaugurado el servicio.

## **Artículo 66.- Relación de las estaciones de transporte de viajeros con el planeamiento urbanístico.**

1. Las estaciones de transporte de viajeros habrán de ubicarse en las unidades básicas de ordenación y servicios del territorio de modo que se facilite la intermodalidad y el trasbordo de viajeros.

2. El planeamiento general incluirá la reserva de suelo para el emplazamiento de las estaciones de transporte de viajeros como dotación urbanística pública.



3. La ubicación de las estaciones de transporte de viajeros se establecerá de manera concertada con la consejería competente en materia de transportes, de modo que se asegure la movilidad, la coordinación de modos y clases de transporte, y un adecuado entronque con los tejidos urbanos a los que sirve, de tal forma que se minimicen los desplazamientos motorizados. Todo ello teniendo en consideración su incidencia medioambiental especialmente en lo relativo a la influencia en calidad del aire y del ruido y los aspectos relacionados con la movilidad y la seguridad.

## **Artículo 67.- Obligación de utilización de las estaciones de transporte de viajeros.**

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

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

## **Artículo 68.- Tarifas de las estaciones de transporte de viajeros.**

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

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

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

## **Artículo 69.- Reglamento de régimen interior.**

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

## **Artículo 70.- Servicios y zonas adicionales.**

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



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

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

## **Artículo 71.- Requisitos de las instalaciones auxiliares.**

Las instalaciones auxiliares garantizarán los adecuados estándares de calidad, seguridad y accesibilidad, y en todo caso, favorecerán el uso del transporte público a todas las personas, especialmente las de movilidad reducida.

## **Artículo 72.- Régimen aplicable a las instalaciones auxiliares.**

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

## **TÍTULO VI**

### **Organización administrativa.**

## **Artículo 73.- Consejo de Transportes de Castilla y León.**

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

2. La composición del Consejo de Transportes de Castilla y León es la siguiente:

- a) El Presidente, que será el consejero competente en materia de transportes.
- b) El Vicepresidente, que será el director general competente en materia de transportes y sustituirá al presidente en los supuestos de vacante, ausencia y enfermedad.
- c) El Secretario, que será nombrado por el consejero competente en materia de transportes, entre los funcionarios destinados en la dirección general competente en materia de transportes. El secretario tendrá voz, pero no voto.
- d) Los Vocales, que serán nombrados en representación de los consumidores y usuarios y de los agentes del sector de transporte con presencia significativa en Castilla y León, a propuesta de sus asociaciones y organizaciones más representativas.

3. El Consejo de Transportes de Castilla y León tiene las siguientes funciones:

- a) Informar, con carácter previo, los anteproyectos legislativos y las disposiciones de carácter general que se tramiten por la Administración de Castilla y León en materia de transporte terrestre.



- b) Ser consultado por la administración competente en materias relacionadas con la ordenación del transporte.
- c) Informar, con carácter preceptivo, en la elaboración de los instrumentos de planificación del transporte previstos en la presente Ley.
- d) Informar los expedientes de nueva creación y modificación de servicios de transporte público de viajeros.
- e) Informar periódicamente sobre la evolución de la situación social y económica del sector del transporte.
- f) Proponer a la Administración las medidas que consideren pertinentes en relación con la coordinación de los transportes terrestres, y de éstos, con otros modos de transporte.
- g) Elaborar informes y dictámenes a petición de cualquier órgano de la Administración Pública, en todos aquellos asuntos de su competencia cuya trascendencia para el sistema de movilidad lo haga aconsejable.
- h) Cualquier otro asunto que por precepto legal o reglamentario deba someterse al Consejo.

4. La consejería competente en materia de transportes pondrá a disposición del Consejo de Transportes de Castilla y León, los medios necesarios para la realización de sus funciones

5. La composición del Consejo de Transportes de Castilla y León se ajustará al principio de presencia equilibrada de mujeres y hombres.

## **Artículo 74.- Juntas Arbitrales del Transporte.**

1. Las Juntas Arbitrales del Transporte, adscritas administrativamente a la consejería competente en materia de transportes, son órganos colegiados de ámbito provincial para la defensa y protección de las partes intervinientes en el contrato de transporte.

2. Las Juntas Arbitrales del Transporte están compuestas por el presidente y el secretario, y cuatro vocales por cada una de las nueve provincias de la Comunidad Autónoma, en cuyas capitales quedan establecidas sus sedes.

3. El presidente, el secretario y dos de los vocales de cada provincia, serán designados por la consejería competente en materia de transportes entre el personal de la administración autonómica con conocimientos específicos y experiencia en materia de transportes. Las vocalías restantes estarán ocupadas por representantes de las empresas de transporte o de actividades auxiliares y complementarias de éste, y representantes de los usuarios y cargadores.

4. Corresponde a las Juntas Arbitrales del Transporte las siguientes funciones:

- a) Resolver, con los efectos previstos en la legislación general de arbitraje, las controversias de carácter mercantil surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre y de las actividades auxiliares y complementarias del transporte terrestre por carretera, entre las partes intervinientes o que ostenten un interés legítimo en los mismos, que sean sometidos a su conocimiento.



- b) Informar y dictaminar sobre las condiciones de cumplimiento de los contratos de transporte terrestre y actividades auxiliares y complementarias de transporte por carretera las cláusulas generales y particulares de su ejecución, las incidencias derivadas de dicha ejecución, las tarifas aplicables y los usos de comercio de observancia general.
- c) Actuar como depositarias y realizar, en su caso, la enajenación de las mercancías no retiradas, que corrieran riesgo de perderse, o cuyos portes no hayan sido pagados, a fin de garantizar la percepción de los mismos por el transportista.
- d) Realizar, a instancia de cualquiera de los interesados, si existieran dudas o contestaciones entre éstos sobre el estado de los efectos transportados, previamente al eventual planteamiento de las controversias a que se refiere el apartado a), las funciones de peritación sobre el estado de dichos efectos, procediendo en su caso al depósito de los mismos.
- e) Las demás que, para facilitar el cumplimiento del contrato de transporte y para proteger los intereses de los transportistas y de los usuarios o cargadores, le sean expresamente atribuidas por la normativa vigente.

5. Los laudos dictados por las Juntas Arbitrales del Transporte tendrán los efectos previstos en la legislación general de arbitraje y se adoptarán por mayoría simple de sus miembros.

6. La consejería competente en materia de transportes pondrá a disposición de las Juntas Arbitrales del Transporte los medios personales y materiales necesarios para la realización de sus funciones.

## TÍTULO VII

### Inspección, infracciones y sanciones.

## CAPÍTULO I

### Disposiciones generales.

#### **Artículo 75.- Competencia inspectora.**

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

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

3. Los titulares de los contratos administrativos, autorizaciones y licencias facilitarán al personal de la inspección en el ejercicio de sus funciones, el acceso a vehículos



e instalaciones, y permitirán el examen de la documentación exigida con arreglo a la legislación aplicable. Quienes se encuentren en los vehículos o instalaciones citadas estarán obligados, en todo caso, a colaborar con el personal de la inspección.

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

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

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

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

## **Artículo 76.- Documentos de control del transporte.**

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

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

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

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

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



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

## **Artículo 77.- Responsabilidad por infracciones.**

1. La responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes y actividades auxiliares del mismo, sin perjuicio de lo previsto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público respecto a la responsabilidad, corresponderá:

- a) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes sujetos a contrato administrativo, autorización o licencia, a la persona física o jurídica titular.
- b) En las infracciones cometidas con ocasión de transportes realizados sin la cobertura del correspondiente título administrativo, a la persona física o jurídica propietaria del vehículo o titular de la actividad auxiliar.
- c) En las infracciones cometidas por personas usuarias o, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora de los transportes terrestres, a la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

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

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

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

## **Artículo 78.- Procedimiento para imposición de sanciones.**

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



2. En todo lo concerniente a la prescripción de las infracciones y sanciones y a la caducidad del procedimiento sancionador, serán de aplicación las normas vigentes que, sobre estas materias, establece la legislación estatal en materia de transportes sin perjuicio de lo previsto de manera específica en cuanto a la prescripción en el artículo 82.10 de la presente ley.

## CAPÍTULO II

### Disposiciones relativas al transporte urbano de viajeros

#### Artículo 79.- Clasificación de las infracciones.

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

#### Artículo 80.- Infracciones muy graves.

Constituyen infracciones muy graves:

1. La realización de transportes públicos, o de actividades auxiliares o complementarias del mismo, careciendo del título habilitante que, en su caso, resulte preceptivo para su prestación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 43 a 46 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

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

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

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

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

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

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

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



8. La comisión de una infracción grave cuando en los doce meses anteriores el responsable de la misma haya sido objeto de sanción, mediante resolución firme, por infracción de la misma naturaleza tipificada en el artículo siguiente. No obstante, en la calificación de esta infracción se estará a lo que se dispone en el artículo 89.

## **Artículo 81.- Infracciones graves.**

Constituyen infracciones graves:

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

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

- a) La iniciación de los servicios interurbanos en vehículos de turismo dentro del municipio otorgante de la correspondiente licencia.
- b) El ámbito territorial establecido en el título habilitante.
- c) Disponer del número mínimo de conductores exigibles, o no cumplir con las condiciones legales establecidas para el desarrollo de su trabajo, especialmente aquellas que ponen en peligro la seguridad y salud de los viajeros.
- d) La plena dedicación del titular de la preceptiva licencia o autorización habilitante al ejercicio de la actividad, salvo los casos en que se prevea expresamente lo contrario.
- e) La contratación global de la capacidad del vehículo, salvo las excepciones expresamente previstas al efecto.
- f) El cumplimiento de las condiciones técnicas y de seguridad exigidas al vehículo, así como la instalación y adecuado funcionamiento de los instrumentos que obligatoriamente hayan de instalarse en el mismo para el control de las condiciones de prestación del servicio.
- g) El cumplimiento de las disposiciones vigentes sobre revisión periódica, tanto del vehículo como de los instrumentos de control.
- h) El mantenimiento de las condiciones adecuadas de aseo del personal y limpieza de los vehículos.
- i) El cumplimiento de las órdenes concretas de las personas usuarias del servicio de taxi.

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

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



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

4. El incumplimiento del régimen tarifario.

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

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

7. Carecer del preceptivo documento en el que deben formularse las reclamaciones de las personas usuarias, negar u obstaculizar su disposición al público, así como la ocultación o demora injustificada de la puesta en conocimiento de la Inspección del Transporte Terrestre, de las reclamaciones o quejas consignadas en aquél, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

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

9. La prestación de servicios públicos de transporte utilizando la mediación de persona física o jurídica no autorizada para ello, sin perjuicio de la responsabilidad que al mediador pueda corresponderle, de conformidad con lo previsto en el artículo 76.

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

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

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

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

12. La comisión de una infracción leve cuando en los doce meses anteriores el responsable de la misma haya sido objeto de sanción mediante resolución firme, por infracción de la misma naturaleza tipificada en el artículo siguiente, salvo que se trate de infracciones contenidas en el artículo 82.11, que tengan distinta naturaleza. No obstante, en la calificación de esta infracción se estará a lo que se dispone en el artículo 89.



## Artículo 82.- Infracciones leves.

Constituyen infracciones leves:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) Manipular los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de acceso a los vehículos o de cualquiera de sus compartimentos previstos para su accionamiento exclusivo por el personal de la empresa transportista.
- b) Hacer uso sin causa justificada de cualquiera de los mecanismos de seguridad o socorro instalados en el vehículo para casos de emergencia.



- c) Perturbar a las demás personas usuarias o alterar el orden público en los vehículos.
- d) Subir o bajar del vehículo estando éste en movimiento.
- e) Realizar, sin causa justificada, cualquier acto que distraiga la atención del conductor o entorpecer su labor cuando el vehículo se encuentre en marcha.
- f) Viajar en lugares distintos a los habilitados para las personas usuarias.
- g) Todo comportamiento que implique peligro para la integridad física de las demás personas usuarias o pueda considerarse molesto u ofensivo para éstas o para la persona conductora del vehículo.
- h) Toda acción que implique deterioro o cause suciedad en los vehículos o, en general, que perjudique los intereses de la empresa transportista.
- i) Desatender las indicaciones que formule el personal de la empresa transportista en relación con la correcta prestación del servicio, así como con lo indicado a tal fin en los carteles o pantallas colocados a la vista en los vehículos.

#### **Artículo 83.- Sanción de infracciones leves.**

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

#### **Artículo 84.- Sanción de infracciones graves.**

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

#### **Artículo 85.- Sanción de infracciones muy graves.**

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

#### **Artículo 86.- Determinación de la cuantía de las sanciones.**

1. La cuantía de la sanción que se imponga, dentro de los límites establecidos en los artículos anteriores, se graduará de acuerdo con el principio de proporcionalidad establecido en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público
2. Cuando se produzca el reconocimiento de la responsabilidad por parte del infractor, se podrá resolver el procedimiento de acuerdo con lo previsto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
3. Cuando el interesado decida voluntariamente hacer efectiva la sanción con anticipación a que se dicte la resolución sancionadora, se aplicará el procedimiento administrativo común.

#### **Artículo 87.- Medidas accesorias.**

1. La comisión de las infracciones previstas en los artículos 80.1, 80.3 y 80.4 podrá implicar, independientemente de la sanción pecuniaria que corresponda, el precintado del



vehículo con el que se realiza el transporte y la retirada conjunta de la correspondiente autorización o licencia, así como la clausura del local en el que, en su caso, vengan ejercitando las actividades, en ambos supuestos durante el plazo máximo de un año.

2. La infracción prevista en el artículo 80.5, además de la sanción pecuniaria que corresponda, llevará aneja la retirada de la correspondiente licencia o autorización.

3. Cuando los responsables de las infracciones clasificadas como muy graves con arreglo a la presente ley hayan sido sancionados mediante resolución firme, por infracción tipificada en el mismo artículo en los doce meses anteriores a la comisión de la misma, la infracción llevará aneja la retirada temporal de la correspondiente autorización administrativa, al amparo de la cual se realizaba la actividad, o se prestaba el servicio, por el plazo máximo de un año. La tercera y sucesivas infracciones en el citado plazo de doce meses llevarán aneja la retirada temporal, por un período superior a un año, o definitiva de la autorización. En el cómputo del referido plazo no se tendrán en cuenta los períodos en que no haya sido posible realizar la actividad, o prestar el servicio por haber sido temporalmente retirada la autorización.

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

5. Cuando, circulando el vehículo, sean detectadas infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los artículos 80.1, 80.2 y 82.7, podrá ordenarse la inmediata paralización del mismo hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, pudiendo la Administración adoptar las medidas necesarias, a fin de que las personas usuarias sufran la menor perturbación posible.

## **Artículo 88.- Resolución contractual y revocación de autorizaciones.**

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

## **Artículo 89.- Requisitos de aplicación.**

1. Lo dispuesto en los artículos 80.8, 81.12 y 87.3 únicamente será de aplicación cuando concurra alguno de los supuestos siguientes:

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



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

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

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

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

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

e) Cuando las infracciones resulten imputables a un mismo responsable de entre aquéllos a que se refiere el artículo 76.1.

2. No serán de aplicación los artículos 80.8, 81.12 y 87.3, cuando la persona física o jurídica sancionada por infracción anterior a cualquiera de dichos preceptos como responsable administrativo, según el artículo 76.1, acredite, en virtud de resolución judicial o administrativa, que la responsabilidad material de dicha infracción era imputable a otra persona, según el supuesto previsto en el artículo 76.2.

## **Artículo 90.- Competencia sancionadora**

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

2. Por constituir fundamentalmente materia de seguridad vial, la competencia para sancionar las infracciones tipificadas en el artículo 80.2 corresponderá a los órganos competentes sobre la ordenación del tráfico y la seguridad vial.

## **Artículo 91.- Exigencia de pago de sanciones.**

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



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

## DISPOSICIONES ADICIONALES

### **Primera. Supuestos especiales de transporte.**

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

### **Segunda. Infracciones y sanciones del transporte interurbano.**

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

### **Tercera. Supuestos de nuevos sistemas de movilidad o nuevas formas de prestación de servicios ya existentes.**

Mediante norma con rango de ley se establecerá el régimen jurídico de los nuevos sistemas de movilidad que pudieran implantarse en el ámbito funcional y territorial de la presente ley, o de aquellas otras formas de prestación de servicios ya existentes que exigieran una nueva regulación o la modificación de sus condiciones esenciales de explotación.

Todo ello, sin perjuicio de las competencias que de acuerdo con la normativa vigente, puedan corresponder a las entidades locales, en orden a la implantación de nuevos sistemas de movilidad o modificación de las formas de prestación de los servicios existentes, cuando discurran íntegramente dentro de su ámbito territorial.

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS

### **Primera. Autorizaciones Especiales.**

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

### **Segunda. Régimen jurídico de los servicios actuales.**

Los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general adjudicados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley se registrarán por la normativa



anterior, excepto en aquellas cuestiones en que no afecten al equilibrio económico contractual, en cuyo caso se aplicará la presente ley.

### **Tercera. Adaptación de la red de transporte público al mapa de unidades básicas de ordenación y servicios del territorio.**

1. Las referencias efectuadas por la presente ley a las unidades básicas de ordenación y servicios, tanto rurales como urbanas, como base territorial para la planificación y programación de la red de transporte público de viajeros por carretera titularidad de la Administración Autonómica, no serán de aplicación hasta que no se produzca la aprobación del mapa de unidades básicas de ordenación y servicios del territorio, en los términos establecidos por la Ley de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León. En cualquier caso, estas referencias deberán interpretarse de conformidad con la ordenación territorial que rija en cada momento y atendiendo a la especificidad de la realidad territorial de la Comunidad de Castilla y León.

2. Las áreas territoriales de prestación conjunta existentes con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley seguirán rigiéndose por la Orden autonómica de autorización hasta la constitución de las mancomunidades de interés general urbanas, en los términos previstos en el artículo 59 de la presente ley.

3. Los planes coordinados de explotación existentes con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley seguirán rigiéndose por su acuerdo de aprobación hasta la constitución de alguna de las figuras previstas en el artículo 55.

### **Cuarta. Imagen exterior de los vehículos de taxi.**

Los requisitos relativos al color identificativo de los vehículos que presten servicio de taxi a los que se refiere el apartado 2 del artículo 43 de la presente ley, serán exigibles en los supuestos de sustitución de los vehículos a los que se adscriban las licencias de taxi y autorizaciones interurbanas.

## **DISPOSICIÓN DEROGATORIA**

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

## **DISPOSICIONES FINALES**

### **Primera. Supletoriedad de la legislación estatal.**

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



## **Segunda. Habilitación reglamentaria.**

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

## **Tercera. Entrada en vigor.**

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

La obligación impuesta en el apartado 6 del artículo 46, relativa al aparato taxímetro, no será exigible hasta que hayan transcurrido seis meses desde la entrada en vigor de esta ley.