

Wolters Kluwer España

## **Ley 15/2002, de 28 de noviembre, de Transporte Urbano y Metropolitano de Castilla y León**

**BOCL 11 Diciembre**

**BOE 2 Enero 2003**

Sea notorio a todos los ciudadanos que las Cortes de Castilla y León han aprobado y yo en nombre del Rey y de acuerdo con lo que se establece en el artículo 16.4 del Estatuto de Autonomía, promulgo y ordeno de la publicación de la siguiente LEY

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La Comunidad de Castilla y León, conforme al artículo 32.1.4 de su Estatuto de Autonomía (LA LEY-LEG. 7727/1983), desarrollando la previsión contenida en el artículo 148.1.5 de la Constitución (LA LEY-LEG. 19668/1978) y sin perjuicio de lo establecido en el artículo 149 de la misma, ostenta la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres, fluviales, por cable o por tubería que transcurran íntegramente por su territorio.

A su vez, las Cortes Generales, mediante la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas, en relación con los Transportes por Carretera y por Cable (LA LEY-LEG. 8821/1987), delegaron en la Comunidad de Castilla y León las funciones de titularidad estatal en dichas materias.

Por otra parte, el artículo 36.15 del Estatuto de Autonomía otorga a la Comunidad la competencia de ejecución sobre el transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino en su territorio.

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LA LEY-LEG. 7698/1987), viene siendo aplicada en esta Comunidad por vía supletoria en aras del funcionamiento armónico de un sistema común de transportes en todo el Estado. Sin embargo, la Sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de junio (LA LEY-LEG. 2727/1996) declaró la inconstitucionalidad del Capítulo VII del Título III de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres dedicado en su integridad a los transportes urbanos, por entender que, debido a su carácter de intracomunitarios, se trataba de una materia de exclusiva competencia autonómica que debe ser desarrollada por cada una de las Comunidades Autónomas. La Sentencia implica, por tanto, una llamada al legislador autonómico para ejercer su propia competencia una vez excluida la posibilidad de una legislación estatal supletoria.

La declaración de inconstitucionalidad de la totalidad de los artículos dedicados a esta materia en la Ley estatal ha provocado un vacío normativo que suscita no pocos problemas para la ordenación de dicha actividad y para el ejercicio de las competencias municipales y autonómicas en este campo.

La experiencia acumulada a lo largo de los años en el ejercicio de las funciones que, en materia de transportes urbanos desarrollan las distintas Administraciones Públicas, ha puesto de manifiesto la existencia de una serie de problemas de ámbito supramunicipal, como son todos los relacionados con el crecimiento de las ciudades entre cuyos núcleos de población existen vinculaciones económicas, sociales o territoriales, la mayor demanda de transporte público, la ausencia de mecanismos específicos para coordinar las líneas de transporte urbano e interurbano, la dificultad de garantizar servicios de transporte en áreas de bajo nivel poblacional, junto con otros, que exigen una planificación conjunta y una gestión coordinada de estos servicios esenciales.

Por ello, con fundamento en las atribuciones citadas, se hace necesario adoptar las oportunas, medidas legislativas que permitan regular esta materia con una norma de máximo rango que fije suficientemente el marco de actuación y venga a colmar el vacío normativo creado por la Sentencia del Tribunal Constitucional, dotando a la Comunidad de una Ley ajustada a sus propias características. Debe señalarse, por último, que la norma recoge los principios básicos consensuados entre el Estado y todas las Comunidades Autónomas para ordenar esta materia, los cuales permiten conjugar un marco común para los transportes urbanos, con las necesarias

adaptaciones derivadas de las peculiaridades de Castilla y León.

La norma que se ha elaborado se estructura en cinco títulos, dedicados, respectivamente a establecer las normas de carácter general, regular los transportes urbanos, determinar los modos y reglas de coordinación entre el transporte urbano e interurbano, fijar las condiciones para la prestación de servicios de transporte en automóviles de turismo y señalar el régimen aplicable a las infracciones y sanciones en esta materia.

El Título I fija el objeto y ámbito de la Ley y enumera las competencias de los Municipios y la Comunidad en la materia, completándose con unas definiciones que fijan el marco conceptual para el desarrollo de la Ley, al mismo tiempo que se reconoce la participación de los usuarios del transporte en el procedimiento de elaboración de las disposiciones y resoluciones administrativas.

El Título II está dedicado a los transportes urbanos, empezando por fijar el concepto de qué debe entenderse por transporte urbano con arreglo a los criterios establecidos por la mayoría de las Comunidades Autónomas en el sentido de considerar como urbanos los transportes que transcurren por suelos urbanísticamente clasificados como urbanos o urbanizables o bien aquéllos que unen núcleos de suelo con dicha clasificación.

La Ley se decanta por el régimen concesional como modo ordinario para la gestión de estos servicios, sin excluir ningún otro de los permitidos por la legislación vigente.

El Título III está dedicado a solucionar los problemas derivados de la necesidad de coordinar los servicios de transporte urbano e interurbano. Se trata con ello de resolver las dificultades que se plantean en aglomeraciones urbanas con intensas relaciones intermunicipales. Como instrumento básico de coordinación se configuran los Planes Coordinados de Explotación, cuyo contenido y tramitación se ha simplificado todo lo posible y que, al entroncar con las previsiones de la Ley 1/1998, de Régimen Local de Castilla y León (LA LEY-LEG. 3223/1998), resultarán muy eficaces a la hora de regular las relaciones entre servicios urbanos e interurbanos o de potenciar el funcionamiento integrado de las redes de transporte en aglomeraciones urbanas.

El Título IV se dedica íntegramente a la regulación de los transportes de viajeros en vehículos de turismo, o taxis, materia que en la actualidad se halla huérfana de toda regulación con rango de ley formal. Las normas que se establecen siguen las pautas adoptadas también por el resto de las Comunidades Autónomas, pero introducen novedades importantes al recoger y aclarar preceptos que se encontraban dispersos en normas reglamentarias, precisando algunos aspectos como la transmisibilidad de las licencias y la posibilidad de establecer un régimen de tanteo y retracto que permita reordenar el sector cuando resulte conveniente.

En materia de infracciones y sanciones, a la que se dedica el Título V, se sigue el contenido de la legislación estatal al objeto de no crear diferencias con los transportes interurbanos ni con el régimen aplicable en otras Comunidades Autónomas, pero se modifica la sistemática por medio de una mayor desagregación que facilita el manejo de la norma, al tiempo que se incorporan nuevas tipificaciones, que resultan necesarias para contemplar las infracciones relacionadas con el servicio de taxi y que ayudan, en todo caso, a dar mayor claridad a esta materia. Y ello en consonancia con la doctrina reiterada del Tribunal Constitucional relativa a que el artículo 25.1 de la Constitución reserva a la Ley la tipificación de los elementos esenciales de las infracciones administrativas, canon de constitucionalidad que prohíbe la remisión de la Ley al Reglamento sin una previa determinación de los elementos esenciales citados y que ha sido precisado por el Alto Tribunal en numerosas Sentencias, destacando especialmente la STC 60/2000, de 2 de marzo (LA LEY-LEG. 1437/2000), referida a la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

## TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

### **Artículo 1. Objeto de la Ley.**

La presente Ley tiene por objeto establecer el marco jurídico y administrativo para la prestación de los servicios de transporte público urbano de viajeros en la Comunidad de Castilla y León y determinar los mecanismos necesarios para asegurar su coordinación con el resto de los servicios de transporte que se prestan en el ámbito territorial de competencia de la Comunidad, a fin de facilitar la movilidad, la accesibilidad, el respeto al medio ambiente y contribuir a la cohesión de la red de transportes públicos que operan en dicho ámbito.

## **Artículo 2. Competencias de los Municipios.**

- 1.- Corresponde a los Municipios el ejercicio de las siguientes funciones:
  - a) La ordenación y gestión de los transportes urbanos de viajeros que transcurran íntegramente dentro de su territorio, sin perjuicio de las facultades de coordinación y ordenación general de los transportes de viajeros que corresponden a la Comunidad de Castilla y León y de las funciones que esta última pueda delegar o encomendar a las entidades locales.
  - 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 control, inspección, vigilancia y sanción relacionadas con los mismos.
  - c) La emisión de informe preceptivo en relación con las paradas urbanas de los servicios de transporte interurbano de viajeros.
  - d) La colaboración, en su caso, con la Consejería competente en materia de transporte en la inspección y vigilancia de los servicios de transporte interurbano cuando transcurran por zonas urbanas.
  
- 2.- Las competencias municipales se ejercerán con sujeción a lo dispuesto en las normas de la Comunidad de Castilla y León y del Estado que regulen dichos transportes.

## **Artículo 3. Competencias de la Comunidad de Castilla y León.**

- 1.- Corresponde a la Comunidad de Castilla y León velar por el funcionamiento de la red de transportes públicos de Castilla y León, ejerciendo las funciones de ordenación y coordinación con arreglo a lo previsto en la presente Ley y demás disposiciones que resulten de aplicación.
- 2.- Corresponde, asimismo, a la Comunidad de Castilla y León el ejercicio de las funciones que, en materia de intervención de precios le están legalmente atribuidas.
- 3.- En los términos previstos en la Ley 3/1998, de 24 de junio (LA LEY-LEG. 3225/1998), corresponde a la Comunidad de Castilla y León, velar por la accesibilidad y supresión de barreras en los medios de transporte público.

## **Artículo 4. Definiciones.**

- 1.- A los efectos de esta Ley se entenderá por servicios de transporte público los que se presten por cuenta ajena mediante contraprestación económica. En función de la regularidad de su prestación se clasifican en regulares y discrecionales.
- 2.- Son transportes regulares los que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos y con sujeción a calendarios y horarios prefijados. Estos servicios se dividen, a su vez, en:
  - a) Permanentes: Cuando se llevan a cabo de forma continuada, para atender necesidades de carácter estable.
  - b) Temporales: Cuando se destinen a atender tráficos de carácter excepcional o coyuntural y de duración temporalmente limitada, si bien, puede darse en los mismos una repetición periódica, tales como los de ferias, mercados, vacaciones, u otros similares.
  - c) De uso general: dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado.
  - d) De uso especial: destinados a servir, exclusivamente, a un grupo específico de usuarios tales como escolares, universitarios, trabajadores, militares, o grupos homogéneos similares.
- 3.- Son transportes discrecionales los que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

## **Artículo 5. Financiación.**

- 1.- La autoridad local competente establecerá, con sujeción a la normativa general de precios, el régimen tarifario de los transportes públicos urbanos de viajeros.

**2.-** La financiación de los transportes públicos regulares urbanos de viajeros podrá realizarse, entre otros, con los siguientes ingresos:

- a) Los procedentes de las recaudaciones obtenidas directamente de los usuarios de los servicios y la explotación de otros recursos de las empresas o entidades encargadas de la prestación del servicio.
- b) Los procedentes de la recaudación de tributos que, con esta específica finalidad, se pudieran establecer por los organismos o entidades competentes.
- c) Las aportaciones que pudieran realizar las distintas Administraciones Públicas.

**3.-** Las Administraciones competentes para el otorgamiento de las concesiones, autorizaciones y licencias previstas en esta Ley habilitarán los recursos financieros y mecanismos de financiación oportunos para promover, cuando sea necesario, la reestructuración de los transportes públicos de viajeros en sus respectivos territorios.

#### **Artículo 6. *Compensaciones.***

**1.-** La autorización o concesión de servicios de transporte público coincidentes con otros preexistentes determinará la obligación de compensar a los titulares de estos últimos cuando se vea afectado el equilibrio económico de su explotación.

**2.-** La responsabilidad de dicha compensación recaerá, salvo acuerdo interadministrativo en contrario, en la Administración Pública que otorgue la nueva autorización o concesión o apruebe, aunque sea provisionalmente, la modificación que dé lugar a la concurrencia.

**3.-** La compensación podrá revestir carácter monetario, basarse en la participación del titular de los servicios afectados en la prestación de los nuevos servicios o en otros que sean de su interés, o cualquier otra modalidad que las partes estimen conveniente y resulte legalmente admisible.

#### **Artículo 7. *Usuarios del transporte.***

**1.-** Los usuarios participarán, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley y en la legislación específica de consumidores y usuarios, en el procedimiento de elaboración de las disposiciones administrativas de carácter general referentes al transporte que les afecten.

**2.-** La Administración fomentará la constitución y desarrollo de asociaciones de usuarios y potenciará su participación en la planificación y gestión del sistema de transporte.

**3.-** La Administración mantendrá informados a los usuarios de las prestaciones del sistema de transportes que en cada momento se encuentren a disposición de los mismos, así como de sus modificaciones.

## **TÍTULO II DE LOS TRANSPORTES URBANOS**

### **CAPÍTULO I NORMAS COMUNES**

#### **Artículo 8. *Concepto.***

**1.-** A los efectos de la presente Ley, se consideran servicios de transporte urbano de viajeros los que discurran íntegramente por suelo clasificado como urbano o urbanizable, de conformidad con la normativa urbanística, o estén exclusivamente dedicados a comunicar núcleos de población ubicados en dichas clases de suelo situados dentro de un mismo término municipal.

**2.-** No obstante la regla general expuesta en el apartado anterior, la Consejería competente en materia de transportes podrá extender, de forma debidamente justificada, la consideración de transporte urbano a otros servicios, siempre que los mismos se presten íntegramente dentro del correspondiente término municipal.

**3.-** Cuando los servicios a que se refieren los puntos anteriores afecten a intereses que trasciendan los puramente municipales, las competencias de los correspondientes Entes

Locales se ejercerán de forma coordinada con las competencias de las demás entidades afectadas, de acuerdo con lo que, en su caso, establezcan las correspondientes normas de la Comunidad.

#### **Artículo 9. Régimen Jurídico.**

El establecimiento, adjudicación y prestación de los servicios de transportes urbanos de viajeros se regirán, 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, las cuales deberán respetar lo dispuesto en las normas autonómicas y estatales sin poder introducir requisitos o disposiciones que desvirtúen su sentido. Con carácter supletorio les será de aplicación el régimen establecido para los transportes interurbanos de viajeros por carretera en la legislación autonómica o estatal.

## **CAPÍTULO II SERVICIOS REGULARES**

#### **Artículo 10. Servicio Público.**

Los transportes públicos urbanos regulares permanentes de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad Local, debiendo ser admitidas a su utilización todas aquellas personas que lo deseen y que cumplan las condiciones reglamentarias establecidas.

#### **Artículo 11. Régimen de prestación.**

**1.-** La prestación de los servicios públicos regulares permanentes de viajeros de uso general se realizará con carácter general en régimen de concesión administrativa.

**2.-** No obstante lo previsto en el apartado anterior, cuando existan motivos que lo justifiquen, la Entidad Local competente podrá decidir que la explotación se lleve a cabo a través de cualquiera de los restantes medios de gestión de servicios públicos previstos en la legislación vigente.

#### **Artículo 12. Gestión Pública Directa.**

Procederá la gestión pública directa de los servicios señalados en el artículo anterior cuando la gestión indirecta resulte inadecuada al carácter o naturaleza del mismo, no satisfaga los objetivos económicos o sociales que se pretendan conseguir o venga reclamada por motivos de interés público concreto o de carácter económico social.

#### **Artículo 13. Prohibiciones de coincidencia.**

**1.-** No existirán prohibiciones de coincidencia para el establecimiento de servicios regulares permanentes o temporales de viajeros de competencia municipal; no obstante, para establecer servicios de transporte urbano de viajeros cuyos tráficos coincidan con servicios regulares de transporte interurbano preexistentes, será necesaria la justificación de la insuficiencia del servicio existente para atender las necesidades de los usuarios y la previa conformidad del órgano concedente de estos últimos.

**2.-** Tendrán la consideración de tráficos coincidentes los que se realicen entre paradas en las que el servicio interurbano preexistente estuviera autorizado a tomar y dejar viajeros o puntos próximos a las mismas que supongan atender demandas de transporte sustancialmente idénticas.

**3.-** A los efectos de este artículo se equipara al establecimiento de servicios la modificación de los ya existentes cuando dé origen a situaciones de concurrencia con tráficos preexistentes.

## **CAPÍTULO III SERVICIOS DISCRECIONALES**

**Artículo 14. Título habilitante.**

- 1.- Los Ayuntamientos podrán otorgar autorizaciones habilitantes para realizar transporte discrecional de viajeros con carácter exclusivamente urbano.
- 2.- Para la prestación de servicios discrecionales de transporte urbano de viajeros con vehículos con capacidad superior a nueve plazas más el conductor, será necesaria la previa obtención del correspondiente título habilitante, una vez acreditado el cumplimiento de las condiciones establecidas en la normativa autonómica o estatal que resulte de aplicación.
- 3.- Las autorizaciones estatales o autonómicas de transporte discrecional de viajeros en autobús habilitarán para realizar tanto transporte urbano como interurbano, dentro del ámbito a que las mismas estén referidas.

**Artículo 15. Prestación de servicios discrecionales.**

La contratación y cobro del servicio se realizará por la capacidad total del vehículo, con excepción de los supuestos en que se autorice, con carácter excepcional, la contratación y cobro por plaza en zonas rurales y de débil tráfico insuficientemente atendidas por los servicios regulares.

## TÍTULO III

### COORDINACIÓN DE SERVICIOS URBANOS E INTERURBANOS

#### CAPÍTULO I

#### NORMAS GENERALES

**Artículo 16. Finalidades y principios.**

- 1.- La coordinación de los servicios de transporte tendrá como finalidad:
  - a) Integración en una sola red articulada de los servicios de transporte que se relacionan en el artículo siguiente en aquellas zonas donde existan núcleos urbanos dependientes de diferentes municipios que, por su configuración urbanística, asentamientos y volumen de población, o bien por circunstancias de orden económico y social, presenten problemas de coordinación entre sus redes de transporte.
  - b) Satisfacción de las necesidades de desplazamiento de la Comunidad, mediante un régimen específico que fomente el transporte público y asegure la existencia de un sistema armónico de transporte, impidiendo que se produzcan situaciones de segregación e injusticia social debidas a deficiencias en el sistema de transportes.
  - c) Contribuir a la cohesión social y desarrollo económico de la región, mediante el diseño de unos servicios de transporte accesibles y que mejoren las conexiones con el exterior.
  - d) Impulsar el respeto al medio ambiente, propiciando la introducción de tecnologías que minimicen las emisiones y ruidos contaminantes, la utilización de combustibles y otros materiales renovables.
  - e) Establecimiento de los instrumentos de conexión necesarios entre el planeamiento sectorial de transportes y la ordenación territorial, así como, en su caso, de los mecanismos para la fijación de las infraestructuras de transporte.
  - f) Obtención de economías de escala e implantación de sistemas tarifarios integrados que garanticen la optimización de recursos y aseguren unos niveles adecuados de calidad de los servicios.
- 2.- La coordinación de los servicios de transporte público se ajustará a los siguientes principios:
  - a) Eficacia en la gestión, con el mínimo coste económico y social.
  - b) Autonomía de las Entidades Locales en la gestión de los servicios de transporte.
  - c) Respeto a los derechos preexistentes de las empresas prestadoras de servicios públicos de transporte.

### **Artículo 17. Servicios e infraestructuras a coordinar.**

En la medida de que respondan a los fines y principios establecidos en el artículo anterior, podrán ser objeto de coordinación los servicios e infraestructuras siguientes:

- a) Los servicios de transporte público regular urbano de viajeros de la demarcación territorial afectada.
- b) Los servicios de transporte público regular interurbano de viajeros de competencia de la Comunidad de Castilla y León que se presten dentro de dicha demarcación territorial.
- c) Los servicios de autotaxi y actividades similares.
- d) Los servicios de transporte público de viajeros de competencia estatal que se presten en el ámbito afectado en el marco de distribución de competencias vigentes en la materia.
- e) Las redes viarias y, en su caso, ferroviarias si resultaran necesarias para la prestación de los servicios.
- f) Las instalaciones de transporte que se consideren necesarias y, en todo caso, las intermodales.
- g) Cuantos otros servicios, tráfico, infraestructuras o instalaciones de transporte se consideren necesarias, en el marco de distribución de competencias vigente, y cumplan las finalidades y principios establecidos en el artículo anterior.

### **Artículo 18. Modos de coordinación.**

**1.-** Las finalidades previstas en el Capítulo I del presente Título podrán llevarse a cabo a través de:

- a) La constitución de una Entidad Metropolitana, de acuerdo con la legislación de régimen local.
- b) La aprobación de Planes Coordinados de Explotación elaborados con arreglo a lo establecido en esta Ley.
- c) La fijación de los puntos de parada urbana de los servicios interurbanos.

**2.-** Los Planes Coordinados de Explotación previstos en la letra b) del punto anterior podrán estructurarse organizativamente bien mediante convenios entre las entidades competentes o bien a través de la creación de una entidad pública supramunicipal, consorcial o cualquier otra de las previstas en la normativa sobre régimen local que realice con autonomía la ordenación unitaria de los servicios de transporte en la zona de que se trate.

**3.-** La Administración de la Comunidad y, en su caso, la Administración del Estado participarán en los órganos de gobierno de las entidades a que se refiere el punto anterior, siempre que sus competencias o intereses resulten afectados.

## **CAPÍTULO II PROCEDIMIENTOS DE COORDINACIÓN**

### **Artículo 19. Planes Coordinados de Explotación.**

Los Planes Coordinados de Explotación incluirán, como mínimo, las siguientes determinaciones:

- a) Identificación de la red de transporte preexistente.
- b) Valoración de la oferta y la demanda actuales y previstas, factores del entorno y justificación de los servicios nuevos o modificados que se pretendan implantar.
- c) Determinación de los servicios o expediciones coincidentes.
- d) Definición de las medidas de coordinación a implantar, con precisión de la estructura organizativa del Plan y de los sistemas de gestión.
- e) Marco tarifario resultante con indicación de los criterios para el reparto de ingresos.
- f) Determinación de los instrumentos de relación entre los agentes sociales afectados.
- g) Organización y recursos humanos necesarios para su desarrollo.
- h) Medidas de financiación de los servicios coordinados.
- i) Determinación del régimen aplicable al título de transporte o billete a utilizar.

- j) Medidas compensatorias que, en su caso, deban aplicarse en favor de los prestadores de servicios existentes para garantizar el equilibrio económico de la explotación.
- k) Programa de ejecución del Plan con arreglo, en su caso, a los instrumentos de planeamiento urbanístico y de ordenación del territorio.
- l) Programa de inspección coordinada: de servicios.
- m) Infraestructuras necesarias para la coordinación de servicios, tales como intercambiadores de transporte o aparcamientos disuasorios.
- n) Análisis económico-financiero del Plan, que al menos contemplará el plan de inversiones y el de renovación del material afectado.
- ñ) Implicaciones técnicas y definición de la plataforma tecnológica que se empleará.
- o) Supuestos de revisión del Plan.

#### **Artículo 20. *Elaboración de los Planes Coordinados de Explotación de competencia municipal.***

**1.-** Corresponde a los Municipios, de oficio, a instancia de los operadores de transporte interesados o a requerimiento de la Consejería competente en materia de transportes, elaborar, tramitar y aprobar los Planes Coordinados de Explotación que no rebasen el ámbito territorial de sus competencias. Si afectaren a servicios públicos de titularidad de la Comunidad de Castilla y León será necesario informe vinculante de la misma que se emitirá por los órganos competentes.

**2.-** En la tramitación de estos Planes podrán aplicar, en la medida que resulten compatibles, las normas de procedimiento fijadas en el artículo siguiente.

#### **Artículo 21. *Planes Coordinados de Explotación de ámbito supramunicipal.***

**1.-** Los Ayuntamientos o las Entidades Locales competentes, de oficio, a instancia de los operadores de transporte o a petición de la Consejería competente en materia de transportes, elaborarán los Planes Coordinados de Explotación de ámbito superior al municipal. Serán estas entidades quienes adopten el acuerdo de formulación del Plan, oída, en todo caso, la Administración de la Comunidad. A este fin, encargarán su redacción inicial a una Comisión Técnica cuya constitución, composición y funcionamiento se determinarán en el acuerdo de formulación del Plan. En la composición de cada Comisión deberá estar representada, necesariamente, la Administración de la Comunidad y, en su caso, la del Estado.

**2.-** Elaborado el borrador del Plan, se remitirá a la Consejería competente en materia de transportes que, tras comprobar que cumple las determinaciones mínimas previstas en el artículo 19 de la presente Ley y que contiene el suficiente grado de detalle, lo someterá a información pública por espacio de 20 días, mediante anuncio que se publicará en el «Boletín Oficial de la Provincia» y en el «Boletín Oficial de Castilla y León» y mediante notificación a los demás Ayuntamientos del mismo área, a las asociaciones de empresarios de transporte de la provincia y de la región y a los titulares de servicios regulares de transporte de viajeros que puedan verse afectados, total o parcialmente, en el ámbito de influencia del Plan. Asimismo, se recabará el informe del Consejo Regional de Transportes de Castilla y León.

**3.-** Recibidos los anteriores informes, observaciones, alegaciones y sugerencias, la Consejería competente en materia de transportes remitirá, junto con su informe, el borrador del Plan a los Ayuntamientos o Entes Locales competentes que procederán a su aprobación provisional, una vez atendidos, en su caso, los informes, observaciones y sugerencias recibidas. Después lo enviarán a la Consejería competente en materia de transportes debidamente diligenciado.

**4.-** Corresponde a la Consejería competente en materia de transportes proponer a la Junta de Castilla y León la aprobación definitiva de los Planes Coordinados de Explotación, que se llevará a cabo mediante Acuerdo publicado en el Boletín Oficial de Castilla y León. La aprobación definitiva podrá denegarse cuando:

- a) se altere el equilibrio económico de los servicios regulares permanentes de viajeros de transportes interurbanos preexistentes;
- b) existan defectos no subsanables en la tramitación del Plan; o
- c) resulte incompatible con la planificación municipal o autonómica en materia de infraestructuras, transportes, urbanismo, ordenación del territorio o no se ajuste a la normativa vigente, especialmente la referida a tráfico, protección del medio ambiente, paisaje y patrimonio histórico artístico y accesibilidad.

5.- Si alguna Entidad Local incumple lo determinado en el Plan Coordinado de Explotación se aplicará lo dispuesto en el artículo 107 de la Ley 1/1998, de 4 de junio de Régimen Local de Castilla y León.

#### **Artículo 22. *Paradas urbanas de servicios interurbanos.***

1.- Con carácter general, en los municipios que dispongan de estación de autobuses será obligatoria su utilización para todos los servicios interurbanos que tengan parada en ese municipio. Excepcionalmente, los servicios de corto recorrido, podrán ser eximidos de esta obligación por la Consejería competente en materia de transportes.

2.- Corresponde a la Consejería competente en materia de transportes, por propia iniciativa o a propuesta del Ayuntamiento interesado, establecer la ubicación de las paradas en que los servicios regulares de transporte interurbano estén autorizados a tomar o dejar viajeros.

3.- El establecimiento de paradas de servicios regulares interurbanos, tanto de uso general como de uso especial, en el ámbito del suelo clasificado como urbano o urbanizable y en núcleos dotados de servicio urbano de transporte colectivo de viajeros, requerirá el previo informe del Ayuntamiento correspondiente. El informe se referirá, en todo caso, a la repercusión de la parada sobre la circulación urbana, sobre el medio ambiente y, caso de producirse coincidencia de tráfico, a la incidencia en el servicio de transporte urbano preexistente.

En caso de discrepancia, el expediente se elevará para su resolución al órgano superior competente, previo informe de la Federación Regional de Municipios y Provincias, que los deberá emitir en el plazo de dos meses.

4.- El número de las paradas urbanas se establecerá en proporción inversa a la longitud del itinerario del servicio, según sean éstos de corto, medio o largo recorrido, respectivamente, teniendo en cuenta que, para estos últimos servicios, el establecimiento de paradas urbanas tendrá siempre carácter excepcional.

5.- Para la ubicación de las paradas se atenderá a los siguientes criterios:

- a) Número de usuarios afectados.
- 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.

6.- El establecimiento de paradas urbanas para servicios interurbanos no facultará, en ningún caso, para la realización de tráficos urbanos al amparo de concesiones de servicios interurbanos.

## **TÍTULO IV TRANSPORTE DE VIAJEROS EN VEHÍCULOS DE TURISMO**

### **CAPÍTULO I LICENCIAS DE AUTOTAXIS**

#### **Artículo 23. *Concepto de servicio de Autotaxi.***

A los efectos de la presente Ley se entiende por servicios de autotaxi, o taxi, los dedicados al transporte público de viajeros en automóviles de turismo, con capacidad igual o inferior a nueve plazas incluida la del conductor.

#### **Artículo 24. *Exigencia de Licencia de Autotaxi.***

Para la prestación de servicios de transporte urbano de viajeros mediante automóviles de turismo será necesaria la previa obtención de la correspondiente licencia de autotaxi otorgada por el Ayuntamiento en que se halle residenciado el vehículo. 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 a través de la correspondiente

Ordenanza Municipal se establezcan.

#### **Artículo 25. Otorgamiento de las Licencias de Autotaxi.**

**1.-** Para la obtención de la licencia municipal de autotaxi será necesario, con carácter general, obtener simultáneamente la autorización que habilite para la prestación de servicios de transporte interurbano de viajeros en automóviles de turismo.

**2.-** No obstante lo previsto en el apartado anterior, podrán otorgarse excepcionalmente licencias municipales de autotaxi sin el otorgamiento simultáneo de autorización de transporte interurbano de viajeros en automóviles de turismo, en el supuesto de que se justifique la necesidad y rentabilidad del servicio con carácter estrictamente urbano. Cuando se produzca dicho supuesto, no podrá otorgarse al titular de la licencia municipal ninguna autorización de transporte interurbano de viajeros en automóviles de turismo hasta que hayan transcurrido al menos 5 años contados desde el momento del otorgamiento.

**3.-** La coordinación del otorgamiento de las licencias municipales de autotaxi con las autorizaciones de transporte interurbano en dichos vehículos se realizará de conformidad con las reglas previstas en las normas reguladoras de tales autorizaciones.

**4.-** Las licencias municipales de autotaxi 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.

#### **Artículo 26. Régimen jurídico de las licencias de autotaxis.**

**1.-** El régimen de otorgamiento y utilización, suspensión, modificación y extinción de las licencias de autotaxi 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. En todo lo no previsto en su legislación específica se aplicará la normativa que regule los transportes discrecionales de viajeros.

**2.-** La pérdida o retirada, por cualquier causa legal, de la autorización de transporte interurbano dará lugar, asimismo, a la cancelación de la licencia municipal, salvo los casos en que, dándose las circunstancias previstas en el apartado 2 del artículo 25, la Administración competente sobre la licencia decida expresamente su mantenimiento. No se aplicará lo previsto en este párrafo cuando se pierda la autorización de transporte interurbano por falta de visado.

**3.-** La pérdida o cancelación, por cualquier causa legal, de la licencia municipal dará lugar, asimismo, a la retirada de la autorización de transporte interurbano.

#### **Artículo 27. Número de licencias de autotaxis.**

La Consejería competente en materia de transportes podrá establecer, cuando lo considere necesario para el adecuado funcionamiento del sistema general de transportes y con respeto a la normativa que resulte aplicable, reglas que predeterminen el número máximo de licencias de autotaxi en cada Municipio, en función de su volumen de población u otros parámetros objetivos.

#### **Artículo 28. Transmisión de las licencias de autotaxis.**

**1.-** Las licencias municipales de autotaxi podrán transmitirse por actos íter 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 autotaxi por actos íter 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 autotaxi quedará, en todo caso, condicionada al pago de los tributos y sanciones pecuniarias que recaigan sobre el titular por el ejercicio de la actividad.

## **CAPÍTULO II**

## VEHÍCULOS AFECTOS A LAS LICENCIAS

### **Artículo 29. Características de los vehículos.**

Los vehículos destinados a la prestación de servicios de autotaxi se ajustarán a las características técnicas, estéticas y de equipamiento que, a través de la correspondiente Ordenanza Municipal, se determinen.

### **Artículo 30. Conducción de vehículos autotaxi.**

La conducción de vehículos autotaxi, en cuanto al número de conductores y requisitos personales exigibles a los mismos, se ajustará a la respectiva Ordenanza Municipal.

## CAPÍTULO III CONDICIONES DE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

### **Artículo 31. Régimen Jurídico.**

**1.-** La prestación de los servicios de transporte en autotaxi se regirá por las normas que se establezcan a través de la correspondiente Ordenanza Municipal.

**2.-** Los órganos competentes para el otorgamiento de licencias de autotaxis podrán establecer las normas que consideren necesarias en cuanto al régimen de paradas, descansos, servicios obligatorios y demás condiciones que garanticen la adecuada prestación del servicio y su integración en el sistema de transporte en coordinación con los demás modos que lo componen.

### **Artículo 32. Capacidad y modalidad de contratación.**

**1.-** Los servicios de transporte en automóviles de turismo se autorizarán, como regla general, para cinco plazas, incluida la del conductor, y tendrán carácter discrecional, debiéndose realizar, con la salvedad prevista en el párrafo siguiente, mediante la contratación global de la capacidad total del vehículo.

**2.-** No obstante lo previsto en el apartado anterior, en zonas de baja accesibilidad y débil tráfico que no se hallen debidamente atendidas por los servicios regulares de transporte de viajeros, los Ayuntamientos, previo informe favorable de la Consejería competente en materia de transportes, o esta última, cuando se trate de servicios interurbanos, podrán autorizar la contratación por plaza con pago individual.

**3.-** Los Ayuntamientos, previo informe de la Consejería competente en materia de transportes, o esta última, cuando se trate de servicios interurbanos, podrán autorizar, con carácter excepcional, el aumento de plazas por encima de cinco, previa justificación de la necesidad de dicha medida en función de las características geográficas, de población, actividad económica o distribución de servicios de la zona y la inexistencia de servicios de transporte colectivo que permitan cubrir adecuadamente las necesidades de la demanda.

**4.-** No obstante lo previsto en el apartado 1, en aquellas zonas interurbanas que no se hallen debidamente atendidas por servicios públicos regulares y permanentes de viajeros de uso general, por sus especiales características geográficas, de población, actividad económica y débil tráfico, la Consejería competente en materias de Transportes podrá autorizar, excepcionalmente, que el transporte se efectúe dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendario y horarios prefijados.

### **Artículo 33. Inicio de los transportes interurbanos de autotaxi.**

**1.-** Los servicios de transporte interurbano en autotaxi deberán iniciarse en el término del municipio al que corresponda la licencia de transporte urbano, salvo en los supuestos en que la normativa estatal o autonómica permita que los vehículos que hubiesen sido previamente contratados puedan tomar pasajeros fuera del municipio en que se hallen residenciados.

**2.-** A los efectos previstos en el apartado anterior, se entenderá que el inicio del transporte se

produce en el lugar en que son recogidos los pasajeros.

#### **Artículo 34. *Supuestos especiales de demanda.***

**1.-** Cuando de la existencia de puntos específicos, tales como aeropuertos, estaciones ferroviarias o de autobuses, ferias, mercados u otros similares en los que se genere un tráfico 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 Ayuntamiento afectado, podrá establecer un régimen específico que incluya la posibilidad de que vehículos con licencia residenciados en otros municipios, realicen servicios con origen en los referidos puntos de generación de tráfico.

**2.-** Excepcionalmente, la Consejería competente en materia de transportes, previa audiencia de los Ayuntamientos afectados, podrá autorizar la recogida de viajeros en aquellos Municipios en que no existan licencias, y además no se considere necesario su otorgamiento, por parte de los titulares de licencias de otros Municipios.

#### **Artículo 35. *Áreas Territoriales de Prestación Conjunta.***

**1.-** En las zonas en las que exista interacción o influencia recíproca entre los servicios de transporte de varios municipios, de forma que la adecuada ordenación de tales servicios trascienda el interés de cada uno de ellos, la Consejería competente en materia de transportes podrá establecer o autorizar Áreas Territoriales de Prestación Conjunta en las que los vehículos debidamente autorizados estarán facultados para la prestación de cualquier servicio, ya tenga carácter urbano o interurbano, que se realice íntegramente dentro de dichas Áreas, incluso si excede o se inicia fuera del término del Municipio en que esté residenciado el vehículo.

**2.-** El establecimiento de Áreas Territoriales de Prestación Conjunta podrá realizarse a través de cualquiera de los procedimientos previstos en la legislación vigente para la creación de órganos supramunicipales o directamente por la Consejería competente en materia de transportes, siendo, en todo caso, necesaria para tal establecimiento la conformidad de ésta y el informe favorable de, al menos, las dos terceras partes de los municipios que se proponga incluir en aquéllas, debiendo representar dichos municipios como mínimo el 75% del total de la población del Área.

**3.-** Las autorizaciones habilitantes para realizar servicios en las Áreas de Prestación Conjunta serán otorgados por los órganos rectores de las mismas o por la Consejería competente en materia de transportes.

**4.-** En el procedimiento de adjudicación de dichas autorizaciones deberán observarse los requisitos específicos establecidos para el otorgamiento de licencias municipales, siendo de aplicación las normas relativas a éstas en los servicios que se presten íntegramente dentro de dichas Áreas.

**5.-** Serán asimismo de aplicación las reglas establecidas en esta Ley en cuanto a la coordinación del otorgamiento de las autorizaciones del Área y las de carácter interurbano.

**6.-** Corresponderá a los órganos rectores del Área de Prestación Conjunta, o caso de que no existan a la Consejería competente en materia de transportes, con sujeción a la normativa general, cuantas funciones de regulación y ordenación del servicio resulten necesarias. El ejercicio de dichas funciones podrá delegarse en alguno de los municipios integrados en el Área o en otra entidad pública preexistente o constituida a tal efecto, siempre que exista informe favorable de los municipios cuyo número y población sean, como mínimo, los necesarios para la creación del Área.

## **TÍTULO V INSPECCIÓN, INFRACCIONES Y SANCIONES**

### **CAPÍTULO I NORMAS GENERALES**

### **Artículo 36. Inspección.**

- 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 y, en su caso, a los entes de gestión de transporte, la vigilancia e inspección de dichos servicios.
- 2.- El personal encargado de las labores de inspección y vigilancia a que se refiere el párrafo anterior que ejerza funciones de dirección tendrán, en el ejercicio de las actuaciones inspectoras, la consideración de autoridad pública a todos los efectos y gozarán de plena independencia en el desarrollo de las mismas. El resto del personal encargado de la inspección tendrá en el ejercicio de la misma la consideración de agente de la autoridad.
- 3.- Los titulares de las concesiones, 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 esta Ley y las disposiciones que la desarrollen o la legislación general en materia de transportes. Quienes se encuentren en los vehículos o instalaciones citadas colaborarán, en todo caso, con el personal de la inspección en el ejercicio de sus funciones.
- 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.- En casos de necesidad, para un eficaz cumplimiento de su función, los miembros de la inspección podrán solicitar el apoyo necesario de las unidades o destacamentos 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 37. Responsabilidad.**

- 1.- La responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes y actividades auxiliares del mismo, corresponderá:
  - a) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes sujetos a concesión, autorización o licencia administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión, autorización o licencia.
  - b) En las infracciones cometidas con ocasión de transportes realizados sin la cobertura del correspondiente título administrativo, a la persona física o jurídica titular de la actividad auxiliar o propietario del vehículo.
  - c) En las infracciones cometidas por usuarios 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 a las que sean materialmente imputables las infracciones.

### **Artículo 38. Procedimiento.**

- 1.- El procedimiento para la imposición de sanciones previstas en esta Ley se ajustará a lo dispuesto a las normas del procedimiento administrativo sancionador.
- 2.- En todo lo concerniente a la prescripción y caducidad de las infracciones y sanciones, serán de aplicación las normas vigentes que, sobre estas mismas materias, establece la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento

Administrativo Común (LA LEY-LEG. 3279/1992), salvo cuando se trate de infracciones leves, en cuyo caso el plazo de prescripción será de un año.

#### **Artículo 39. Clasificación de las infracciones.**

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

## **CAPÍTULO II INFRACCIONES**

#### **Artículo 40. Infracciones muy graves.**

Constituyen infracciones muy graves:

- 1.- La realización de transporte público, o de actividades auxiliares o complementarias del mismo, incumpliendo los requisitos personales exigidos en el punto 1 del artículo 42 de la Ley 16/1987, de 30 de julio y demás normativa aplicable. No se apreciará dicha falta cuando la misma concorra con la carencia del necesario título habilitante, en cuyo caso será únicamente esta última la que será objeto de la correspondiente sanción.
- 2.- La prestación de servicios en condiciones que puedan afectar a la seguridad de las personas por entrañar peligro grave y directo para las mismas.
- 3.- La realización de transportes urbanos de viajeros, o actividades auxiliares o complementarias de los mismos, para los cuales se exija título administrativo habilitante con arreglo a lo previsto en esta Ley, careciendo de la preceptiva licencia, concesión o autorización.

La prestación de servicios para los que se requieran conjuntamente autorización o concesión y licencia faltando alguna de ellas, se considera incluida, en todo caso, en la infracción tipificada en el apartado 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 de la concesión, autorización o licencia, sin el consentimiento de la Administración y su puesta en conocimiento.
- 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 definitiva, por idéntica infracción tipificada en el artículo 41 de la presente Ley.

No obstante lo previsto en el párrafo anterior, en la calificación de la infracción tipificada en el apartado anterior, se estará a lo que se dispone en el artículo 49 de la presente Ley.

#### **Artículo 41. Infracciones graves.**

Constituyen infracciones graves:

- 1.- El incumplimiento de las condiciones esenciales de la concesión o autorización administrativa, salvo que deba calificarse como infracción muy grave, conforme a lo previsto en el artículo 40 de la presente Ley.
- A los efectos de esta Ley, se considerarán condiciones esenciales de la concesión 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, según lo que reglamentariamente se determine, 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) la disposición del número mínimo de conductores que en su caso reglamentariamente se exijan;
- 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 vehículos;
- i) el cumplimiento de las órdenes concretas de los viajeros del servicio de autotaxi.

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 contratación del transporte con transportistas o intermediarios que no se hallen debidamente autorizados para realizar el mismo, siempre que la contratación global de la empresa alcance las magnitudes que reglamentariamente se determinen.

4.- La carencia o no adecuado 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.

5.- El incumplimiento del régimen tarifario. La responsabilidad corresponderá, en todo caso, al transportista y al intermediario.

6.- 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 40.5 de esta Ley. 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.

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

8.- Carecer del preceptivo documento en el que deben formularse las reclamaciones de los usuarios, 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.

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

10.- El exceso superior al 20 por 100 en los tiempos máximos de conducción permitidos, salvo que dicho exceso deba ser considerado falta muy grave, de conformidad con lo previsto en el artículo 40.2 de esta Ley.

11.- El incumplimiento de los servicios obligatorios o del régimen de descansos que, en su caso, se establezcan.

12.- La prestación de servicios públicos de transporte utilizando la mediación de persona física o jurídica no autorizada para ello, sin perjuicio de la sanción que al

mediador pueda corresponderle, de conformidad con lo previsto en el artículo 37 de la presente Ley.

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.

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

14.- La negativa u obstrucción de la actuación de los servicios de inspección cuando no se den las circunstancias previstas en el artículo 40.6 de la presente Ley.

15.- La comisión de una infracción leve cuando en los doce meses anteriores el responsable de la misma haya sido objeto de sanción mediante resolución definitiva por idéntica infracción tipificada en el artículo 42 de esta Ley, salvo que se trate de infracciones contenidas en el artículo 42.11 de esta Ley, que tengan distinta naturaleza.

No obstante lo previsto en el párrafo anterior, en la calificación de la infracción tipificada en el apartado anterior, se estará a lo que se dispone en el artículo 49 de la presente Ley.

#### **Artículo 42. 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 el artículo 40.4 de 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 el artículo 40.3 de 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.- El exceso en los tiempos máximos de conducción permitidos, salvo que deba ser considerado falta grave o muy grave.

8.- Incumplir las normas generales de policía en vehículos o instalaciones fijas, salvo que dicho incumplimiento deba ser calificado como infracción grave o muy grave, de acuerdo con lo previsto en los artículos 40 y 41 de esta Ley.

9.- El trato desconsiderado con los usuarios en el transporte de viajeros. La infracción a que se refiere este apartado se sancionará teniendo en cuenta los supuestos que al respecto contemple la normativa sobre derechos de los usuarios y consumidores.

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

11.- No comunicar datos esenciales que reglamentariamente se determinen y 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.

12.- El incumplimiento por los usuarios 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) Impedir o forzar la apertura o cierre de las puertas de acceso a los vehículos.
- b) Manipular los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de acceso al vehículo o de cualquiera de sus compartimentos previstos para su accionamiento exclusivo por el personal de la empresa transportista.
- c) Hacer uso sin causa justificada de cualquiera de los mecanismos de seguridad o socorro instalados en el vehículo para casos de emergencia.
- d) Perturbar a los demás usuarios o alterar el orden público en los vehículos.
- e) Subir o bajar del vehículo estando éste en movimiento.
- f) Realizar, sin causa justificada, cualquier acto que distraiga la atención del conductor o entorpecer su labor cuando el vehículo se encuentre en marcha.
- g) Viajar en lugares distintos a los habilitados para los usuarios.
- h) Todo comportamiento que implique peligro para la integridad física de los demás usuarios o pueda considerarse molesto u ofensivo para éstos o para el conductor del vehículo.
- i) Toda acción que implique deterioro o cause suciedad en los vehículos o, en general, que perjudique los intereses de la empresa titular de la correspondiente licencia o autorización.
- j) Desatender las indicaciones que formule el personal de la empresa transportista en relación a la correcta prestación del servicio, así como a lo indicado a tal fin en los carteles colocados a la vista en los vehículos.

## CAPÍTULO III SANCIONES

### **Artículo 43. *Infracciones leves.***

Las infracciones leves se sancionarán con apercibimiento o multa de hasta 400 euros.

### **Artículo 44. *Infracciones graves.***

Las infracciones graves se sancionarán con multa de 401 a 2.000 euros.

### **Artículo 45. *Infracciones muy graves.***

Las infracciones muy graves se sancionarán con multa de 2.001 a 6.000 euros.

En caso de reiteración de infracciones muy graves estas se sancionarán con multa de hasta 18.000 euros.

### **Artículo 46. *Determinación de la cuantía.***

La cuantía de la sanción que se imponga, dentro de los límites establecidos en los artículos anteriores, se graduará de acuerdo con la repercusión social de la infracción, la intencionalidad, el daño causado, en su caso, y el beneficio ilícitamente obtenido.

Para la determinación de las cuantías de las sanciones cuando se trate de vehículos con capacidad igual o inferior a nueve plazas se aplicará para las infracciones muy graves la escala prevista en el artículo 44 y para las infracciones graves la escala recogida en el artículo 43 de la

presente Ley.

#### **Artículo 47. Medidas accesorias.**

**1.-** La comisión de las infracciones previstas en los artículos 40.1, 40.3 y 40.4 de esta Ley 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, sin perjuicio del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan, y de las medidas que puedan arbitrarse para su garantía.

**2.-** La infracción prevista en el artículo 40.5 de esta Ley, además de la sanción pecuniaria que corresponda, llevará aneja la retirada de la correspondiente licencia o autorización y, asimismo, cuando ésta estuviera otorgada en la modalidad prevista en el apartado c) del punto 1 del artículo 92, de la Ley 16/1987, de 30 de julio, la retirada al titular administrativo de dicha autorización, de otra del mismo ámbito territorial, o subsidiariamente dos, del ámbito territorial inmediatamente inferior.

**3.-** Cuando los responsables de las infracciones clasificadas como muy graves con arreglo a la presente Ley hayan sido sancionados mediante resolución definitiva, 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 refiere este apartado se producirá únicamente en relación con la autorización especial, a no ser que la autorización de transporte discrecional haya sido otorgada conjuntamente con ella, en cuyo caso se producirá la retirada de ambas.

**5.-** Cuando, circulando el vehículo, sean detectadas infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los artículos 40.1, 40.2 ó 42.7 de esta Ley, 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 los usuarios sufran la menor perturbación posible.

#### **Artículo 48. Caducidad de concesiones 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 las concesiones o autorizaciones administrativas podrá dar lugar a la caducidad de la concesión o a la revocación de la autorización, en ambos casos con pérdida de la garantía.

#### **Artículo 49. Requisitos de aplicación.**

**1.-** Lo dispuesto en los artículos 40.8, 41.15 ó 47.3 de la presente Ley, 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 una misma concesión o autorización administrativa especial. Cuando para la prestación del servicio sean conjuntamente necesarias una concesión o autorización especial y una autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros, se entenderán prestados, a estos efectos, al amparo de la correspondiente concesión o autorización especial.

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

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

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

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

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

e) Cuando las infracciones resulten imputables a un mismo responsable de entre aquéllos a que se refiere el artículo 37.1 de la presente Ley.

2.- No serán de aplicación los artículos 40.8, 41.15 ó 47.3 de esta Ley, cuando la persona física o jurídica sancionada por infracción anterior a cualquiera de dichos preceptos como responsable administrativo, según el artículo 37.1 de la presente Ley, 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 punto 2 del último artículo citado.

#### **Artículo 50. Competencia sancionadora.**

1.- Los órganos competentes para el otorgamiento de las concesiones, 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 40.2 de esta Ley corresponderá a los órganos competentes en relación con la ordenación del tráfico y la seguridad vial.

#### **Artículo 51. Exigencia de pago de sanciones.**

1.- Con independencia de la exigencia de pago de las sanciones impuestas con arreglo a lo previsto en la legislación que rige el procedimiento administrativo, el abono de las sanciones pecuniarias, impuestas por resolución definitiva, 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, la realización de dicho pago de sanciones 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.** Las autorizaciones estatales o autonómicas de transporte de mercancías, así como de transporte privado complementario de viajeros, habilitarán para realizar tanto transporte urbano como interurbano dentro del ámbito a que las mismas estén referidas. Las competencias municipales en relación con los referidos transportes se concretarán a los aspectos relativos a su repercusión en la circulación y tráfico urbanos incluyendo la inspección de los mismos en cuanto repercutan en aquéllos.

**Segunda.** Se autoriza a la Junta de Castilla y León para actualizar la cuantía de las sanciones previstas en esta Ley a fin de adecuarlas a las variaciones del índice de Precios al Consumo (IPC) publicado por el Instituto Nacional de Estadística.

**Tercera.** Las Corporaciones Locales adaptarán sus Ordenanzas en materia de transporte urbano de viajeros a lo previsto en la presente Ley en el plazo de 18 meses desde su entrada en vigor.

**Cuarta.** El establecimiento de estaciones de transporte por carretera y de otras infraestructuras complementarias del mismo deberá ser previamente autorizado por la Consejería competente en materia de transportes.

El régimen de construcción y explotación de estas infraestructuras, su tipología, características, ubicación y servicios principales y secundarios que han de reunir, se determinarán reglamentariamente por la Junta de Castilla y León.

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS

**Primera.** En tanto se desarrolla la normativa prevista en la Disposición Adicional Cuarta, a las estaciones de transporte por carretera y otras infraestructuras complementarias del mismo les será de aplicación el régimen previsto en la Ley 16/ 1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo.

**Segunda.** Los instrumentos de coordinación de transporte urbano e interurbano de ámbito supramunicipal que se hallen en curso de elaboración en el momento de entrada en vigor de esta Ley, se ajustarán a las previsiones de la misma, en relación con los Planes Coordinados de Explotación, en cuanto a su contenido y aprobación.

**Tercera.** La exigencia de autorización de transporte interurbano y licencia municipal simultáneas no será de aplicación para las personas que en el momento de entrada en vigor de la presente Ley sean titulares únicamente de una sola de estas autorizaciones. Dichas personas podrán continuar realizando el transporte para el que estuvieran autorizadas y, en su caso, solicitar la otra autorización, siendo de aplicación para su otorgamiento las reglas previstas en la presente Ley.

## DISPOSICIONES FINALES

**Primera.** En lo no previsto en la presente Ley, o en las demás de la Comunidad de Castilla y León que les afecten, será de aplicación supletoria a los transportes urbanos realizados en el territorio de la Comunidad, el régimen jurídico establecido en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en sus normas de desarrollo.

**Segunda.** Reglamentariamente, la Junta de Castilla y León podrá establecer reglas sobre las siguientes materias relativas al transporte de viajeros en vehículos de turismo:

- a) Régimen de otorgamiento, modificación, transmisión y extinción de las licencias de autotaxi.
- b) Características y sustitución de los vehículos dedicados a la prestación de los servicios.
- c) Establecimiento de límites a través de un régimen de incompatibilidades de los titulares de las licencias o del número de conductores y requisitos personales necesarios.
- d) Régimen de prestación de los servicios.

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

**Cuarta.** Esta Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial de Castilla y León».

Por lo tanto, mando a todos los ciudadanos a los que sea de aplicación esta Ley la cumplan, y a

todos los Tribunales y Autoridades que corresponda que la hagan cumplir.