

Sección V. Anuncios
Subsección segunda. Otros anuncios oficiales
PARLAMENTO DE LAS ILLES BALEARS

2413 *Proyecto de Ley RGE núm. 1336/14, de transportes terrestres y movilidad de las Illes Balears*

Información sobre la tramitación en el Parlamento de las Illes Balears (participaciocitadana@parlamentib.es) del Proyecto de ley de transportes terrestres y movilidad de las Illes Balears (RGE núm. 1336/14).

Dado que la Mesa del Parlamento de las Illes Balears, en sesión de día 12 de febrero de este año, ha acordado admitir a trámite el Proyecto de transportes terrestres y movilidad de las Illes Balears (RGE núm. 1336/14), con el fin de hacer efectivo el artículo 117.2 del Reglamento del Parlamento se publica el citado proyecto de ley, cuyo texto se transcribe a continuación.

Palma, 13 de febrero de 2014.

La presidenta del Parlamento de las Illes Balears
Margalida Durán i Cladera

PROYECTO DE LEY DE TRANSPORTES TERRESTRES Y MOVILIDAD DE LAS ILLES BALEARS

Índice

Título preliminar: Disposiciones generales

Capítulo I. Disposiciones generales

Sección 1ª Objeto y principios generales

Sección 2ª Competencias administrativas

Título primero: Transporte público de viajeros

Capítulo I. Disposiciones generales

Sección 1ª Concepto y objetivos

Sección 2ª Planificación y gestión

Sección 3ª Las personas usuarias y las personas prestadoras del servicio público. Derechos y deberes

Capítulo II: Transporte público regular de viajeros por carretera

Sección 1ª Clasificación y requisitos

Sección 2ª Transporte público regular de viajeros de uso general

Subsección 1ª Naturaleza y establecimiento de servicios

Subsección 2ª Adjudicación del contrato y vigencia

Sección 3ª Transporte público regular de viajeros de uso especial

Sección 4ª Otros tipos de transporte

Capítulo III: Transporte público urbano regular de viajeros

Sección 1ª Definición y normativa aplicable

Sección 2ª Servicio urbano de transporte regular

Sección 3ª Coordinación de los servicios urbanos e interurbanos

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

Sección 5ª Transporte Metropolitano

Sección 6ª Mini-trenes

Sección 7ª Vehículos de menos de cuatro ruedas

Capítulo IV: Transporte público urbano de viajeros en vehículos de turismo (auto-taxis)

Sección 1ª Concepto, ámbito de aplicación y competencias

Sección 2ª Títulos habilitantes para la prestación del servicio





- Sección 3ª Vehículos y régimen económico
- Sección 4ª Derechos y obligaciones de las personas usuarias
- Capítulo V: Transporte público discrecional de viajeros
 - Sección 1ª Transporte público discrecional de viajeros en autobús
 - Sección 2ª Transporte turístico
 - Sección 3ª Transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo
- Capítulo VI: Régimen sancionador y de control del transporte público de viajeros
 - Sección 1ª De la inspección
 - Sección 2ª De la responsabilidad
 - Sección 3ª De las infracciones
 - Subsección 1ª Transporte público regular de viajeros por carretera
 - Subsección 2ª Transporte público urbano de viajeros
 - Subsección 3ª Transporte en vehículos de menos de cuatro ruedas
 - Subsección 4ª Transporte público urbano e interurbano de viajeros en mini trenes o trenes turísticos
 - Subsección 5ª Transporte público urbano de viajeros en vehículos de turismo
 - Subsección 6ª Transporte turístico
 - Subsección 7ª Transporte público discrecional de viajeros en autobús y en vehículos de turismo
 - Sección 4ª De las sanciones y del procedimiento sancionador
 - Subsección 1ª De las sanciones
 - Subsección 2ª Del procedimiento sancionador
 - Subsección 3ª La prescripción y la caducidad
 - Sección 5ª Reglas especiales para el régimen sancionador del transporte público urbano de viajeros en vehículos de turismo (auto-taxis)
 - Subsección 1ª Sanciones y medidas de carácter accesorio
 - Subsección 2ª Medidas correctoras y cautelares
 - Subsección 3ª De la caducidad y de la revocación de la licencia municipal de auto-taxi y de la revocación del permiso municipal de taxista
 - Sección 6ª Reglas especiales para el régimen sancionador del transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo.
 - Subsección 1ª Definiciones y personas responsables
 - Subsección 2ª Medidas cautelares, deposito del vehículo y actuaciones inspectoras.

Título segundo: Transporte ferroviario

- Capítulo I: Transporte ferroviario
 - Sección 1ª Servicio ferroviario
 - Sección 2ª Establecimiento de nuevos servicios
 - Sección 3ª Gestión indirecta
 - Subsección 1ª Contrato de explotación
 - Subsección 2ª Contrato de construcción y explotación conjunta
 - Subsección 3ª Derechos y obligaciones
 - Sección 4ª Limitaciones a la propiedad
 - Sección 5ª Seguridad en el transporte ferroviario
 - Sección 6ª El personal ferroviario
 - Sección 7ª Derechos y deberes de las personas usuarias
 - Sección 8ª Inspección y régimen sancionador
- Capítulo II: Servicio tranviario
 - Sección 1ª Servicio tranviario
 - Sección 2ª Modo de explotación combinado
- Capítulo III: Ferrocarril de Sóller
 - Sección 1ª Definición y características
 - Sección 2ª Adjudicación y prestación del servicio

Título tercero: Ordenación de la movilidad

- Capítulo I: Principios generales
- Capítulo II: Instrumentos de Planificación
 - Sección 1ª Planes insulares de servicios de transporte regular de viajeros por carretera
 - Sección 2ª Planes de movilidad urbana sostenible
- Capítulo III: Instrumentos de evaluación y mejora
 - Sección 1ª Los estudios de movilidad de grandes centros generadores de movilidad





Sección 2ª Los estudios de viabilidad de grandes infraestructuras de transportes

Disposiciones adicionales

- Primera. Principios generales
- Segunda. Modificación de las cuantías
- Tercera. Regímenes especiales de recogida de viajeros en vehículos de turismo
- Cuarta. Limitaciones cuantitativas
- Quinta. Trasmisión de las licencias de auto-taxi
- Sexta. Aplicación de la normativa tranviaria a otros sistemas de transportes
- Séptima. Régimen de uso provisional de edificaciones e instalaciones afectas al dominio ferroviario ubicadas en suelo rústico
- Octava. Estudios de viabilidad de grandes infraestructuras de transportes
- Novena. Instalaciones de recarga de vehículos eléctrico

Disposiciones transitorias

- Primera. Desarrollo reglamentario de las licencias de auto-taxis de siete plazas y cobro individual por asiento
- Segunda. Régimen específico para la isla de Ibiza en materia de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo para el año 2014.
- Tercera. Transporte turístico
- Cuarta. Procedimiento sancionador
- Quinta. Vigencia de las actuales concesiones de servicio público de viajeros

Disposición derogatoria única

Disposiciones finales

- Primera. Modificación del artículo 58.1 de la Ley 6/1999
- Segunda. Modificación del capítulo II del título II de la Ley 6/1999
- Tercera. Modificación del artículo 7 de la Ley 13/1998
- Cuarta. Modificación del artículo 7 bis de la Ley 5/1990
- Quinta. Modificación del artículo 14 de la Ley 5/1990
- Sexta. Modificación de la Ley 8/2006, de 14 de junio, de Creación del Consorcio de Transportes de Mallorca.
- Séptima. Aplicación normativa
- Octava. Vigencia de la ley

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

1. El artículo 48 de la Ley Orgánica 1/2007, de 28 de febrero, de reforma del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears, establece la potestad legislativa del Parlamento de las Illes Balears; por otra parte el artículo 84.1 precisa que corresponde al Parlamento la potestad legislativa sobre las materias que sean de su competencia exclusiva. Sin embargo, hasta la fecha no se había iniciado el procedimiento para regular las actividades de los transportes terrestres en el ámbito territorial de nuestra Comunidad, que durante estos últimos años se han regido por la normativa estatal establecida en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), ahora modificada por la Ley 9/2013, de 4 de julio, por su Reglamento de desarrollo aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de setiembre, y por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en materia de transportes por carretera y por cable, limitándose a dictar disposiciones de carácter reglamentario o a desarrollar normas estatales reguladoras de las materias delegadas.

2. El artículo 30.5 del Estatuto de Autonomía otorga a nuestra comunidad la competencia exclusiva en materia de transportes terrestres, en concordancia con el artículo 148.1.5ª de la Constitución Española, que precisa que será competencia de las comunidades autónomas “los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la comunidad autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable”.

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

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





Pero la competencia en materia de transportes terrestres otorgada por el Estatuto no se limita a los transportes en ferrocarril o por carretera que discurran dentro de los límites de nuestra Comunidad, sino que establece la competencia de desarrollo legislativo y ejecución en materia de agencias de transportes y de alquiler de vehículos, recogida en el artículo 31.16, así como la competencia ejecutiva para la ordenación del transporte de viajeros y mercancías que, siendo de competencia estatal, tengan su origen y su destino dentro del territorio de la comunidad autónoma, sin perjuicio de la ejecución directa que de ellas se reserve la Administración General del Estado, recogida en el artículo 32.2 de dicho estatuto.

A su vez, el Estatuto de Autonomía establece en el artículo 70.10 que la materia de Transportes Terrestres es competencia propia de los consejos insulares, y precisa en el artículo 72.1 que sobre las competencias que tengan atribuidas como propias, los consejos insulares ejercerán la potestad reglamentaria.

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

Así pues, la competencia propia hay que entenderla centrada en el transporte realizado en ferrocarril o por carretera con un itinerario preestablecido dentro de los límites de la comunidad, o sea, en materia de servicios regulares de transporte público de viajeros, ya que ésta es una competencia, entre otras, que la comunidad autónoma ha asumido como exclusiva, siendo el resto de competencias en materia de transporte terrestre, en atención a las autorizaciones de ámbito nacional de que disponen dichos servicios, competencias concurrentes con el Estado, por lo que, en virtud del mencionado artículo 70.10 del Estatuto antes citado, puede atribuirles a su vez a los consejos insulares, pero siempre en la misma categoría que las recibió del Estado, es decir, diferenciando las que ostenta como propias de aquellas que tiene como delegadas para así pasarlas, en tal condición, a los entes públicos insulares.

II

1. La sentencia 118/1996, de 27 de junio, del Tribunal Constitucional, que declaró nulas las disposiciones relativas al transporte urbano contenidas en los artículos 113 a 118 de la Ley de ordenación de los transportes terrestres (LOTT), determinó que la competencia para regular este tipo de transportes corresponde, en todo caso, a cada comunidad autónoma.

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

La redacción de esta normativa debe abarcar todo el transporte que se presta dentro de un mismo término municipal, como son los servicios públicos urbanos o metropolitanos de transporte regular de viajeros, ya sean prestados mediante contrato o gestión directa del servicio, los servicios discrecionales de viajeros tanto en vehículo de turismo (autotaxis) como en autocar, y aquellos que se presten, desde un punto de vista más turístico, en mini trenes u otro tipo de vehículos.

Por otra parte, la aprobación del Reglamento Europeo 1370/2007, de 23 de octubre, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, ha producido importantes cambios en el régimen de gestión de los transportes públicos regulares, por lo cual es importante adaptar la normativa a estas nuevas reglas, que si bien a nivel estatal se ha llevado a cabo en la modificación de la LOTT, a nivel de la nuestra comunidad hemos de particularizar en el ámbito territorial de las islas, regulando dentro del marco establecido, también los transportes a la demanda, los zonales y los regulares en condiciones especiales de prestación.

2. Como consecuencia de la distribución competencial establecida en el Estatuto de Autonomía, a los efectos de establecer un marco normativo homogéneo en toda la comunidad autónoma que prevea normas de general aplicación para los diversos tipos de transportes terrestres que se prestan en nuestras islas, y siempre dentro del más estricto respeto del ejercicio de las competencias de los consejos insulares, es necesario acudir a previsión establecida en el artículo 58.3 del Estatuto de Autonomía el cual establece que, en relación con las competencias que los consejos insulares hayan asumido como propias, “el Gobierno de las Illes Balears podrá establecer los principios generales sobre la materia, garantizando el ejercicio de la potestad reglamentaria” por parte de éstos. Por todo ello es necesario que el Gobierno de las Illes Balears pueda coordinar, mediante la aprobación de los principios generales la unificación de conceptos y criterios de aplicación en las relaciones del transporte terrestre con usuarios, empresas y administraciones públicas.

III

1. La normativa, como no podía ser de otra manera, también debe regular el transporte discrecional que se presta en nuestra comunidad ya





sea mediante vehículos de turismo o en autocares, atendiendo al volumen de los desplazamientos que se producen, entre otros, por motivos turísticos y proceder al establecimiento de normas sancionadoras que protejan los transportes públicos frente a las infracciones que se cometan contra estos.

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

En relación con el transporte público discrecional de viajeros en autobús, se prevé, sujeto a desarrollo reglamentario, la contratación por plaza fuera de los supuestos ya contemplados por la normativa del Estado para dar cobertura con ello a una realidad que existe en las islas como es la venta por plaza en los servicios de traslado de viajeros en puertos y aeropuerto.

En lo que afecta al servicio de taxi, se crean las licencias municipales de auto-taxi y las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo de carácter temporal, considerándolas, en este caso, como competencia exclusiva de cada ámbito insular que las desarrolle; se posibilita que los vehículos con los que se preste el servicio, tanto de carácter ordinario como de carácter temporal, tengan una capacidad de hasta siete plazas y que los vehículos adaptados para el transporte de personas con movilidad reducida, puedan ser de hasta nueve plazas, si bien en todo caso deberán tener la clasificación de vehículo de turismo y no podrán transportar a más de siete personas, en todos los casos incluida la persona conductora; asimismo se da cabida, fuera de los que constituye un área de prestación conjunta, a los regímenes de recogida de viajeros fuera de los municipios de residencia de la autorización de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo.

Se recoge en esta ley, la intervención en la contratación de los transportes públicos de viajeros, de los intermediarios reconocidos por la legislación específica de turismo, introducida por la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres; y, se define lo que se entiende por transporte turístico en el ámbito de las Illes Balears, excluyéndose expresamente de esta definición los transportes discretos que tengan origen o destino en puertos o aeropuertos de las islas.

Respecto al transporte privado complementario de viajeros y al arrendamiento de vehículos con conductor que, de conformidad a la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, constituye una modalidad de transporte de viajeros, no se ha considerado necesario desarrollarlas dado que ambas están suficientemente reguladas en la normativa estatal.

2. En cuanto al transporte ferroviario, se debe tener en cuenta que la legislación nacional recogida en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario, está enfocada para regular las infraestructuras y los servicios ferroviarios que forman parte de la red ferroviaria de interés general, entendida como aquella que comprende las infraestructuras que resultan esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado, así como para conectar tráfico internacional, enlaces entre diversas comunidades autónomas, y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o defensa nacional. Queda claro que la red ferroviaria instalada en la isla de Mallorca y explotada por la empresa pública Servicio Ferroviario de Mallorca (SFM) no reúne los requisitos necesarios para formar parte de la red nacional, y por ello es necesario aprobar una normativa que regule las particularidades de la infraestructura y servicios ferroviarios de nuestra comunidad, adaptada a las dimensiones geográficas de la isla, que sirva de instrumento regulador de la actividad ferroviaria, la seguridad en este tipo de transportes, el personal ferroviario y los derechos y deberes de las personas que utilizan dichos servicios.

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

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

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

IV

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

Además se dota de un marco legal adecuado al régimen sancionador relativo al transporte urbano público de viajeros en vehículos de turismo





(autotaxis) con el fin de proporcionar a los ayuntamientos un instrumento legal efectivo que pueda dar la debida cobertura a los futuros reglamentos y ordenanzas reguladoras del servicio.

Se establecen sanciones pecuniarias adaptadas a las circunstancias de los tiempos actuales, y también otras sanciones de carácter no pecuniario o medidas cautelares necesarias para conseguir una eficaz aplicación de la misma.

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

En cuanto al transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo, se recoge el contenido del Decreto Ley 6/2012, de 8 de junio, modificado por el Decreto Ley 12/2012, de 14 de diciembre, para la aplicación del régimen sancionador específico con el que poder hacer frente a la situación de intrusismo que se viene dando en este sector.

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

V

Por último pero no menos importante, se ha querido aprovechar la redacción de esta ley para incluir una normativa reguladora de la movilidad de la población, entendida como el establecimiento de objetivos y principios que, de acuerdo con la normativa nacional en materia de economía sostenible, sienten las bases para alcanzar una mayor sostenibilidad en los desplazamientos de la población entre ciudades y núcleos de nuestra comunidad.

La regulación en el sector de transportes obedece a la necesidad de facilitar al ciudadano la movilidad; el transporte público es un derecho de la ciudadanía, por lo que hay que regular este sector planificando la movilidad poblacional con el objetivo de integrar los distintos modos de transporte a través de un sistema común, eficaz y operativo, atendiendo a los principios de desarrollo sostenible y de accesibilidad.

La intervención administrativa en el sector del transporte se justifica mediante la creación, por una parte de Instrumentos de planificación, que se materializan en los planes de transporte insular y municipal incardinados en el Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears, y se establecen sus contenido mínimos y su tramitación, y por otra parte de los Instrumentos de evaluación y mejora, que se materializan en los estudios de movilidad de y a grandes centros, y los estudios de viabilidad para la creación de grandes infraestructuras del transporte.

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

VI

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

TÍTULO PRELIMINAR DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo I

Sección 1ª

Objeto y principios generales

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

La ley de transportes terrestres y movilidad tiene por objeto regular el transporte público de viajeros y la ordenación de la movilidad que, en el marco de las competencias establecidas en el artículo 148.1.5 de la Constitución Española, en el artículo 30, apartados 3 y 5 del Estatuto de



Autonomía de las Illes Balears y en las demás normas que fueran de aplicación, corresponden a la comunidad autónoma de las Illes Balears.

Artículo 2

Principios generales

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

- a) El de libre acceso a los bienes y servicios en condiciones de movilidad adecuada, accesible según los términos establecidos en la normativa de aplicación, y segura, procurando el mínimo impacto ambiental y social posible.
- b) El de eficacia y de racionalidad en el empleo de los medios y recursos disponibles, impulsando la movilidad sostenible y aplicando criterios de racionalización del uso del espacio viario en la planificación e implantación de infraestructuras y servicios de transportes.
- c) El de priorizar los medios de transporte de menor coste social y ambiental, fomentando el desarrollo urbano sostenible y el uso racional del territorio.
- d) El de la asunción, en función de la existencia de medios, de las necesidades de servicio público en términos de disponibilidad temporal o espacial, de atención a colectivos determinados o del logro de niveles medios de calidad.
- e) El de la adecuada distribución de los costes de implantación y gestión del transporte.
- f) El de la subsidiariedad del establecimiento de nuevos servicios de transporte a la existencia de un volumen de demanda acorde con los costes de inversión y mantenimiento, teniendo en cuenta la existencia de modos alternativos de transporte, su precio, calidad, seguridad y los resultados de su evaluación ambiental.

Artículo 3

Finalidades

La presente ley tiene como finalidad, en el ámbito territorial de la comunidad autónoma de las Illes Balears:

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

Sección 2ª

Competencias administrativas

Artículo 4

Competencias

En el ámbito de la comunidad autónoma de las Illes Balears, el ejercicio de las competencias en materia de transportes terrestres atribuidas conforme a la Constitución y al Estatuto de Autonomía, se ejercerá por:

- a) El Gobierno de las Illes Balears
- b) Los consejos insulares
- c) Los municipios

Artículo 5

Competencias del Gobierno de las Illes Balears

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

- a) Planificación y ordenación de los transportes terrestres y de las actividades auxiliares y complementarias del transporte, así como de las infraestructuras de transporte que sean de interés autonómico.
- b) Planificación y ordenación de la política de movilidad de las Illes Balears.
- c) Elaboración del Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears.
- d) Potestad normativa de ejecución o desarrollo de las normas estatales, de acuerdo con la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las comunidades autónomas en materia de transportes por carretera y por cable.





- e) Participación de la comunidad autónoma en los órganos de representación de ámbito nacional o europeo para el debate, coordinación y asesoramiento.
- f) Gestión de la actividad de fomento para conseguir mayor calidad, competitividad y eficiencia en el transporte público.
- g) Dirección y coordinación del Consejo Balear de Transportes Terrestres.
- h) Coordinación de las competencias de los consejos insulares.
- i) Coordinación de la alta inspección.
- j) El ejercicio de aquellas otras competencias que le atribuyan el Estatuto de Autonomía y la legislación estatal o autonómica en materia de transporte terrestre.

Artículo 6

Competencias de los consejos insulares

Corresponde a los consejos insulares, en su condición de institución de gobierno de cada isla y en función de lo dispuesto en el artículo 70 del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears, el ejercicio de las siguientes competencias:

- a) Ejercer, como propias, todas las competencias ejecutivas y de gestión en materia de transporte público regular de viajeros por carretera y sus actividades auxiliares y complementarias que se realicen dentro de su ámbito insular, de acuerdo con la normativa que sea de aplicación.
- b) Ejercer, como propias, todas las competencias ejecutivas y de gestión en materia de transporte de viajeros por ferrocarril.
- c) El ejercicio de la potestad reglamentaria sobre las materias de los apartados a) y b) anteriores.
- d) Creación de la organización administrativa necesaria que haga efectiva la integración insular del transporte público regular de viajeros, sin perjuicio de la participación en la misma de otras administraciones.
- e) Ejercer como delegadas, en su ámbito insular, todas las competencias ejecutivas y de gestión en materia de transportes por carretera y actividades auxiliares y complementarias, siempre que sean de titularidad estatal delegada en la comunidad autónoma.
- f) Constitución de la Junta Arbitral en su ámbito insular y ejercicio de sus funciones, de acuerdo con lo establecido en la normativa nacional reguladora de los transportes terrestres.
- g) Elaboración y ejecución del Plan insular de servicios de transporte regular de viajeros por carretera, de acuerdo con las directrices recogidas en el Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears.
- h) Inspección, control y vigilancia de los servicios de transportes y de sus actividades auxiliares y complementarias, que se desarrollen en el ámbito insular de su competencia.
- i) Incoación, tramitación y resolución de los expedientes sancionadores, respecto de las infracciones que se cometan con ocasión de la prestación de los servicios que se desarrollen en su ámbito territorial.
- j) Todas aquellas competencias que en materia de transportes terrestres les atribuye la normativa de transportes terrestres, tanto estatal como de la comunidad autónoma.

Artículo 7

Competencias de los municipios

1. Corresponde a los municipios, respecto a los medios de transporte que discurren íntegramente dentro de su término municipal, en su condición de entidad local básica de la organización territorial de las Illes Balears, el ejercicio de las siguientes competencias:

- a) Ordenación y gestión de los transportes públicos y privados de viajeros.
- b) Otorgamiento de autorizaciones de transporte público de viajeros de ámbito municipal, tanto de carácter regular como discrecional, así como el ejercicio de las funciones de control, inspección, vigilancia y sanción relacionadas con los mismos.
- c) Incoación, tramitación y resolución de los expedientes sancionadores, respecto de las infracciones que se cometan con ocasión de la prestación de los servicios que se desarrollen en su ámbito municipal.
- d) Colaboración con las administraciones competentes en materia de transportes interurbanos en la inspección y vigilancia de los servicios cuando transcurran por zonas urbanas.
- e) Emisión de informes preceptivos en relación con paradas urbanas de los servicios regulares interurbanos de viajeros.
- f) Participación en las organizaciones administrativas que integran el transporte público regular insular, de acuerdo con el grado de implicación del transporte urbano de su competencia.
- g) Elaboración y aprobación del Plan de movilidad urbana sostenible, así como adecuación de las infraestructuras de los transportes urbanos a las necesidades previstas en dicho plan.
- h) Todas aquellas competencias que en materia de transporte por carretera le atribuye como propia la legislación de régimen local.

2. Las competencias municipales sobre los transportes de viajeros se ejercerán con sujeción a lo dispuesto en la presente ley y a la normativa estatal que sea de aplicación.



Artículo 8
Competencias de Formentera

En la isla de Formentera, las competencias a que se refieren los artículos 6 y 7 se ejercerán teniendo en cuenta su singularidad jurídico-administrativa.

TÍTULO I
TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS

Capítulo I
Disposiciones generales

Sección 1ª
Concepto y objetivos

Artículo 9
Concepto

Los transportes públicos de viajeros son servicios de interés colectivo ofrecidos a las personas usuarias sin discriminación y de forma continuada. Dichos servicios se prestan por cuenta ajena, mediante remuneración económica, en vehículos construidos y acondicionados para tal fin. Los viajeros que utilicen estos servicios también podrán transportar sus equipajes, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca.

Artículo 10
Clasificación de los transportes públicos

1. Los transportes públicos de viajeros pueden ser urbanos e interurbanos, teniendo la consideración de transporte urbano los que se prestan íntegramente dentro del mismo término municipal; son transportes interurbanos aquellos que transcurren por dos o más términos municipales.
2. Los transportes urbanos y los interurbanos pueden ser regulares o discrecionales. De acuerdo con lo anterior:
 - a) Son transportes regulares los que se realizan dentro de un itinerario preestablecido, de acuerdo con un calendario y un horario fijado con anterioridad.
 - b) Son transportes discrecionales los que se realizan sin sujeción a itinerario, calendario y horario preestablecido.
3. Los transportes públicos por ferrocarril se pueden prestar en modo de explotación ferroviario, tranviario y combinado.

Artículo 11
Objetivos

1. Los transportes públicos de viajeros deben constituir una oferta integrada de movilidad organizada como red o infraestructura multimodal, con la finalidad de ofrecer a la ciudadanía la posibilidad de cubrir sus desplazamientos diarios por trabajo, ocio u otros motivos.
2. El Gobierno de las Illes Balears, los consejos insulares y los Municipios en su condición de órganos o entes públicos competentes en la materia, atendiendo a sus disponibilidades presupuestarias, deberán estudiar las demandas de transporte de las personas usuarias intentando satisfacer dichas necesidades con el mínimo coste económico y social, buscando la eficacia y racionalidad en el empleo de los medios y recursos disponibles, elaborando un marco tarifario y jurídico que incentive la utilización del transporte público y desarrollando una estrategia de comunicación que facilite a las personas usuarias dicho transporte.
3. No podrán ponerse en marcha nuevas líneas o servicios de transporte público sin un estudio técnico y económico previo que asegure los objetivos señalados en el apartado anterior.



Sección 2ª
Planificación y gestión

Artículo 12
Plan director sectorial de movilidad

1. Corresponde a la comunidad autónoma de las Illes Balears la elaboración y revisión del Plan director sectorial de movilidad previsto en la Ley 6/1999, de 3 de abril, de las directrices de ordenación territorial de las Illes Balears y de medidas tributarias.
2. En dicho plan se aprobarán los instrumentos específicos para regular la planificación, ejecución y gestión de los sistemas generales de movilidad.

Sección 3ª
Usuarios y prestadores del servicio público. Derechos y deberes

Artículo 13
Definición de usuarios del transporte público

Son usuarios del transporte público las personas físicas que utilizan los servicios públicos establecidos para sus desplazamientos siempre que no formen parte de la organización empresarial de los mismos.

Artículo 14
Derechos de las personas usuarias del transporte público

Las personas usuarias del transporte público de viajeros tienen los siguientes derechos:

- a) Disponer de unos servicios de transporte de calidad, seguros y accesibles.
- b) Tener una información completa y accesible sobre los servicios públicos existentes y sus condiciones de prestación.
- c) Ser admitido en la utilización del servicio público, siempre que cumpla las condiciones reglamentariamente establecidas.
- d) Derecho a un trato correcto y no discriminatorio.
- e) Derecho a ser informado de los procedimientos establecidos para resolver las controversias que puedan surgir con relación al cumplimiento del contrato de transporte ante las Juntas Arbitrales de Transportes o la jurisdicción ordinaria.
- f) Presentar denuncias y reclamaciones, y a ser informado de la tramitación y resultado de las mismas, utilizando el modelo de reclamaciones establecido reglamentariamente.
- g) Derecho a que los servicios ofertados sean accesibles a las personas con discapacidad o con dificultades de comunicación, de acuerdo con la legislación vigente y su normativa de desarrollo.
- h) Obtener la devolución del precio del viaje en el caso de una suspensión del servicio.
- i) A ser indemnizado por los daños que haya podido sufrir, de acuerdo con la legislación vigente.
- j) Derecho al transporte de sus equipajes.
- k) Derecho al transporte de animales de compañía y bicicletas, de acuerdo con los requisitos y condiciones que se determinen reglamentariamente.
- l) A cualquier otro derecho que le reconozcan las leyes y su desarrollo reglamentario.

Artículo 15
Deberes de las personas usuarias del transporte público

Las personas usuarias del transporte público tienen los siguientes deberes:

- a) Abonar el precio del billete o título de transporte del servicio que se realiza y conservarlo hasta la salida del vehículo o estación.
- b) Hacer un uso adecuado del vehículo de transporte, comportándose de acuerdo con las normas elementales de educación y convivencia.
- c) Viajar en los lugares habilitados para ello en cada medio de transporte.
- d) Atender a las indicaciones que formule el personal de la empresa transportista en relación a las condiciones de seguridad y de la prestación del servicio de transporte.
- e) Reunir las condiciones mínimas de sanidad, salubridad e higiene necesarias, a fin de evitar incomodidad o riesgo en los otros usuarios del servicio.
- f) No portar objetos que por su volumen, composición u otras causas puedan incomodar o supongan peligro para otros usuarios o para el medio de transporte.





- g) Mostrar el billete o título de transporte a requerimiento del personal de la empresa transportista en sus funciones de control.
- h) No dañar, causar deterioro ni ensuciar los vehículos de transporte ni sus instalaciones.
- i) Utilizar los servicios públicos de transporte de viajeros en las condiciones establecidas en esta ley y en los correspondientes reglamentos de servicio.

Artículo 16

Definición de la persona o entidad prestataria del transporte público

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

Artículo 17

Derechos de la persona o entidad prestataria del transporte público

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

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

Artículo 18

Deberes de la persona o entidad prestataria del transporte público

Son obligaciones de las personas prestatarias de transporte público de viajeros:

- a) Disponer de unos medios de transporte accesibles para todos, de acuerdo con lo establecido en la normativa sectorial de aplicación.
- b) Responder del correcto funcionamiento del servicio.
- c) Expedir al usuario el billete o justificante del transporte.
- d) Informar a las personas usuarias sobre los servicios ofertados y los precios autorizados que sean de aplicación.
- e) Contratar un seguro de viajeros que cubra los daños que puedan sufrir las personas usuarias del transporte público, aparte del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria previsto en texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre.
- f) Tramitar las quejas y reclamaciones que le presenten las personas usuarias ante la administración competente para resolverlas.
- g) Cumplir con los deberes, condiciones y límites establecidos en la autorización de transporte, contrato de gestión o título concesional, así como los señalados en la normativa de transportes.

Artículo 19

Reglamento de viajeros

El Gobierno de las Illes Balears, con la finalidad de establecer principios generales sobre derechos y deberes de las personas usuarias del transporte público y unificar las condiciones generales de su utilización en el ámbito territorial de toda la comunidad autónoma, aprobará los reglamentos de viajeros de transporte por carretera y de transporte ferroviario, sin perjuicio del desarrollo reglamentario que acuerden los consejos insulares.

Capítulo II

Transporte público regular de viajeros por carretera

Sección 1ª

Clasificación y requisitos

Artículo 20

Clasificación de los transportes regulares

Los transportes públicos regulares se clasifican en:

- a) Transportes públicos regulares de uso general: son los que van dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por



cualquier persona interesada.

b) Transportes públicos regulares de uso especial: son los que están dirigidos a grupos específicos de usuarios, tales como escolares, trabajadores o grupos homogéneos similares.

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

Artículo 21

Requisitos previos

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

Sección 2ª

Transporte público regular de viajeros de uso general

Subsección 1ª

Naturaleza y establecimiento de los servicios

Artículo 22

Naturaleza

1. El transporte público regular de viajeros de uso general tiene carácter de servicio público de titularidad de la administración y, como regla general, se prestará mediante un contrato administrativo especial de gestión de servicios públicos; no obstante, la administración podrá optar por la gestión directa de un servicio cuando estime que resulta más adecuado al interés general en función de su naturaleza y características.

El servicio se regirá por lo dispuesto en la presente ley, en la legislación de la Unión Europea y en la legislación nacional, así como en las disposiciones reglamentarias que se dicten para su ejecución y desarrollo. En lo no previsto expresamente en tales disposiciones, serán de aplicación supletoria las normas aplicables al contrato de gestión de los servicios públicos contenidas en la legislación general sobre los contratos del sector público.

2. Dicho transporte podrá ser utilizado por todas las personas que así lo deseen, independientemente de su condición, y que cumplan las condiciones recogidas en esta ley y en su desarrollo reglamentario.

Artículo 23

Establecimiento de servicios

1. La administración competente aprobará por resolución administrativa debidamente fundamentada, el establecimiento o la creación de un servicio regular de transporte público de viajeros de uso general, ya sea por propia iniciativa o a solicitud de particulares, teniendo en cuenta las demandas actuales y potenciales de transporte, los medios existentes para servirlos, las repercusiones de su inclusión en la red de transportes y el resto de circunstancias sociales que afecten o sean afectadas por dicho establecimiento. Dicha resolución deberá acompañarse del proyecto de prestación de los servicios.

2. Para la creación de nuevos servicios, la administración, en todo caso, deberá respetar las previsiones que en su caso se encuentren establecidas en los programas o planes de transporte, y éstos deberán ser objeto de las necesarias actualizaciones cuando no incluyan servicios cuyo establecimiento se demuestre necesario o conveniente con posterioridad a su aprobación.

Artículo 24

Tráficos y exclusividad del tráfico

1. Los tráfico constitutivos de cada servicio 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 a los viajeros que se desplacen entre los mismos.

2. Los servicios regulares se adjudicarán por el órgano competente de la administración correspondiente y tendrán carácter exclusivo, no pudiendo otorgarse otros que cubran tráfico coincidentes, salvo en los supuestos que reglamentariamente se exceptúen por razones fundadas de interés general; en consecuencia, los nuevos servicios que sean creados no podrán cubrir tráfico coincidentes con los que ya se encuentren atendidos por otros preexistentes.



Tampoco procederá el establecimiento de nuevos servicios cuando, sin producirse coincidencia absoluta de tráficos con otros servicios preexistentes, la localización geográfica y número de habitantes de los núcleos en que el nuevo servicio tendría su origen o destino supondría atender demandas de transporte sustancialmente coincidentes con los que ya se encuentren atendidos por otros preexistentes.

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

3. No se permitirá la creación de nuevos servicios regulares permanentes de viajeros de uso general ni su modificación o prórroga, cuando no sean económicamente sostenibles, entendiéndose este concepto como el equilibrio entre los costes y el interés público satisfecho, en consonancia con lo establecido en el artículo 2 de esta ley y su desarrollo reglamentario.

Subsección 2ª
Adjudicación del contrato y vigencia

Artículo 25

Modalidad del contrato y adjudicación

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

2. Para el otorgamiento de la concesión se seguirá el procedimiento abierto, de acuerdo con lo establecido en la normativa estatal vigente. En casos justificados se podrá recurrir a otras modalidades de contratación previstas en el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de contratos del sector público o normativa que lo sustituya.

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

4. El pliego de condiciones que haya de regir el contrato, tomará como base el proyecto aprobado por la administración junto con la resolución de establecimiento del servicio, e incluirá, como mínimo, los requisitos establecidos en la normativa estatal vigente, así como todas aquellas otras circunstancias que delimiten el servicio y configuren su prestación.

5. Todo el procedimiento relativo a la adjudicación del servicio así como al contrato de gestión del servicio público, prestación del mismo, condiciones de aplicación, modificación y extinción, se seguirá de acuerdo con lo establecido en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, modificada por la Ley 9/2013, de 4 de julio, y su desarrollo reglamentario, y supletoriamente, por la normativa vigente en materia de contratos del sector público.

Artículo 26

Vigencia del contrato

1. Los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera que se adjudiquen a partir de la entrada en vigor de esta ley, determinarán su plazo de duración atendiendo a sus características y a los plazos de amortización de los activos necesarios para su prestación y que deban ser aportados por el transportista.

2. La duración de los contratos de servicio público, de conformidad con lo dispuesto en la legislación de la Unión Europea reguladora de la materia y en las disposiciones reglamentarias dictadas para su ejecución y desarrollo, no podrá ser superior a 10 años.

Sin embargo, si resultara necesario teniendo en cuenta las condiciones de amortización de los activos aportados, la duración del contrato, evaluada positivamente la gestión de la explotación, podrá prorrogarse como máximo por un plazo no superior a la mitad del periodo originalmente establecido.

Sección 3ª
Transporte público regular de viajeros de uso especial

Artículo 27

Transportes regulares de uso especial

1. De acuerdo con la definición establecida en el artículo 20.b) de esta ley, los transportes regulares de uso especial únicamente podrán





prestarse previa obtención de la correspondiente autorización especial otorgada por la administración competente en materia de transportes. Reglamentariamente se establecerán las condiciones específicas de explotación, así como el plazo de duración, extinción y su posible renovación, de acuerdo con lo convenido previamente con las personas usuarias o sus representantes, a través del oportuno contrato o precontrato.

2. Con carácter excepcional, cuando no exista un servicio de transporte regular de uso general que cubra los tráficos que se pretenden atender, se podrá autorizar la utilización de los transportes regulares de uso especial de escolares, siempre que su ocupación lo permita, por usuarios distintos de aquellos para los que fue autorizado el servicio. En todo caso, dicha posibilidad requerirá la conformidad del Centro o Asociación de Padres afectados.

Sección 4ª *Otros tipos de transporte*

Artículo 28 **Transporte regular en condiciones especiales de prestación**

Reglamentariamente se podrán desarrollar los siguientes supuestos de servicio regular de viajero en condiciones especiales de prestación:

1. Para atender la demanda generada en determinados puntos debido a una gran acumulación de usuarios en un corto periodo de tiempo, la administración competente podrá autorizar el establecimiento de servicios regulares temporales de transporte público de viajeros, tanto de carácter urbano como interurbano, con la finalidad de atender, únicamente, esta demanda puntual.

Este tipo de transporte deberá prestarse en vehículos de más de nueve plazas incluida la persona conductora, y podrá realizarse tanto en horario diurno como nocturno, entendiéndose éste último como el que se desarrolla entre las 23'00 y las 07'00 horas.

Estos servicios de transporte se llevarán a cabo por la empresa prestataria del servicio público regular de viajeros que tenga autorizados dichos tráficos; en el caso en que dicha empresa no esté interesada en prestar el servicio, la administración podrá otorgar habilitación administrativa a cualquier otra empresa que esté interesada en su realización.

2. Cuando las circunstancias así lo requieran, los ayuntamientos podrán prestar directamente servicio regular de viajeros de carácter urbano o interurbano, siempre y cuando dichos servicios consistan en la aportación de viajeros a una línea regular preexistente, para lo cual podrán utilizar vehículos de su titularidad calificados como turismo o autobús, o utilizar, en su caso, los vehículos residenciados en su municipio, autorizados para la actividad de transporte público de viajeros en vehículos de turismo.

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

Artículo 29 **Transporte a la demanda**

1. Constituyen transporte a la demanda aquellos servicios integrados dentro de un contrato de gestión de servicio público o concesión administrativa de transporte de viajeros de uso general por carretera, o los prestados en régimen de gestión directa por los medios o formas legalmente reconocidos, cuya prestación se hace depender, en algún momento, de quien lo solicita. Estos servicios se circunscriben al ámbito territorial y a los tráficos establecidos en el título habilitante y serán de obligada prestación en las condiciones establecidas en dicho título.

2. Los servicios se realizarán sujetos a itinerario y horario predeterminado, pudiendo utilizarse los vehículos del propio concesionario u otros que aporte a tal efecto habilitados para realizar transporte público discrecional de viajeros.

Artículo 30 **Transporte zonal**

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

2. También se entenderá como transporte zonal el servicio regular que integra la recogida de viajeros de diversos núcleos de población para trasladarlos a una estación ferroviaria con la finalidad de efectuar un transporte combinado con el ferrocarril u otro modo de transporte.

3. Las características del servicio, sus condiciones específicas y la duración del contrato, vendrán recogidas en el propio contrato o autorización administrativa habilitante para la prestación del mismo.





Capítulo III
Transporte público urbano regular de viajeros

Sección 1ª
Definición y normativa aplicable

Artículo 31

Definición

1. Con carácter general, los municipios son competentes para la ordenación, la gestión, la inspección y la sanción de los transportes públicos urbanos de viajeros, tanto regulares como discrecionales, que se presten exclusivamente dentro de su propio término municipal.
2. El servicio de transporte público urbano regular de viajeros es aquel que se desarrolla en un núcleo de población de un mismo término municipal o entre los distintos núcleos poblacionales situados dentro de un mismo municipio.
3. Cuando los servicios públicos urbanos afecten a intereses que trasciendan de los puramente municipales, las correspondientes competencias de los entes locales afectados se ejercerá de forma coordinada con las entidades de ámbito superior, según lo establecido por esta ley y en la correspondiente normativa estatal.

Artículo 32

Régimen de prestación del servicio

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

No obstante, 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, o prestarse como gestión pública directa 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. En éstos casos se aplicará lo dispuesto en el artículo 5 del Reglamento Europeo 1370/2007 sobre servicios públicos de transporte de viajeros.

2. El servicio urbano de transporte regular podrá prestarse mediante autobuses urbanos, servicios tranviarios, o por cualquier otro medio. Estos servicios se prestarán, en todo caso, en régimen de exclusividad de tráfico.
3. La prestación de transportes regulares de viajeros de uso especial deberá estar precedida de la correspondiente autorización administrativa emitida por el ayuntamiento competente, en la que se regule las condiciones de prestación del servicio y su vigencia. En todo lo no regulado específicamente, será de aplicación lo establecido en esta ley y su desarrollo reglamentario para el transporte regular de viajeros de uso especial por carretera.

Sección 2ª
Servicio urbano de transporte regular de viajeros

Artículo 33

Régimen jurídico

El establecimiento, adjudicación y prestación de los servicios urbanos de transporte público regular de viajeros de uso general se regirán, sin perjuicio de la aplicación de la legislación básica estatal que les afecte, por la presente ley, su normativa de desarrollo y las correspondientes normas que, en su caso, aprueben las respectivas entidades locales, las cuales deberán respetar lo dispuesto en las normas autonómicas, estatales y europeas 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 y estatal.

Artículo 34

Plan de explotación

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

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



- b) Itinerario, calendario, horarios y expediciones, así como el marco tarifario resultante
- c) Coincidencias de tráficos con concesiones de servicio interurbano preexistentes.
- d) Medidas de coordinación entre los servicios urbanos e interurbanos coincidentes.
- e) Infraestructuras necesarias para la prestación de los servicios.
- f) Sistema de financiación de los servicios coordinados y medidas de compensación económica en su caso a favor de la persona titular de los servicios interurbanos que se vea afectado por el plan de coordinación.

Sección 3ª

Coordinación de los servicios urbanos e interurbanos

Artículo 35

Prohibición de coincidencia

1. No podrá establecerse ningún tipo de transporte regular de viajeros urbano o interurbano cuando haya coincidencia de tráfico con un servicio de transporte regular preexistente en la misma zona.
2. Como excepción a lo dispuesto en el punto anterior, el establecimiento de nuevos servicios de competencia municipal o la modificación de los existentes, que afecten a tráficos atendidos por concesionarios de servicio público de viajeros interurbano, quedará supeditada a la previa conformidad de la autoridad concedente del servicio interurbano, la cual está condicionada a la aprobación de un plan de coordinación de la explotación de ambos servicios, en el que el municipio deberá justificar la insuficiencia del servicio existente para atender adecuadamente las necesidades de sus usuarios. Dicho plan, una vez sometido a información pública, deberá aprobarse provisionalmente por el ayuntamiento, y posteriormente por la autoridad competente en materia de transportes.

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

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

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

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

- a) Que el servicio o línea de que se trate suponga una duplicidad o una concurrencia innecesaria con otra línea ya existente
- b) Que la explotación no se plantee en términos económica y financieramente viables o socialmente rentables, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

Artículo 36

Planificación

1. Antes de iniciar la convocatoria para concursar un servicio público regular de viajeros por carretera, ya sea por la finalización de la concesión anterior o por la puesta en marcha de un nuevo servicio, la Autoridad competente deberá notificar su implantación a los municipios por los que deba discurrir dicho servicio, a los efectos de que los ayuntamientos puedan informar sobre la exclusión de los tráficos urbanos que pudieran quedar afectados por la concesión interurbana. En estos casos, el municipio deberá redactar y aprobar, en un plazo máximo de tres meses, un plan de explotación de estos servicios.

Para la redacción de este plan de explotación no se tendrán en cuenta, en su caso, los servicios urbanos que venía prestando el anterior concesionario.

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

Transcurrido el plazo de tres meses sin que se haya aprobado el correspondiente plan de explotación, la administración de transportes podrá entender que el ayuntamiento desiste de su iniciativa y proceder a convocar el concurso correspondiente con los tráficos urbanos incluidos.

Artículo 37

Establecimiento de paradas

1. La competencia para establecer la ubicación de las paradas urbanas de los servicios interurbanos de viajeros corresponderá a la autoridad





competente en materia de transporte por carretera, la cual requerirá informe previo al ayuntamiento correspondiente que deberá emitirlo en el plazo máximo de un mes. Transcurrido el plazo establecido sin recibir dicha información, la administración de transportes podrá proseguir el expediente.

2. El informe municipal deberá analizar la repercusión de la parada del servicio interurbano sobre la circulación urbana y, en el caso en que exista en ese mismo punto de parada una coincidencia de servicios urbanos e interurbanos, deberá analizar la incidencia sobre el tráfico urbano preexistente.

3. Los criterios que deberán tenerse en cuenta por parte de la autoridad interurbana, para la ubicación de las paradas urbanas son los siguientes:

- a) El número de usuarios afectados
- b) La incidencia en la prestación del servicio
- c) La repercusión sobre la circulación urbana y la seguridad vial
- d) El acceso a los servicios de transporte urbano, así como a centros educativos, sanitarios, de trabajo, de ocio, etc.

4. El establecimiento de paradas interurbanas en zonas urbanas no habilita, en ningún caso, a realizar tráficos urbanos.

5. Las paradas de autobús de transporte urbano tendrán que ser accesibles de conformidad al Decreto 110/2010, de 15 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento para la mejora de la accesibilidad y la supresión de barreras arquitectónicas.

Sección 4ª

Transporte público regular de uso especial y otros tipos de transporte

Artículo 38

Competencias y regulación

Corresponderá a los municipios el ejercicio de las competencias sobre los transportes regulados en el capítulo segundo del título primero de esta ley, artículos del 27 al 30, cuando se desarrollen íntegramente dentro de su ámbito territorial.

Sección 5ª

Transporte metropolitano

Artículo 39

Definición

Se entiende por transporte metropolitano aquel que discurre por municipios contiguos entre los que se produzcan influencias recíprocas entre sus servicios de transportes derivadas de su interrelación económica, laboral o social.

Artículo 40

Régimen de prestación del servicio

1. En aquellas zonas donde existan núcleos urbanos dependientes de diferentes municipios que, bien por su configuración urbanística, asentamiento y volumen de población, o bien por circunstancias de orden económico y social, presenten problemas de coordinación entre redes de transportes, la administración competente podrá establecer un régimen específico que asegure la existencia de un sistema armónico de transporte urbano.

2. El establecimiento de ese transporte metropolitano podrá llevarse a cabo a través de convenios entre municipios o mediante la utilización de una entidad pública de derecho o consorcio de transportes que regule la ordenación unitaria de los servicios de transporte en la zona de que se trate.

3. En el supuesto de convenio, el acuerdo entre municipios podrá consistir en una encomienda de gestión de un municipio a favor de otro para el establecimiento de un único servicio regular de viajeros, siempre que, por su continuidad territorial, el núcleo urbano del municipio cedente se considere un apéndice de la línea principal, y a ésta le corresponda más de un 80% del servicio metropolitano en cuestión.

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



Sección 6ª
Mini-trenes

Artículo 41
Definición

1. Se entenderá como mini-tren o tren turístico aquellos vehículos definidos en el Anexo II a) del Reglamento de Vehículos aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, que sin utilizar camino de rodadura fijo ni medios fijos de captación de energía, circulen, con carácter general, íntegramente dentro de un mismo núcleo urbano o entre núcleos urbanos de diferentes municipios entre los que exista continuidad, realizando transporte público pero de interés o finalidad turística.
2. No obstante, si el mini tren discurre por vías interurbanas que unan entre sí distintos núcleos de población de un mismo término municipal o que tenga carácter interurbano, deberá mediar informe vinculante del órgano gestor de carreteras y de la autoridad competente en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, con la finalidad de que dichos organismos evalúen, principalmente, los riesgos en materia de seguridad vial.

Artículo 42
Competencias, autorización y requisitos de prestación del servicio

1. La competencia para autorizar los servicios de mini tren corresponderá al Ayuntamiento siempre que el ámbito del trayecto solicitado discorra por el propio término municipal; cuando afecte a dos municipios o más, la autorización corresponderá a la administración competente en materia de transportes. En aquellos casos en que el servicio discorra entre dos núcleos de población en los que exista continuidad pero pertenecientes a distintos términos municipales, cada ayuntamiento otorgará la autorización correspondiente a su trazado, salvo supuestos que puedan regularse bajo la autorización de un transporte metropolitano, regulado en los artículos 39 y 40 de esta ley.
2. La administración competente resolverá fijando el plazo, las condiciones y requisitos de la autorización para la prestación del servicio.
3. Cuando el recorrido afecte a más de un municipio, la administración competente en materia de transportes deberá solicitar informe a los ayuntamientos afectados para poder evaluar la necesidad de someterlo al Plan de coordinación previsto en la sección tercera de este capítulo.
4. En el supuesto de que el servicio se desarrolle entre distintos núcleos de población de un mismo término municipal, el ayuntamiento correspondiente deberá solicitar informe de la administración competente en materia de transportes terrestres si el servicio del mini tren pudiera afectar a un servicio regular de uso general preexistente.
5. La prestación de estos servicios siempre será a cuenta y riesgo de su titular.

Artículo 43
Condiciones del servicio

1. Las autorizaciones contempladas en esta sección quedarán condicionadas a la suscripción de los seguros de responsabilidad civil que cubran los daños que puedan sufrir los viajeros con ocasión del transporte.
2. La administración competente podrá, con carácter particular, establecer otros requisitos debidamente justificados, así como fijar la vigencia de la autorización.

Artículo 44
Requisitos de los vehículos

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

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



Sección 7ª
Vehículos de menos de cuatro ruedas

Artículo 45
Condiciones generales

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

Artículo 46
Competencias, autorización y requisitos

1. La competencia para autorizar el transporte de viajeros en vehículos de menos de cuatro ruedas, corresponderá al municipio en el que se desarrolle la actividad.
2. La autorización se documentará en la correspondiente licencia municipal previo cumplimiento de los requisitos que se establezcan mediante ordenanza municipal, en la que con carácter particular, se especificará la vigencia de la misma.
3. La obtención de la autorización quedará condicionada a la suscripción de los seguros de responsabilidad civil que cubran los daños que puedan sufrir los viajeros con ocasión del transporte.
4. Estos vehículos, en tanto en cuanto hayan obtenido licencia municipal para realizar transporte público de viajeros, podrán efectuar recorridos interurbanos siempre y cuando obtengan la preceptiva autorización, que se otorgará previo cumplimiento de los requisitos que reglamentariamente puedan establecerse y los vehículos se adapten a las características de las vías públicas que utilicen en sus desplazamientos.

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

Sección 1ª
Concepto, ámbito de aplicación y competencias

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

1. El objeto del presente capítulo es regular la prestación del servicio de auto-taxi, entendiéndose, a los efectos de esta ley, como el transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo, realizado por cuenta ajena mediante retribución económica, prestado íntegramente en un único término municipal del territorio de la comunidad autónoma de las Illes Balears.
2. La prestación del servicio de auto-taxi se regirá por la presente ley y las normas de la comunidad autónoma de las Illes Balears que le afecten, así como por las correspondientes ordenanzas municipales.
3. La prestación del servicio de auto-taxi se somete a los siguientes principios:
 - a) Establecimiento de tarifas obligatorias dirigidas a asegurar el equilibrio económico de la actividad.
 - b) Suficiencia del servicio.
 - c) Respeto a los derechos de las personas usuarias.

Artículo 48
Competencias

Corresponde a los ayuntamientos con carácter general, el ejercicio de las competencias administrativas en relación con el servicio de auto-taxi y en particular, el establecimiento de su normativa, el otorgamiento y anulación de las licencias, la definición del marco tarifario, la acreditación a través del procedimiento establecido de la aptitud de las personas conductoras, así como del régimen, en su caso, de incompatibilidades de los mismos, y el ejercicio de las tareas inspectora y sancionadora.



Artículo 49

Condiciones generales de prestación del servicio

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

- a) Los servicios deberán prestarse íntegramente en un único término municipal del territorio de la comunidad autónoma de las Illes Balears, salvo los supuestos legal o reglamentariamente exceptuados.
- b) La prestación del servicio se efectuará mediante vehículos de turismo cuya capacidad máxima podrá ser de hasta de siete plazas incluida la de la persona conductora. Los vehículos adaptados para personas con discapacidad podrán ser de hasta nueve plazas, pero en todo caso no podrán transportar más de siete personas incluida la persona conductora.
- c) Los ayuntamientos, de acuerdo con la normativa vigente en la materia, deberán garantizar el acceso de todas las personas al servicio de auto-taxi y con esta finalidad, deberán promover y asegurar la incorporación de vehículos adaptados al uso de personas con discapacidad, en cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transportes para personas con discapacidad.

Los vehículos adaptados darán servicio preferente a las personas con discapacidad, pero no tendrán este uso exclusivo. No se podrá negar el acceso a los vehículos a los perros de asistencia, ni se limitará el transporte de las sillas de ruedas o similares de las personas con discapacidad.

- d) Los servicios de auto-taxi deberán realizarse mediante la contratación global de la capacidad total del vehículo.
- e) Todos los vehículos que presten servicios de auto-taxi deberán estar provistos de un aparato taxímetro de modelo debidamente aprobado, correctamente instalado y verificado, según se dispone en el Real Decreto 889/2006, de 21 de julio, por el que se regula el control metrológico del Estado sobre instrumentos de medida, y la Orden ITC/3709/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado sobre los aparatos taxímetros, o normativa que la sustituya, salvo los vehículos de sustitución que hayan notificado este hecho a la administración y cuya autorización esté radicada en municipios que tengan expedidas y vigentes más de cien licencias de auto-taxis; en cuanto a los municipios que dispongan de menos de cien licencias se estará a lo dispuesto reglamentariamente. Igualmente, todos los vehículos deberán disponer de un módulo exterior que indique en el interior y en el exterior del mismo tanto la disponibilidad del vehículo como su tarifa.

2. Los ayuntamientos regularán los siguientes aspectos del servicio:

- a) Las condiciones de estacionamiento, los turnos de las paradas y la circulación de los vehículos en las vías públicas.
- b) La normativa relativa a la explotación de las licencias de auto-taxi en relación a los días de descanso, las vacaciones, turnos de guardia, excedencias y actividades auxiliares y complementarias del taxi.
- c) Las condiciones exigibles a los vehículos: cilindrada, carrocería, ventanillas, pintura, distintivos y categoría de los vehículos, así como la imagen corporativa
- d) Las normas básicas de indumentaria y equipamiento de la persona conductora.
- e) Las condiciones específicas por las que se puede negar la realización de un servicio.
- f) La formación específica de la persona conductora en relación a las pautas de atención a las personas con discapacidad.
- g) Cualquier otra de carácter análogo a las anteriores referidas a las condiciones de prestación de los servicios de auto-taxi y, particularmente, a su calidad y adaptación a la demanda de las personas usuarias.

Artículo 50

Régimen tarifario

1. Los ayuntamientos, dentro de su ámbito territorial, podrán fijar las tarifas previa audiencia de las asociaciones representativas del sector y de las asociaciones de consumidores y usuarios.

Las tarifas deberán garantizar la cobertura del coste real del servicio en condiciones normales de productividad y organización y permitir una adecuada amortización y un razonable beneficio industrial, pudiendo ser revisadas periódicamente o de manera excepcional cuando se produzca una variación en los costes que altere significativamente el equilibrio económico.

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

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

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



Artículo 51

Prestación efectiva del servicio de auto-taxi

1. Los titulares de las licencias prestarán el servicio en las condiciones y régimen jurídico establecido en la presente ley y demás normas reglamentarias.
2. El servicio podrá prestarse por su titular y/o mediante la contratación laboral de conductores, contratados conforme al Estatuto de los Trabajadores ó normativa que sea de aplicación y que reúnan las condiciones de carácter personal establecidas para ello.

Sección 2ª

Títulos habilitantes para la prestación del servicio de auto-taxi

Artículo 52

Licencias de auto-taxi

1. Los servicios de auto-taxi se realizarán mediante los vehículos adscritos a las licencias municipales, salvo los vehículos de sustitución que hayan notificado este hecho a la administración en los casos de accidente, avería y similares.
2. Cada licencia estará referida a un vehículo concreto identificado por su matrícula, sin perjuicio de otros datos que sean exigibles.
3. Las licencias de auto taxi se expedirán a las personas físicas o jurídicas que reúnan los requisitos exigidos para el ejercicio de la actividad.

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

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

Artículo 53

Régimen jurídico

1. Los ayuntamientos establecerán el procedimiento para el otorgamiento de las licencias, su modificación, extinción y las condiciones de prestación del servicio. Al mismo podrán concurrir todas las personas que acrediten el cumplimiento de los requisitos exigidos de carácter personal, económico, laboral y social, así como otros que puedan determinarse reglamentariamente, garantizándose en todo caso los principios de publicidad, transparencia y libre concurrencia.
2. Las licencias de auto taxi podrán ser de carácter ordinario, que son aquellas otorgadas sin un término de duración determinada, y de carácter temporal, que son las otorgadas cuando las necesidades coyunturales existentes en el sector así lo aconsejen, con una duración determinada, dentro del ámbito territorial de los respectivos ayuntamientos.
3. Para el otorgamiento de las licencias ordinarias, los ayuntamientos deberán elaborar una memoria justificativa de la necesidad o conveniencia del establecimiento de las nuevas licencias, debiendo además dar traslado de ello a las asociaciones más representativas del sector dentro de su término municipal; en defecto de éstas, a las asociaciones de ámbito insular o autonómicas.
4. Para el otorgamiento de las licencias temporales, los ayuntamientos, mediante un acto administrativo, aprobarán un plan regulador que determine su adjudicación, las condiciones de prestación del servicio, el número mínimo y máximo de licencias, las condiciones a las cuales habrán de sujetarse, los derechos y las obligaciones, la cuantía de la tasa que en su caso se establezca, los supuestos de revocación, el plazo de duración y demás condiciones que se consideren oportunas o necesarias.

Los ayuntamientos comunicarán, a los órganos competentes para la expedición de las autorizaciones interurbanas en su respectivo ámbito insular, la previsión anual de licencias temporales de auto-taxi, a los efectos de la aplicación del régimen jurídico establecido en el artículo 69.4 de esta ley.

Artículo 54

Transmisión

1. La transmisión de las licencias ordinarias estará condicionada a la previa autorización del ayuntamiento competente y al cumplimiento de las condiciones exigidas en la presente ley, en el reglamento que la desarrolle y en la normativa municipal reguladora de la materia del servicio de auto-taxi.





2. La transmisibilidad de las licencias de auto-taxi quedará, en todo caso, condicionada al pago de los tributos y sanciones pecuniarias impuestas por resolución firme en vía administrativa que recaigan sobre la persona titular para el ejercicio de la actividad.

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

Artículo 55

Extinción

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

- a) La renuncia de su titular, a través de un escrito dirigido al órgano que concedió la licencia.
- b) La revocación, en los supuestos previstos en el artículo 111.1 de este texto legal, una vez finalizado el correspondiente expediente administrativo por resolución firme.
- c) La revocación por razones de interés público, con derecho a la correspondiente indemnización económica, que se ha de calcular de conformidad con los parámetros objetivos que determinen su valor real.
- d) La revocación, en los casos que reglamentariamente se determinen.
- e) El arrendamiento, cesión o traspaso de la explotación de las licencias y de los vehículos afectos a los mismos.

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

Artículo 56

El permiso municipal de taxista

1. Para la conducción de vehículos con licencia de auto-taxi se requerirá la obtención del permiso municipal de taxista.
2. Para obtener el permiso municipal de taxista, la persona interesada deberá cumplir los requisitos y condiciones exigidas en la norma de desarrollo de la presente ley así como de los reglamentos municipales.
3. Los permisos municipales de taxista se renovarán cada cinco años y se podrán prorrogar expresamente por el mismo plazo.
4. El taxista deberá solicitar la renovación del permiso municipal de taxista antes de que finalice la vigencia.

Sección 3ª

Vehículos y régimen económico

Artículo 57

Vehículos y características

1. La licencia municipal de auto-taxi únicamente podrá tener adscrita un solo vehículo, del cual disponga su titular en virtud de cualquiera de los siguientes títulos: propiedad o usufructo, arrendamiento financiero o leasing.
2. Los vehículos de turismo destinados a la prestación del servicio de auto-taxi deberán cumplir los requisitos que se determinen reglamentariamente en cuanto a las condiciones genéricas de seguridad, capacidad, confort, antigüedad máxima, prestaciones medioambientales, imagen corporativa y, en su caso, de accesibilidad.
3. El número de plazas de los vehículos adscritos a las licencias de auto-taxi no podrá ser superior a siete, incluida la persona conductora.
4. Como excepción a lo establecido en el párrafo anterior, los vehículos destinados al transporte de personas con discapacidad, en todo caso serán vehículos de turismo cuya capacidad máxima podrá ser de hasta nueve plazas incluida la persona conductora y las plazas que excedan de siete quedarán reservadas a los mecanismos de sujeción de la silla de ruedas. En ningún caso se podrán transportar en estos vehículos a más de siete personas incluida la persona conductora.

Artículo 58

Sustitución del vehículo

Cuando sea necesario substituir temporalmente el vehículo con el que se realiza la prestación del servicio del taxi, en caso de avería o accidente, se habrán de cumplir la totalidad de las condiciones que se determinen reglamentariamente.





Sección 4ª

Derechos y obligaciones de las personas usuarias

Artículo 59

Derechos y obligaciones de las personas usuarias

1. Las personas que utilicen los servicios de auto-taxi tienen, con carácter enunciativo, los siguientes derechos:

- a) Conocer la identidad de la persona o entidad prestataria y de la autorización así como las condiciones y precio del servicio.
- b) Transportar sus equipajes en las condiciones reglamentariamente establecidas.
- c) A la prestación del servicio en las condiciones de seguridad, higiene, accesibilidad y confort establecidos.
- d) Libre elección de la ruta.
- e) Formular las reclamaciones.

2. Son obligaciones de las personas usuarias del servicio de auto-taxi:

- a) Pagar el precio de los servicios según el régimen de tarifas establecido.
- b) Observar un correcto comportamiento durante el servicio.
- c) No manipular, destruir ni deteriorar ningún elemento del vehículo durante el servicio.
- d) Respetar las instrucciones del conductor o conductora del vehículo, siempre que las mismas estén dirigidas a una mejor prestación del servicio.

Capítulo V

Transporte público discrecional de viajeros

Sección 1ª

Transporte público discrecional de viajeros en autobús

Artículo 60

Definición

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

Artículo 61

Régimen jurídico

1. Para la realización de transporte público discrecional de viajeros en autobús, se requiere la previa obtención de la correspondiente autorización que habilite para ello expedida por el órgano competente de la administración de transportes en que esté domiciliada dicha autorización; ésta habilitará para realizar tanto transporte urbano como interurbano.

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

3. Previo informe técnico justificativo, se podrán crear autorizaciones de transporte discrecional de viajeros en autobús de ámbito autonómico o insular, cuyo régimen de otorgamiento, modificación, extinción y condiciones de prestación se establecerá mediante el procedimiento que reglamentariamente se establezca.

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

Artículo 62

Condiciones generales de prestación

1. Durante la realización de los transportes públicos discretionales de viajeros deberán respetarse los límites señalados para el vehículo utilizado en su permiso de circulación, en relación con el número máximo de viajeros que puede transportar.

En su caso, habrán de respetarse, asimismo, cuantas otras limitaciones en relación con el número de viajeros vengán establecidas en las autorizaciones o títulos en que específicamente se ampare el transporte que se realice o se encuentren establecidas en las normas que resulten de aplicación.





2. En todo caso, la autorización habilita para transportar el equipaje de los viajeros que ocupen el vehículo.
3. Asimismo, los vehículos amparados en una autorización de transporte público discrecional de viajeros podrán transportar objetos o encargos distintos de los equipajes de las personas viajeras, cuando su transporte resulte compatible con las características del vehículo y no implique molestias o inconvenientes injustificados para el pasaje ni para la seguridad de los vehículos.

Artículo 63 **Contratación**

1. Los transportes discretionales de viajeros en autobús, deberán ser contratados como regla general por la capacidad total del vehículo.
2. No obstante lo anterior, por razones de adecuada ordenación del sistema de transportes, en esta comunidad autónoma podrá admitirse, la contratación por plaza, con pago individual por asiento, en los siguientes supuestos:
 - a) En los transportes turísticos.
 - b) En los transportes discretionales que tengan origen o destino en puertos y aeropuertos de las Illes Balears y que hayan sido contratadas la ida o la vuelta o ambos trayectos directamente por las personas usuarias, con carácter previo a su desplazamiento al territorio de las mismas, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.
 - c) En otros supuestos excepcionales que reglamentariamente puedan establecerse.
3. En todo caso, la contratación del transporte discrecional de viajeros en autobús deberá realizarse en nombre propio o mediante un mediador autorizado por la administración de transportes u otros intermediarios reconocidos por la legislación específica de turismo.

Artículo 64 **Actividades de intermediación**

La intermediación en la contratación de los transportes públicos de viajeros queda reservada a:

- a) Las personas físicas o jurídicas que sean titulares de una licencia o autorización de transporte público que les habilite para la realización de esta clase de transporte.
- b) Las agencias de viajes y otros intermediarios, que en la contratación de cualesquiera modalidades de transporte de viajeros se regirá por la legislación específica de turismo.
- c) Las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización, que podrán intermediar, en todo caso, en la contratación de transportes discretionales de viajeros que vayan a ser prestados por aquellos de sus socios que sean titulares de autorización de transporte de viajeros.

Sección 2ª *Transporte turístico*

Artículo 65 **Definiciones**

1. Tendrán la consideración de transporte turístico aquellos transportes que, sin tener una duración superior a 24 horas y sin incluir una pernoctación, se oferten a través de agencia de viajes u otros intermediarios reconocidos por la legislación específica de turismo, y se presten conjuntamente con otros servicios complementarios de naturaleza turística, tales como manutención, guía turístico o similar.
2. Reglamentariamente se establecerán las condiciones relativas a la prestación de los transportes turísticos.
3. No tienen la consideración de transportes turísticos, los regulados en el artículo 63.2.b) de este texto legal.

Artículo 66 **Vehículos**

Los transportes turísticos deberán llevarse a cabo con vehículos provistos de la correspondiente autorización de transporte público discrecional de viajeros, pudiéndose efectuar en los mismos contratación por plaza con pago individual por asiento.

Artículo 67 **Condiciones de prestación**

Reglamentariamente, dentro de cada ámbito insular, se determinarán las condiciones de prestación de los transportes turísticos.





Sección 3ª

Transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo

Artículo 68

Definiciones

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

- a) Servicio de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo: el transporte de las personas con sus equipajes
- b) Vehículo de turismo: vehículo automóvil distinto de la motocicleta, concebido y construido para el transporte de personas con una capacidad máxima de hasta nueve plazas incluida la persona conductora.

2. La prestación del servicio de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo, se somete a los siguientes principios:

- a) Intervención administrativa para garantizar un nivel de calidad adecuado en la prestación de este servicio de transporte público.
- b) Establecimiento de tarifas obligatorias o de referencia dirigidas a asegurar el equilibrio económico de la actividad y la suficiencia del servicio. Reglamentariamente se elaborará un modelo de estudio económico para la mejor gestión de la actualización de las tarifas, que equilibre los ingresos y los costes del servicio.
- c) Respeto a los derechos de las personas usuarias.

Artículo 69

Régimen jurídico

1. Para la prestación de los servicios de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo, será necesaria la obtención de la correspondiente autorización que habilite para ello, expedida por el órgano competente de la administración de transportes en que esté domiciliada dicha autorización.

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

3. El régimen jurídico de las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo de ámbito autonómico o insular, se establecerá por el órgano competente de la administración de Transportes en los respectivos ámbitos territoriales.

4. Las autorizaciones para la realización de transporte público discrecional de viajeros en vehículo de turismo de carácter temporal, se regirán por las disposiciones que establezcan los órganos competentes para la expedición de las autorizaciones en su respectivo ámbito insular sobre las condiciones a las que hayan de sujetarse, el procedimiento de autorización, los derechos y obligaciones que ha de asumir el sujeto autorizado, el plazo de duración, la cuantía de la tasa que en su caso se fije, los supuestos de revocación de la autorización y demás condiciones que se consideren oportunas.

Artículo 70

Títulos habilitantes

1. Con carácter general, la obtención de la autorización de transporte interurbano está sometida a la previa obtención de la correspondiente licencia de transporte urbano o auto-taxi, otorgada por el ayuntamiento del municipio en que esté residenciado el vehículo.

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

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

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

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

6. La persona titular de la autorización no podrá en ningún caso arrendar, ceder o traspasar la explotación del título habilitante ni del vehículo adscrito al mismo, sin perjuicio de los supuestos legalmente previstos de transmisión.



Artículo 71

Regímenes especiales de recogida de viajeros

1. La prestación del servicio de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo, con carácter general, se efectuará con origen en el municipio de residencia de la autorización de transporte interurbano y con la aplicación de las tarifas autorizadas.
2. No obstante lo anterior, se podrán constituir regímenes de recogida de viajeros fuera de los municipios de residencia de la autorización de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo.
3. Los órganos territoriales competentes para la expedición de las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo, establecerán las condiciones de recogida de viajeros para dichos regímenes y, en su caso, el régimen tarifario de aplicación.
4. El establecimiento y la ordenación de estos regímenes especiales de recogida de viajeros, se realizará sin perjuicio de las competencias que pudieran corresponder a los municipios en relación a la prestación del servicio y al otorgamiento y revocación de sus licencias municipales

Artículo 72

Competencias

1. La administración de transporte competente en cada ámbito, podrá acordar la encomienda de las competencias que le correspondan a un ayuntamiento o una agrupación de ellos.
2. En aquellos casos, en los que de acuerdo con lo previsto en el punto anterior, ejerza la competencia en materia de taxi el correspondiente ayuntamiento, podrán elaborarse y aprobarse las correspondientes ordenanzas municipales reguladoras de la prestación del servicio, con sujeción a lo dispuesto en la ley y en sus normas de desarrollo.

Artículo 73

Condiciones generales de prestación del servicio

1. La prestación del servicio se efectuará mediante vehículos de turismo cuya capacidad máxima podrá ser de hasta siete plazas, incluida la persona conductora.
2. Las características técnicas sobre la cilindrada, carrocería, ventanillas, pintura, distintivos y categoría de los vehículos, serán las que determinen los ayuntamientos dentro de su ámbito funcional, si bien reglamentariamente la administración competente para la expedición de las autorizaciones podrán establecer los requisitos mínimos que deberán reunir los vehículos destinados a esta actividad.
3. La prestación de servicio se efectuará a petición de la persona usuaria, bien de manera directa, bien mediante un centro de atención al usuario.
4. Con carácter general, el servicio de taxi interurbano deberá llevarse a término mediante la contratación global del vehículo.
5. Todos los vehículos destinados a esta actividad deberán de hallarse provistos del aparato taxímetro, en el que estarán incorporadas las tarifas y suplementos, que entrará en funcionamiento con la bajada de bandera.
6. En el vehículo deberá llevarse la documentación obligatoria reglamentariamente establecida por la normativa nacional y por los órganos competentes de la administración de transportes de la comunidad autónoma de las Illes Balears.
7. Reglamentariamente podrá regularse la realización del servicio de transporte de encargos, entendido en este caso como el transporte del equipaje u otros objetos personales de la persona usuaria sin hallarse él mismo en el vehículo. La realización de este servicio será opcional para la persona titular de la autorización.
8. Los municipios deberán garantizar el acceso de todas las personas al servicio de auto taxi y con esta finalidad, promoverán y aseguraran la incorporación de vehículos de turismo adaptados para el uso de personas con discapacidad, de acuerdo con la normativa vigente en la materia.

Artículo 74

De las personas conductoras

Reglamentariamente podrán establecerse los requisitos mínimos que deberán reunir las personas conductoras, la documentación de carácter personal que deberán presentar, así como lo derechos y deberes de las mismas.



Capítulo VI
Régimen sancionador y de control del transporte público de viajeros

Sección 1ª
De la Inspección

Artículo 75
Inspección

1. La inspección de los servicios regulados en este título será ejercida por los órganos competentes, según lo dispuesto en los artículos 5, 6 y 7 de esta ley.
2. Las personas que lleven a cabo las actividades de transportes de viajeros reguladas en la presente ley han de facilitar a la autoridad competente y a sus agentes, en el ejercicio de sus funciones, el acceso a sus vehículos e instalaciones, y permitirán el examen de la documentación exigida de acuerdo con esta ley y las disposiciones que la desarrollen o la legislación general en materia de transportes. Las personas que se encuentren en los vehículos o instalaciones citadas colaborarán, en todo caso, con la autoridad competente y a sus agentes, en el ejercicio de sus funciones.
3. La autoridad competente y sus agentes, podrán requerir la presentación de los documentos a que se refiere el párrafo anterior en las 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 presente ley y en su normativa de desarrollo.
4. Las actuaciones de la autoridad competente y sus agentes, se reflejarán en actos o boletines de denuncia 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 las personas interesadas. Los hechos constatados por la autoridad competente y sus agentes, tendrán valor probatorio cuando se formalicen en documento público, observando los requisitos legales pertinentes, sin perjuicio de las pruebas que puedan aportar las personas interesadas en defensa de sus derechos e intereses.
5. Los funcionarios adscritos a los servicios de Inspección de las distintas administraciones públicas competentes en materia de transportes terrestres, en el ejercicio de sus funciones, tendrán la consideración de autoridad.

Sección 2ª
De la responsabilidad

Artículo 76
Responsabilidad administrativa

1. La responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras del transporte de viajeros corresponderán:
 - a) A la persona física o jurídica titular de la licencia, contrato de servicio público o autorización, en las infracciones cometidas con ocasión de actividades y servicios sujetos a licencia, contrato o autorización administrativa.
 - b) A la persona física o jurídica titular de la actividad o propietaria del vehículo, en las infracciones cometidas con ocasión del ejercicio de las actividades reguladas en la presente ley sin haber solicitado y obtenido la correspondiente licencia, contrato o autorización.
 - c) A la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad en las infracciones cometidas por las personas usuarias y, en general, por terceros no incluidos en los apartados a) y b) y que realicen actividades afectadas por la legislación reguladora del transporte de viajeros.
2. Se exigirá la correspondiente responsabilidad administrativa por las infracciones señaladas en la presente ley, sin perjuicio de la que pueda corresponder a estos o a otros responsables por infracción de la legislación penal, de tráfico, laboral u otras aplicables.
3. Se exigirá la responsabilidad administrativa a las personas físicas o jurídicas a las que se refiere el apartado 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 77
Infracciones independientes

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. 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

Regla general

La imputación de responsabilidad administrativa por las infracciones previstas en la presente ley se realizará de conformidad con lo previsto en la misma y la normativa que la desarrolle, con las siguientes particularidades y referidos a los siguientes tipos de transporte:

- a. Transporte público regular de viajeros por carretera.
- b. Transporte público urbano regular de viajeros.
- c. Transporte público de viajeros en vehículos de menos de cuatro ruedas.
- d. Transporte público de viajeros en mini-trenes o trenes turísticos.
- e. Transporte público urbano de viajeros en vehículos de turismo (auto-taxis).
- f. Transporte público discrecional de viajeros en autobús y en vehículos de turismo.
- g. Transporte turístico.

Sección 3ª *De las Infracciones*

Artículo 79

Clasificación

Sin perjuicio de las causas de caducidad y de revocación y de las medidas correctoras y cautelares reguladas en esta ley, las infracciones que cometan las personas que estén sujetas a ella se clasificarán en muy graves, graves y leves.

Subsección 1ª *Transporte público regular de viajeros por carretera*

Artículo 80

Infracciones muy graves

Tendrá la consideración de infracción muy grave:

1. Realizar transporte público regular de viajeros careciendo del título habilitante.
2. El incumplimiento de las condiciones de explotación de los servicios de transporte público regular permanente o temporal de viajeros de uso general.
3. El incumplimiento de las condiciones de explotación de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso especial, transporte regular en condiciones especiales de prestación, transporte a la demanda y transporte zonal.
4. El incumplimiento de los tráficos o puntos de parada establecidos en el título habilitante.

Artículo 81

Infracciones graves

Tendrá la consideración de infracción grave:

Realizar transporte regular de viajeros de uso general mediante la utilización de servicios de transporte regular de uso especial, transporte regular en condiciones especiales de prestación, transporte a la demanda y transporte zonal, fuera de los supuestos reglamentariamente establecidos.

Artículo 82

Infracciones leves

Tendrá la consideración de infracción leve:



El incumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 14 de esta ley por parte de las personas que utilicen los servicios públicos regulados en la misma.

Subsección 2ª
Transporte público urbano de viajeros

Artículo 83
Infracciones muy graves

Tendrá la consideración de infracción muy grave:

1. La realización de servicio público urbano de transporte regular permanente de uso general de viajeros sin la obtención de la correspondiente concesión administrativa.
2. La realización de servicio público urbano de transporte regular de uso especial de viajeros, transporte regular en condiciones especiales de prestación, transporte a la demanda y transporte zonal, sin la obtención de la correspondiente autorización administrativa.

Artículo 84
Infracciones graves

Tendrá la consideración de infracción grave:

1. El incumplimiento de las condiciones de prestación de los servicios públicos regulares permanentes de viajeros de uso general.
2. El incumplimiento de las condiciones de prestación de los servicios públicos regulares de viajeros de uso especial, transporte regular en condiciones especiales de prestación, transporte a la demanda y transporte zonal.

Subsección 3ª
Transporte en vehículos de menos de cuatro ruedas

Artículo 85
Infracciones muy graves

Tendrá la consideración de infracción muy grave:

1. La realización de transporte de viajeros en vehículos de tres ruedas careciendo de la correspondiente licencia municipal.
2. Realizar transporte de viajeros careciendo del pertinente seguro de responsabilidad civil.

Artículo 86
Infracciones graves

Tendrá la consideración de infracción grave:

La realización del transporte de viajeros incumpliendo las condiciones establecidas en la licencia municipal.

Subsección 4ª
Transporte público urbano e interurbano de viajeros en mini-trenes o trenes turísticos

Artículo 87
Infracciones muy graves

Tendrá la consideración de infracción muy grave:

1. La prestación de los servicios en mini-trenes o trenes turísticos sin la obtención de la oportuna autorización o habiendo ésta perdido su vigencia.



2. La no suscripción de los seguros obligatorios establecidos por Ley.

Artículo 88

Infracciones graves

Tendrá la consideración de infracción grave:

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

Subsección 5ª

Transporte público urbano de viajeros en vehículos de turismo (auto-taxi)

Artículo 89

Infracciones muy graves

Tendrá la consideración de infracción muy grave:

1. Realizar transporte público de viajeros en vehículos de turismo careciendo de la preceptiva licencia municipal.
2. Carecer del correspondiente permiso municipal de taxista o no tenerlo en vigor, y circular en vehículo con signos externos propios de los auto-taxi de manera orientada a la captación de clientes o captando clientes sin contar con la preceptiva licencia.

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

3. No haber realizado o superado las revisiones que reglamentariamente hayan establecido las entidades locales.
4. Realizar servicios de transporte, con medios propios o ajenos, distintos a los autorizados expresamente por las autoridades correspondientes.
5. Realizar servicios de transportes, fuera de los límites territoriales amparados por las autorizaciones, salvo los supuestos legal o reglamentariamente exceptuados.
6. El incumplimiento de las condiciones de prestación del servicio de auto-taxi a que se refiere el artículo 49, así como el incumplimiento de las condiciones o requisitos para la transmisión de las licencias de auto-taxi, de acuerdo con lo establecido en el artículo 54.
7. La realización de transporte público urbano de viajeros en vehículos de turismo que superen el número de plazas legal o reglamentariamente establecido o que conste en la propia autorización.
8. La prestación de servicios utilizando vehículos las condiciones técnicas de los cuales no permitan asegurar el funcionamiento adecuado y representen riesgo de daños a las personas.
9. La negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de inspección y/o agentes de la autoridad, y el incumplimiento de las instrucciones o requerimientos que den en uso de las facultades que se les hayan conferido y, especialmente, el incumplimiento de las órdenes de inmovilización de los vehículos en los supuestos legalmente previstos.
10. La utilización de títulos que habiliten expedidos a nombre de otras personas sin hacer previamente la transmisión conforme a lo que establece esta ley y el resto de normativa de aplicación.

11. Dejar de prestar servicio durante más de treinta días seguidos, o sesenta no consecutivos durante un año, salvo que estén expresamente autorizados.

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

13. La falta o el funcionamiento inadecuado imputable al titular y/o conductor, como también la manipulación del taxímetro, sus elementos u otros instrumentos o medios de control que obligatoriamente se tengan que llevar instalados en el vehículo, salvo los supuestos legal o



reglamentariamente exceptuados.

14. Prestar servicio o circular en estado de embriaguez o bajo los efectos de estupefacientes o similares.
15. Abandonar un viajero sin prestar el servicio para el cual se le ha requerido o negarse a prestarlo sin causa justificada.
16. La conducción del vehículo adscrito a la licencia de auto-taxi por parte de personal sin el permiso municipal de taxista, con este permiso caducado, suspendido o retirado temporalmente, o sin cumplir las normas correspondientes de la Seguridad Social.
17. Prestar servicio o circular con un vehículo sin haber corregido las deficiencias de forma reiterada
18. El incumplimiento de la obligación de suscribir el seguro pertinente.
19. Las infracciones graves de acuerdo con lo previsto en el artículo 90 de la presente ley, cuando en los veinticuatro meses anteriores a su comisión la persona responsable haya sido objeto de sanción, mediante resolución firme, por infracción tipificada en un mismo apartado de este artículo.

Artículo 90

Infracciones graves

Tendrá la consideración de infracción grave:

1. No respetar los puntos de estacionamiento establecidos, el itinerario marcado por el cliente, los días libres y el horario que estén establecidos a este efecto.
2. La no concurrencia al servicio, salvo que se esté expresamente autorizado.
3. Cobrar cantidades distintas de las resultantes de las tarifas vigentes o cantidades por conceptos no tarifados, así como el cobro individual por asiento, en los supuestos no autorizados, o indicarlas inadecuadamente en la torreta.
4. Manipular o falsear de cualquier manera el libro de reclamaciones y/o talonario de recibos así como la falta de diligenciado o de datos esenciales.
5. La negativa u obstrucción en la actuación de los servicios de inspección y agentes de la autoridad cuando no se den las circunstancias previstas en el artículo 89.9 de esta ley.
6. Dejar de prestar servicio al público durante diez días consecutivos o quince días no consecutivos durante un mes o cuarenta días alternos durante un periodo de doce meses consecutivos. No se contarán los periodos, por cualquier causa, expresamente autorizados por el ayuntamiento.
7. No prestar, en caso de vehículos adaptados, servicio preferente a las personas con discapacidad, o no permitir el acceso a los vehículos a los perros de asistencia que utilicen las personas invidentes, o negarse a transportar las sillas de ruedas o similares de las personas con discapacidad.
8. Contratar servicios de transporte público urbano de viajeros en vehículos de turismo por plaza, fuera de los supuestos legal o reglamentariamente permitidos.
9. El incumplimiento de los requisitos relativos a las condiciones genéricas de seguridad, capacidad, confort, antigüedad máxima, prestaciones medioambientales, imagen corporativa y, en su caso, de accesibilidad establecida reglamentariamente.
10. La falta del documento preceptivo en el cual han de figurar las reclamaciones de las personas usuarias, o negar u obstaculizar su disposición al público, así como la ocultación o la demora injustificada de la comunicación a las administraciones de las reclamaciones o quejas consignadas en aquél de acuerdo con lo que determine esta ley.
11. El inicio de servicios fuera del ámbito territorial de la autorización, salvo en los casos legamente y/o reglamentariamente autorizados, cuando no deba ser considerado como infracción muy grave.
12. El incumplimiento de las prescripciones que puedan establecerse sobre la exhibición de publicidad en los vehículos.
13. La realización de la prestación del servicio con un vehículo de antigüedad superior a la reglamentariamente establecida.
14. Cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior cuando por su naturaleza, ocasión o circunstancias no se haya de calificar





como muy grave, lo que deberá justificarse en la resolución correspondiente.

15. Las infracciones no incluidas en los apartados precedentes que se califiquen como leves de acuerdo con el artículo 91 de la presente ley, cuando en los veinticuatro meses anteriores a su comisión la persona responsable haya sido objeto de sanción mediante resolución firme, por la infracción tipificada en un mismo apartado del artículo citado.

Artículo 91
Infracciones leves

Tendrá la consideración de infracción leve:

1. La realización de transportes para los cuales la normativa reguladora exija autorizaciones administrativas previas sin tenerlas, siempre que se cumplan los requisitos exigidos para su otorgamiento y así lo acrediten debidamente en la forma establecida en el último párrafo del artículo 89.2 de la presente ley.
2. Realizar el servicio sin llevar a bordo del vehículo la documentación exigida y/o no llevar los distintivos en el lugar establecido, conforme a lo que dispone la presente ley y la normativa de desarrollo, salvo que esta infracción se deba calificar como falta muy grave o grave, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos anteriores.
3. Transportar un mayor número de viajeros que el autorizado por la licencia, salvo que esta infracción se deba calificar como muy grave o grave, de acuerdo con lo que disponen los artículos anteriores.
4. No tener las tarifas, los avisos y otros documentos de exhibición obligada para conocimiento del viajero o situarlos en lugares diferentes a los previstos en esta ley o en la normativa que la desarrolla, y cualquier otra circunstancia relativa a sus dimensiones, legibilidad, redacción u otras que impidan el conocimiento del público o le ocasionen dificultades.
5. El incumplimiento por parte de las personas usuarias de las obligaciones establecidas en el artículo 59.2 de esta ley.
6. La no comunicación del cambio de domicilio por parte de la persona titular de licencia de auto-taxi y permiso municipal de taxista.
Cuando la falta de comunicación de los datos a los que hace referencia este apartado fuese determinante para el conocimiento por parte de la administración de hechos sancionables, se considerará interrumpido el plazo de prescripción hasta que la comunicación se produzca.
7. No mantener el vehículo en condiciones de limpieza y salubridad adecuadas y no señalar la prohibición de fumar.
8. La falta de cambio de moneda metálica o billetes hasta la cuantía que reglamentariamente se determine.
9. Cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior cuando, por su naturaleza, ocasión y circunstancias, no se haya de calificar como grave. La existencia de estas circunstancias se tiene que justificar y se tiene que motivar la resolución correspondiente.

Subsección 6ª
Transporte turístico

Artículo 92
Infracciones muy graves

Tendrá la consideración de infracción muy grave:

1. La realización de servicios con cobro individual o con reiteración de itinerario o turísticos al exclusivo amparo de autorizaciones de transporte discrecional, fuera de los supuestos expresamente permitidos o incumpliendo las condiciones establecidas para ello.
2. Realizar la actividad de mediación en la contratación de transporte turístico sin el título habilitante para ello.

Artículo 93
Infracciones graves

Tendrá la consideración de infracción grave:

1. El incumplimiento de algunas de las condiciones de prestación de los servicios de transporte turístico previstas en el artículo 67.
2. La prestación de transportes turísticos utilizando la mediación de una persona física o jurídica no autorizada para dicha actividad, sin



perjuicio de la sanción que pueda corresponder al mediador.

Subsección 7ª

Transporte público discrecional de viajeros en autobús y en vehículos de turismo

Artículo 94

Infracciones muy graves

Tendrá la consideración de infracción muy grave:

1. La realización de transporte público discrecional de viajeros sin la obtención de la correspondiente autorización habilitante.
2. El incumplimiento de la prohibición de arrendar, ceder o traspasar la explotación del título habilitante fuera de los casos legalmente permitidos.
3. La mediación en la contratación de transporte público de viajeros careciendo del preceptivo título habilitante.
4. La realización de transporte público discrecional de viajeros careciendo de la autorización habilitante, aun cuando se disponga de la de intermediario turístico.

Artículo 95

Infracciones graves

Tendrá la consideración de infracción grave:

1. El incumplimiento de algunas de las condiciones de prestación de los servicios de transporte discrecional de viajeros en autobús establecidas en el artículo 62 apartados 1 y 2
2. La contratación por plaza en los transportes discretionales de viajeros fuera de los supuestos establecidos en esta ley o que reglamentariamente se establezcan.
3. El incumplimiento de algunas de las condiciones generales de prestación de los servicios de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo establecidas en el artículo 73.
4. La prestación del servicio de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo con origen distinto al municipio de residencia de la autorización fuera de los casos no permitidos.
5. El incumplimiento del régimen tarifario.
6. El incumplimiento de los requisitos reglamentariamente establecidos que deben cumplir las personas conductoras que presten transportes urbanos e interurbanos en vehículos de turismo.

Artículo 96

Infracciones leves

Tendrá la consideración de infracción leve:

1. El transporte de objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros que causen molestias o inconvenientes injustificados para el pasaje o la seguridad de los vehículos, previsto en el artículo 62 apartado 3.





Sección 4ª

De las sanciones y del procedimiento sancionador

Subsección 1ª

De las sanciones

Artículo 97

Cuantificación y graduación

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 79 de esta ley, las infracciones leves se sancionarán con multa de hasta 400 €; las infracciones graves, con multa de 401 a 1.000 € y las muy graves con multa de 1.001 a 6.000,00 €.

Las infracciones tipificadas en los puntos 1 y 3 del artículo 94, cuando se refirieran al transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo, se sancionarán con multa de 6001 a 12.000 euros.

2. La reincidencia en la comisión de la misma infracción, dentro de los 24 meses inmediatamente anteriores, con resolución firme se sancionará con multa del cincuenta por ciento más del máximo previsto en la escala correspondiente.

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

3. Todo esto sin perjuicio de dar traslado a la autoridad competente, atendiendo a la naturaleza de la infracción, de las anomalías detectadas y de las sanciones que correspondan por infracción de las normas de aplicación.

Artículo 98

Infractores no residentes

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

- a) El vehículo utilizado en la realización del transporte objeto de la denuncia quedará inmovilizado hasta que la empresa denunciada pague la sanción señalada o bien deposite su importe o garantice su pago.

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

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

- b) Si el intento de realizar cualquier notificación al denunciado en el curso del expediente sancionador resultase fallido, aquélla se remitirá al departamento ministerial competente en materia de transportes del país en que resida para que le dé traslado, considerándose así realizada definitivamente la notificación.
- c) Cuando las sanciones impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa no sean satisfechas en período voluntario, se podrá proceder, si el vehículo de que se trate hubiera quedado inmovilizado durante la tramitación del expediente, a su venta en pública subasta, en la forma que reglamentariamente se establezca, quedando el dinero obtenido afecto al pago del importe de la sanción, de los gastos originados por la inmovilización y la subasta, así como de los gastos que pudieran haberse producido como consecuencia de la responsabilidad del transportista por la custodia del vehículo, su carga y pertenencias. El sobrante, si lo hubiere, quedará a disposición de la persona sancionada.

Subsección 2ª

Del procedimiento sancionador

Artículo 99

Ámbito procedimental

Los expedientes sancionadores se tramitarán de acuerdo con el procedimiento sancionador previsto en su ámbito competencial. En el transporte urbano, el correspondiente al ámbito municipal. En el transporte interurbano, el previsto en la norma autonómica reguladora del procedimiento sancionador.



Artículo 100
Pago voluntario

En todos aquellos supuestos en que la persona interesada decida voluntariamente hacer efectiva la sanción antes de que transcurran los 30 días siguientes a la notificación del expediente sancionador, la cuantía pecuniaria de la sanción inicialmente propuesta se reducirá en un 30 por ciento.

El pago de la sanción pecuniaria con anterioridad a que se dicte la resolución sancionadora implicará la conformidad con los hechos denunciados y la renuncia a formular alegaciones por parte de la persona interesada y la terminación del procedimiento, debiendo, no obstante, dictarse resolución expresa. Aunque el procedimiento sancionador se dé por terminado de esta manera, la persona interesada podrá interponer idénticos recursos a los que le hubieran correspondido en el supuesto de que el procedimiento hubiese terminado de forma ordinaria.

Subsección 3ª

La prescripción y la caducidad

Artículo 101
Prescripción

1. Las infracciones previstas en el presente capítulo prescribirán conforme a las condiciones establecidas en el artículo 132 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, del régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común, en el plazo de un año, excepto las tipificadas en los puntos 1 y 3 del artículo 94, cuando se refieran al transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo, que prescribirán a los tres años.

2. Las sanciones previstas en el presente capítulo prescribirán conforme a las condiciones establecidas en el artículo 132 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, del régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común.

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

4. Cuando estas acciones se vean obstaculizadas por la alteración o la falta de documentación obligatoria, o bien por la falta de comunicación al ayuntamiento de los datos exigidos en la presente ley, se considerará interrumpida la prescripción hasta conocer el contenido exacto.

Artículo 102
Caducidad del procedimiento

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

Sección 5ª

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

Subsección 1ª

Sanciones y medidas de carácter accesorio

Artículo 103
Sanciones

1. La comisión de las infracciones, independientemente de la sanción pecuniaria que corresponda, podrá implicar la adopción de las medidas correctoras y cautelares a las que se refiere la subsección 2ª de la presente sección. Todo esto, además, sin perjuicio de que se declare la expiración y/o revocación de las licencias, siempre que concurran los requisitos expresados en esta ley.

2. La infracción prevista en los apartados 10, 13 y 15 del artículo 89, además de la sanción pecuniaria correspondiente, podrá conllevar la revocación del permiso municipal de taxista de los implicados en la infracción. Las infracciones previstas en los apartados 10 y 13 del citado artículo 89 también podrá conllevar la revocación de la correspondiente licencia de auto-taxi.





3. La comisión de una infracción leve en relación con la regulación del servicio de taxi podrá llevar anexa la suspensión temporal de la licencia durante un plazo de quince días, en las graves de tres a seis meses, y en las muy graves hasta un año.

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

5. Independientemente de las sanciones que correspondan conforme a lo que establecen los párrafos anteriores, el incumplimiento reiterado y de gravedad manifiesta de las condiciones impuestas en las autorizaciones de licencias de auto-taxi y permiso municipal de taxista, podrá dar lugar a su revocación. Se considerará que existe incumplimiento reiterado y de gravedad manifiesta cuando las personas titulares de las licencias o permisos hayan sido sancionadas, mediante resoluciones firmes en vía administrativa, por la comisión en un período de veinticuatro meses consecutivos de tres o más infracciones muy graves o de seis o más de carácter grave por vulneración de las condiciones impuestas. Se considerarán como tales los aspectos que configuren la naturaleza de la actividad de la que se trate y delimiten el ámbito, además del ejercicio de la actividad por parte de la persona titular de la autorización, y el mantenimiento de los requisitos exigidos para su otorgamiento y realización.

Artículo 104

Retirada del taxímetro y depósito de la documentación

1. La suspensión temporal y la revocación de la licencia de auto-taxi implica, además de la entrega de la documentación a la que se refiere, la obligación de la retirada del aparato taxímetro del vehículo y el resto de signos externos de cumplimiento obligado para los vehículos adscritos a una licencia de auto-taxi.

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

2. La suspensión temporal y/o revocación del permiso municipal de taxista implica la obligación, por parte de su titular, de depositarlo en la unidad administrativa del ayuntamiento correspondiente.

Artículo 105

Retirada del vehículo

El incumplimiento de lo que dispone el apartado primero del artículo anterior por parte de las personas titulares de la licencia de auto-taxi supondrá la retirada, por parte de la Policía Local, del vehículo adscrito a la licencia y su depósito en los almacenes o depósitos municipales, en los cuales permanecerá mientras no se cumpla lo que dispone el artículo anterior. Se devengarán las tasas o exacciones que correspondan por la retirada y depósito, como si se tratara de un vehículo retirado de la vía pública.

El incumplimiento de lo que dispone el apartado segundo del artículo anterior implicará la retirada, por parte de la Policía Local, del documento.

Artículo 106

Ejecutividad de las resoluciones

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

2. Revocada la licencia de auto-taxi o permiso municipal de taxista, su titular, sancionado por infracción que comporte dicha revocación, no podrá ser titular de otra licencia ni obtener el permiso de taxista hasta que hayan transcurrido cinco años desde la firmeza de la revocación o sanción.





Subsección 2ª
Medidas correctoras y cautelares

Artículo 107

Adopción de medidas correctoras

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

Artículo 108

Inmovilización

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

También serán objeto de inmovilización los vehículos que ejerzan actividad sin las correspondientes licencias o autorizaciones expedidas por los organismos competentes o que la ejerzan fuera del ámbito territorial amparado por la respectiva licencia o autorización.

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

Artículo 109

Compatibilidad con otras medidas

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

2. No podrá procederse al levantamiento de las medidas correctoras y cautelares sin el previo informe de los servicios técnicos municipales relativo a la desaparición de las causas que las motivaron.

Subsección 3ª

De la caducidad y de la revocación de la licencia municipal de auto-taxi y de la revocación del permiso municipal de taxista

Artículo 110

Caducidad

1. Los permisos municipales de taxista caducarán en los siguientes casos:

- No solicitar o no superar la renovación del permiso. El Ayuntamiento podrá regular las causas de subsanación, en su caso, de la caducidad del permiso municipal.
- Defunción, jubilación total o incapacidad laboral permanente para ejercer la profesión por parte de su titular.
- Caducidad del permiso de conducción de la clase BTP o porque haya sido privado definitivamente del mismo.
- Revocación, mediante resolución firme, del permiso municipal de taxista.

2. La caducidad será acordada por el órgano municipal competente, previa tramitación del correspondiente expediente, que podrá incoarse de oficio o a instancia de parte.

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



Artículo 111 **Revocación**

1. Las licencias municipales de auto-taxi y los permisos municipales de taxista, previos los informes reglamentariamente establecidos, podrán ser objeto de revocación en los supuestos que se determinan a continuación:

- a) Usar un vehículo no adscrito a la licencia.
- b) Dejar de prestar, injustificadamente, servicio al público durante treinta días consecutivos o sesenta alternos durante un período de doce meses consecutivos. No se contarán los períodos, por cualquier causa, expresamente autorizados por el ayuntamiento.
- c) No tener contratados o en vigor los seguros que sean obligatorios.
- d) El arrendamiento, el alquiler, el apoderamiento o cualquier otro acto que suponga una explotación de la licencia de auto-taxi no autorizada expresamente por el ayuntamiento y las transferencias de licencias no autorizadas expresamente por el ayuntamiento.
- e) La imposición, por resolución firme, de sanciones que impliquen la revocación.
- f) Explotar la licencia de auto-taxi mediante conductores que no cumplan los requisitos exigidos en la normativa vigente, salvo que la persona titular acredite que no conocía ni podía conocer dicho incumplimiento.
- g) Incumplir los requisitos establecidos en los artículos 49 y 54 de esta ley.

2. Será procedente declarar la revocación de los permisos municipales de taxista por:

- a) Incumplir o no respetar lo dispuesto en el artículo 59 de esta ley sobre los derechos de las personas usuarias.
- b) La imposición de sanción que implique la revocación del permiso.
- c) La retirada definitiva, revocación, anulación o caducidad del permiso de conducción de clase B2.
- d) Cobrar cantidades diferentes a las resultantes de la aplicación de las tarifas vigentes o cantidades por conceptos no tarifados.
- e) La imposición por resolución firme de dos sanciones administrativas muy graves o tres de graves en un período de veinticuatro meses consecutivos.

3. La revocación será acordada por el ayuntamiento, con la tramitación previa del expediente contradictorio correspondiente, el cual se podrá incoar de oficio, por denuncia de particular.

4. La declaración de revocación es totalmente independiente y no se opone de ninguna manera a que se tramiten e impongan las medidas correctoras y cautelares y las sanciones que correspondan al amparo de lo que dispone la sección cuarta del capítulo VI de esta ley.

Sección 6ª

Reglas especiales para el régimen sancionador del transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo

Subsección 1ª

Definiciones y personas responsables

Artículo 112 **Definiciones**

1. Se entiende por transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo, el definido en el artículo 68 de esta ley.
2. Es mediador o intermediario de servicios de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo quien, en nombre propio o por cuenta de terceros, mediante un precio o una retribución, ofrece estos servicios de transporte, mediante el contacto directo con posibles usuarios, con la finalidad de facilitar la contratación, independientemente de los canales de comercialización que utilice.
3. Existirá oferta de los servicios regulados en este régimen sancionador específico desde el momento en que se realicen las actuaciones previas de gestión, información, oferta y organización de cargas o servicios, necesarias para llevar a cabo la contratación de los transportes.

Artículo 113 **Personas responsables**

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

- a) Los conductores y los propietarios de los vehículos con los cuales se realice el transporte, salvo que acrediten que no tuvieron ningún tipo de intervención en los hechos que se imputan.
- b) Las personas titulares de cualquier tipo de derecho de uso y disfrute sobre el vehículo con el que se realice el transporte, salvo que acrediten que no tuvieron ningún tipo de intervención en los hechos.
- c) Las personas que comercialicen u oferten estos servicios de transportes.



2. La responsabilidad administrativa se exigirá a las personas físicas o jurídicas a que se refieren los apartados anteriores, independientemente de que las acciones u omisiones de las que dicha responsabilidad derive hayan sido materialmente realizadas por ellas o por el personal de su empresa, sin perjuicio de que puedan deducir las acciones que a su juicio resulten procedentes contra las personas a las que sean materialmente imputables las infracciones

Subsección 2ª

Medidas cautelares, deposito del vehículo y actuaciones inspectoras

Artículo 114

Medidas cautelares

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

No procederá la inmovilización del vehículo cuando este se dedique a la actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor y así conste en su permiso de circulación o en la documentación que la administración competente en materia de tráfico y circulación vial considere equivalente. En este caso, los Servicios de Inspección, los agentes de vigilancia del transporte por carretera, o los policías locales en el ámbito de sus propias competencias, retendrán el vehículo dando cuenta de ello, en un plazo de veinticuatro horas, a la empresa arrendadora del vehículo para que proceda a retirarlo.

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

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

4. La cantidad será entregada a resultas del acuerdo que en definitiva adopte la autoridad competente, a la que se remitirá aquella en unión del escrito de denuncia.

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

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

6. La inmovilización se realizará en un lugar que reúna las condiciones de seguridad suficientes y que garantice la efectividad de la medida tomada.

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

Será, en todo caso, responsabilidad del denunciado la custodia del vehículo, sus pertenencias y los gastos que dicha inmovilización pueda ocasionar, así como buscar los medios alternativos necesarios para hacer llegar los viajeros a su destino. De no hacerlo, dichos medios podrán ser establecidos por la administración; los gastos que genere la adopción de tales medidas correrán, en todo caso, por cuenta del denunciado, sin que se pueda levantar la inmovilización hasta que los abonen.

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

Artículo 115

Depósito del vehículo

1. Los vehículos depositados por haber sido inmovilizados por alguna de las causas previstas en este régimen sancionador específico, que no sean retirados por las personas titulares de derechos sobre los mismos, podrán ser objeto de las medidas previstas en la Ley 16/1987, de 30 de





julio, de ordenación de los transportes terrestres, modificada por la Ley 9/2013, de 4 de julio, y su reglamento de desarrollo.

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

Artículo 116

Actuaciones inspectoras

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

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

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

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

TÍTULO II

EL TRANSPORTE FERROVIARIO

Capítulo I

Sección 1ª

Servicio ferroviario

Artículo 117

Definición

1. Se considera transporte por ferrocarril aquel que se lleva a cabo mediante vehículos que circulan por un camino de rodadura fijo, que les sirve de sustentación y de guiado, constituyendo el conjunto camino-vehículo una unidad de explotación.

2. Dichos transportes tienen el carácter de servicio público de titularidad de la administración, debiendo ser admitidos a su utilización todas aquellas personas que lo deseen, independientemente de su condición, y que cumplan las condiciones que se establezcan, rigiéndose por esta ley y por su desarrollo reglamentario todos los ferrocarriles del ámbito de la comunidad autónoma de las Illes Balears, y supletoriamente, por los títulos preliminar y primero de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, modificada por la Ley 9/2013, de 4 de julio, así como por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario, y sus normas de desarrollo, en todo lo que no se oponga al presente texto legal.

Artículo 118

Red Ferroviaria de Interés General de las Illes Balears

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

2. El ferrocarril que cubre el servicio entre Palma y el Puerto de Sóller es un servicio de transporte público de viajeros que no forma parte de la Red Ferroviaria de Interés General de las Illes Balears, y se rige por lo dispuesto en el Capítulo III del Título II de esta ley.

Artículo 119

Concepto y régimen jurídico

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



2. Los servicios que integran la red ferroviaria de interés general de nuestra comunidad están gestionados y explotados por la entidad pública empresarial "Servicios Ferroviarios de Mallorca", regulada por el Decreto 10/1994, de 13 de enero, de constitución y organización de dicha entidad.

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

Artículo 120

La planificación de los servicios ferroviarios

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

2. No procederá el establecimiento de nuevas líneas cuando la construcción y explotación no se plantee en términos económica y financieramente viables, o socialmente rentables.

3. Reglamentariamente se establecerá el procedimiento para el proyecto, construcción y explotación de los servicios de transporte ferroviarios incluidos en la red de interés general.

Sección 2ª

Establecimiento de nuevos servicios

Artículo 121

Aprobación del proyecto

1. Para establecer nuevas de líneas ferroviarias de transporte público será necesario que la administración competente, de oficio o a instancia de parte interesada, apruebe un proyecto, en el que habrá de incluirse: la memoria descriptiva y justificativa de las necesidades a satisfacer y de los factores de todo orden a tener en cuenta, los planes generales y parciales, la descripción del trabajo y de las obras, así como de las circunstancias técnicas de la realización de las mismas, el presupuesto general y en su caso los presupuestos parciales, y las demás circunstancias que reglamentariamente se determinen.

2. La aprobación de dicho proyecto, así como los de obras de ampliación o mejoras de líneas preexistentes que requieran la utilización de nuevos terrenos y cuya realización resulte jurídicamente procedente, supondrá la declaración de utilidad pública o interés social y la urgencia de la ocupación a efectos de expropiación forzosa, de los terrenos por los que haya de discurrir la línea o realizarse la ampliación o mejora según lo previsto en la legislación expropiatoria.

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

4. Las explotaciones ferroviarias de transporte público, así como los vehículos, instalaciones, terrenos y dependencias afectos a las mismas, serán inembargables, sin perjuicio de que judicialmente se pueda intervenir su explotación y asignar una parte de la recaudación a la amortización de la deuda, a cuyo efecto se podrá, por cuenta y riesgo de la persona acreedora, designar una persona en calidad de interventor que compruebe la recaudación obtenida y se haga cargo de la parte que se haya señalado, la cual no podrá exceder del porcentaje o cuantía que reglamentariamente se determine.

Artículo 122

Modalidades de gestión

El establecimiento de nuevas líneas que no hayan de formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General de las Illes Balears, podrá llevarse a cabo por la administración según alguna de las dos siguientes modalidades:

- a) Realizando la construcción con independencia de la explotación. En este caso la administración podrá realizar dicha construcción a través de cualquiera de los procedimientos de gestión directa o indirecta legalmente previstos, y una vez realizada la construcción de la línea, podrá explotarla directamente a través de la empresa pública Servicios Ferroviarios de Mallorca (SFM) o bien indirectamente, de acuerdo con lo establecido en los artículos 123 y 124 de esta ley.
- b) Realizando la construcción conjuntamente con la explotación a través del sistema de gestión indirecta.





Sección 3ª
Gestión indirecta

Subsección 1
Contrato de explotación

Artículo 123

Contrato para la explotación indirecta del servicio ferroviario

1. La explotación indirecta de la línea previamente construida se llevará a cabo como regla general por la persona física o jurídica que obtenga el correspondiente contrato administrativo especial de gestión de servicios públicos, de acuerdo con lo previsto en la legislación vigente sobre contratación administrativa.
2. La adjudicación de este contrato adoptará, generalmente, la modalidad de concesión administrativa, en la que el adjudicatario gestionará el servicio a su riesgo y ventura.
3. El plazo de vigencia del referido contrato de explotación no podrá ser superior a quince años. Sin embargo, y habida cuenta de las condiciones de amortización de los activos, la duración del contrato, evaluada positivamente la gestión de la explotación, podrá prolongarse durante, como máximo, la mitad del periodo originalmente establecido, de acuerdo con lo establecido en la normativa europea de aplicación.

Artículo 124

Procedimiento de adjudicación

1. El otorgamiento del contrato administrativo especial de gestión para la explotación del servicio se llevará a cabo mediante procedimiento abierto, de acuerdo con la normativa vigente en materia de contratos.

Servirá de base al referido concurso el pliego de condiciones aprobado por la administración, en el cual se incluirán los servicios base que se hayan de prestar, la clase y características del material que se haya de aportar, las funciones de mantenimiento y conservación que se hayan de realizar, el canon concesional, que como compensación de los gastos de construcción en su caso haya de satisfacerse a la administración, el plazo de duración, el régimen de apoyo público que en su caso se establezca, la fianza que haya de constituirse como garantía, y las demás circunstancias que configuren la prestación del servicio.

2. Serán de aplicación en el correspondiente concurso, en la posterior prestación del servicio y extinción del mismo, análogas reglas a las establecidas en esta ley y en la legislación estatal para el transporte público regular de viajeros por carretera, aplicándose subsidiariamente la legislación de contratación administrativa.

Subsección 2ª

Contrato de construcción y explotación conjunta

Artículo 125

Contrato para la construcción y explotación conjunta de un servicio ferroviario

1. Cuando la administración decida, bien de oficio o a instancia de personas interesadas, que la construcción y explotación de una línea ferroviaria se lleve a cabo conjuntamente, a través del procedimiento de gestión indirecta, convocará como regla general el oportuno concurso tendente a seleccionar la empresa a la que haya de otorgarse la concesión de construcción y explotación de la correspondiente línea.
2. No obstante el procedimiento común de carácter concesional previsto en el punto anterior, la administración podrá acordar el realizar la construcción y explotación del servicio, a través de cualquiera de las demás formas de gestión previstas en la legislación de contratación administrativa.
3. Las personas interesadas que pretendan la construcción y explotación de un ferrocarril de transporte público dirigirán su solicitud al órgano administrativo competente, acompañándola de los documentos que hayan de servir de base al correspondiente proyecto, que expliciten los datos y circunstancias previstas en el artículo 121.

Artículo 126

Pliego de condiciones

1. El pliego de condiciones que haya de regir el contrato de gestión para la construcción y explotación de un servicio ferroviario tomará como





base condiciones contenidas en el proyecto, así como aquellas otras referidas a la explotación previstas en el artículo 124.

2. En el referido concurso, y en la posterior construcción y explotación de la línea, serán de aplicación análogas reglas a las establecidas en esta ley y en la normativa estatal para el transporte público regular de viajeros por carretera, aplicándose subsidiariamente la legislación de contratación administrativa.

Artículo 127

Vigencia y extinción

1. Los contratos de construcción y explotación conjunta se concederán por un plazo máximo de cincuenta años, incluidas las prórrogas que se pudieran autorizar. Al finalizar el plazo de concesión, adquirirá el ente concedente la línea concedida con todas sus dependencias, debiendo en su caso indemnizar a la empresa concesionaria por el valor no amortizado de éstas.

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

Asimismo, las concesiones se extinguirán cuando la administración acuerde el rescate o la caducidad de las mismas o cuando se produzca la renuncia de su titular, siendo de aplicación reglas análogas a las establecidas en esta ley y en la legislación estatal para el transporte público regular de viajeros por carretera, aplicándose subsidiariamente la legislación de contratación administrativa, en lo que no se oponga a la especial naturaleza del transporte ferroviario.

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

Subsección 3ª

Derechos y obligaciones

Artículo 128

Derechos

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

- a) Utilización de los terrenos por los que haya de discurrir la línea cuando corresponda a la administración la aportación de los mismos según lo previsto en la correspondiente concesión.
- b) Realización, en nombre de la administración, de las funciones de policía que les atribuya la normativa vigente.
- c) Percibir, mientras dure la concesión, el abono del precio del transporte por parte de las personas usuarias, con sujeción a las tarifas autorizadas por la administración.
- d) Otorgamiento, por la administración competente, de las concesiones o autorizaciones de dominio público, o de servicio público que resulten necesarias para realizar la explotación del servicio.
- e) Los demás que reglamentariamente se determinen, a fin de asegurar la viabilidad y adecuada prestación del servicio.

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

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

4. Las empresas concesionarias podrán realizar, previa autorización de la administración, las ampliaciones, construcción de ramales u otras modificaciones de la línea que no estén previstas en el título concesional y que resulten necesarias para una mejor prestación del servicio. Previa petición, y siempre que la utilidad social de las líneas o el interés público lo justifiquen, la administración podrá efectuar por sí misma, sufragar o subvencionar, la realización de las actividades anteriormente citadas.

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





Artículo 129
Obligaciones

1. Las empresas titulares de las concesiones a que se refiere el artículo 128 tendrán las siguientes obligaciones:

- a) Observar las normas que respecto a la prestación servicio, su calidad o seguridad, dicte la administración.
- b) Respetar los límites tarifarios establecidos.
- c) Cumplir y hacer cumplir las normas de policía de ferrocarriles.
- d) Facilitar el control e inspección de la administración.
- e) Cumplir las demás obligaciones generales que establezca la legislación vigente, así como las de carácter específico establecidas en el título concesional.

2. Cuando no se establezca expresamente lo contrario en el correspondiente título concesional, las funciones de mantenimiento, conservación y reparación de la línea serán por cuenta de la empresa concesionaria, estando ésta obligada en todo caso a mantener la línea, sus instalaciones, dependencias y material móvil, en un estado idóneo de conservación.

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

Si el plazo de interrupción del servicio ferroviario fuese superior a treinta días, la administración competente en la gestión del transporte ferroviario deberá dictar resolución en relación a la prestación alternativa del servicio, estableciendo las reglas y plazos precisos en atención a las circunstancias concurrentes.

La prestación de los servicios por carretera sustitutivos del ferroviario podrán llevarse a cabo por la empresa con medios propios o utilizando la colaboración de otros transportista legalmente autorizados.

Sección 4ª
Limitaciones a la propiedad

Artículo 130
Zona de dominio público

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

2. Los servicios ferroviarios de la comunidad autónoma discurren entre zonas de dominio público, entendiendo como tales los terrenos ocupados por la explanación de la línea ferroviaria, sus elementos funcionales e instalaciones que tengan por objeto su correcta explotación, y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación. En zona urbana consolidada, la franja será de cinco metros a cada lado. Dichas distancias podrán ser reducidas por la administración competente en la gestión del transporte ferroviario, previo informe de la empresa prestadora del servicio, cuando se acredite la necesidad de la reducción y no se ocasione perjuicio a la seguridad, regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril. En ningún caso la zona de dominio público puede ser inferior a dos metros a cada lado.

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

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

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

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





construcción.

Artículo 131

Zona de protección

La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de las mismas delimitada, interiormente, por la zona de dominio público definida en el artículo anterior y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a treinta metros de las aristas exteriores de la explanación. En suelo clasificado como urbano consolidado por el correspondiente planeamiento urbanístico, la zona de protección será de diez metros contados desde las aristas exteriores de la explanación. Dichas distancias podrán ser reducidas por la administración en las mismas circunstancias que lo establecido para la zona de dominio público.

Artículo 132

Normas especiales

1. En la zona de dominio público sólo podrán realizarse obras e instalaciones, previa autorización de la administración competente en la gestión del transporte ferroviario, cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario o cuando la prestación de un servicio público o de un servicio o actividad de interés general así lo requiera.

Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.

En las zonas urbanas, y previa autorización de la administración competente en la gestión del transporte ferroviario se podrán realizar, dentro de la zona de dominio público, obras de urbanización que mejoren la integración del ferrocarril en aquellas zonas.

2. En la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario, previa autorización, en cualquier caso, de la administración competente en la gestión del transporte ferroviario excepto los cultivos agrícolas, siempre que se garantice la correcta evacuación de las aguas de riego y que no se causen perjuicios a la explanación, quedando prohibida la quema de rastrojos.

En todo caso, la administración podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria.

Serán indemnizables la ocupación de la zona de protección y los daños y perjuicios que se causen por su utilización, con arreglo a lo establecido en la ley de expropiación forzosa vigente.

3. Para ejecutar cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se pueda realizar en ellas y plantar o talar árboles, en las zonas de dominio público y de protección, se requerirá la previa autorización de la administración competente en la gestión del transporte ferroviario. En ningún caso se autorizarán obras o instalaciones que puedan afectar a la seguridad de la circulación ferroviaria, perjudiquen la infraestructura ferroviaria o impidan su adecuada explotación.

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

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

Artículo 133

Límite de edificación

1. A ambos lados de las líneas ferroviarias se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de esta ley. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación.

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

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

4. Con carácter general, en las líneas ferroviarias que discurran por zonas urbanas, la administración competente en la gestión del transporte ferroviario, previo informe sobre la idoneidad de la reducción elaborado por la empresa ferroviaria explotadora del servicio, podrá establecer



la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el apartado 2 de este artículo, cuando lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, siempre y cuando ello redunde en una mejora de la ordenación urbanística y no cause perjuicio de la seguridad, regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril.

Artículo 134

Expropiación de bienes

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

A este efecto será preciso, con carácter previo, que la empresa ferroviaria afectada emita el citado informe justificativo.

Artículo 135

Obras y actividades

1. Para la realización de cualquier obra o actividad en zona de protección será preceptivo y vinculante el informe previo de la administración competente en la gestión del transporte ferroviario, que emitirá una vez consultada la empresa ferroviaria afectada por dichas obras o actividades, así como las autorizaciones e informes que sea necesario obtener de otras administraciones en aplicación de la normativa vigente.

2. Las obras promovidas por las empresas que exploten ferrocarriles de transporte público no estarán sometidas al control preventivo municipal al que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley 7/85, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local.

3. En aquellas edificaciones e instalaciones que forman parte del dominio ferroviario de las empresas prestatarias de transporte público de viajeros, la administración competente en la gestión del transporte ferroviario podrá autorizar el uso de las mismas para servicios y actividades complementarios al servicio ferroviario encaminadas a la obtención de ingresos que contribuyan al mantenimiento de las instalaciones. Los ayuntamientos deberán adaptar el planeamiento urbanístico a los usos autorizados.

4. Los terrenos ocupados por las líneas de ferrocarriles y los edificios enclavados en los mismos terrenos, que estén dedicados a estaciones, almacenes o a cualquier otro servicio relacionado con la explotación de dichas líneas, estarán exentos del pago del Impuesto de los Bienes Inmuebles (IBI).

Artículo 136

Medidas cautelares

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

Artículo 137

Incoación del expediente

1. Constatado el incumplimiento de la resolución dictada, la administración competente en la gestión del transporte ferroviario deberá adoptar, en el plazo de dos meses desde que se produzca la paralización y previa audiencia de quienes puedan resultar directamente afectados, una de las resoluciones siguientes:

a) La demolición de las obras o instalaciones y la prohibición definitiva de los usos prohibidos, no autorizados o que no se ajusten a las autorizaciones otorgadas. El coste será a cargo de quien realice las actuaciones a que se refiere el apartado 1, pudiendo la administración realizarlas subsidiariamente.

b) La iniciación del oportuno expediente para la eventual regularización de las obras o instalaciones o autorización de los usos permitidos.

2. La adopción de los oportunos acuerdos se hará sin perjuicio de las sanciones y de las responsabilidades de todo orden que resulten procedentes.



Sección 5ª
Seguridad en el transporte ferroviario

Artículo 138

Cumplimiento de normas

1. La realización de las actividades ferroviarias estará sujeta a las normas de seguridad previstas en esta ley y en sus disposiciones de desarrollo, así como en las disposiciones de ámbito nacional y normativa comunitaria que resulten de aplicación.
2. La administración velará para que, en todo momento, se garantice el derecho de la ciudadanía a recibir el servicio de transporte ferroviario en las debidas condiciones de seguridad y accesibilidad.
3. La empresa ferroviaria prestadora del servicio deberá tener suficientemente garantizada la responsabilidad civil en la que pueda incurrir, en particular, la derivada de los daños causados a los viajeros, a la carga, al equipaje, al correo y a terceros. Reglamentariamente se establecerán el importe y las condiciones de cobertura de responsabilidad civil.

Artículo 139

Reglamento de circulación

1. Las empresas ferroviarias deberán elaborar un reglamento sobre normas generales de circulación, que deberá ser aprobado por la administración competente en materia de transporte ferroviario. Dicho reglamento contendrá, en todo caso, el siguiente contenido:
 - a) Los principios que rigen la organización de la circulación, el vocabulario técnico básico que se debe emplear para las comunicaciones, los documentos de uso obligatorio y sus procedimientos de distribución, los medios necesarios para la buena organización de la circulación, las reglas para las comunicaciones entre el personal de circulación y el de conducción y los conocimientos básicos exigibles a ambos.
 - b) El significado de las señales y el régimen de funcionamiento de las instalaciones de seguridad de la circulación, de índole mecánica, luminosa o electrónica, tanto respecto de la infraestructura ferroviaria como del material rodante.
 - c) Las reglas que deben cumplirse para la circulación de los trenes por la red y para su entrada, salida y paso por las estaciones, las medidas a adoptar en caso de pasos a nivel y de incidencias sobre las infraestructuras que puedan afectar a las condiciones de circulación.
 - d) Los tipos de bloqueo de la vía y enclavamiento de las estaciones y su funcionamiento.
 - e) Las normas a seguir para la composición de los trenes, la distribución de su carga y el frenado de aquellos.
 - f) La forma en que se deben realizar las maniobras.
2. El Reglamento general de circulación también establecerá la forma en la que la empresa ferroviaria deberá dictar las órdenes y circulares necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación de la infraestructura ferroviaria. Estas tendrán por objeto evitar incidencias y accidentes y, en su caso, el modo en cómo hacerlos frente, y se publicarán de modo tal que se garantice el conocimiento de su contenido por la empresa ferroviaria, que deberá adoptar las medidas necesarias para asegurar su conocimiento por el personal destinado a cumplirlas.
3. Las empresas ferroviarias que explotan líneas que no forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General de las Illes Balears también deberán elaborar su reglamento de circulación.

Artículo 140

Pasos a nivel

1. Los cruces de carreteras u otras vías de comunicación con líneas ferroviarias que se produzcan por la instalación o modificación de cualquiera de éstas, deben hacerse a diferente nivel, excepto si se trata de tranvías, que se excluyen del ámbito de aplicación del presente capítulo. Únicamente, con carácter excepcional y por causas justificadas, puede autorizarse el establecimiento provisional de nuevos pasos a nivel por el tiempo estrictamente necesario y en la forma que se establezca por reglamento.
2. En la elaboración del Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears se deberá analizar todos los pasos a nivel existentes para adecuarlos a la normativa, o en su caso, para dar la mejor solución temporal posible. En éste sentido, regirá el artículo 8 de la Ley 39/2003, del sector ferroviario, en todo lo que le sea de aplicación.





Sección 6ª
El personal ferroviario

Artículo 141
El personal

1. La administración competente en la gestión del transporte ferroviario podrá desarrollar reglamentariamente las condiciones y los requisitos necesarios para la obtención de los títulos y las habilitaciones del personal ferroviario que garanticen una calificación suficiente para permitir la prestación del servicio ferroviario con las garantías de seguridad y eficiencia adecuadas.
2. Las empresas ferroviarias podrán homologar al personal de las empresas contratistas que presten servicios para ésta. Reglamentariamente se determinarán el procedimiento y condiciones de tal posible homologación.

Sección 7ª
Derechos y deberes de las personas usuarias

Artículo 142
Derechos de las personas usuarias

1. Las personas usuarias de los servicios de transporte ferroviario tendrán derecho al uso de los mismos en los términos que se establezcan en la normativa vigente y, en su caso, en los contratos que celebren con las empresas ferroviarias. Estas respetarán los niveles de calidad que determine la administración competente en la gestión del transporte ferroviario.

2. En concreto, los viajeros gozan de los siguientes derechos:

- a) Utilizar los servicios de transporte ferroviario en las condiciones establecidas reglamentariamente.
- b) Recibir de la empresa ferroviaria, con la antelación suficiente y de forma accesible para todos, información del horario de los servicios, de las tarifas correspondientes y, especialmente, de las incidencias que puedan afectar a la prestación del servicio y el cumplimiento de los horarios previstos. Deben fijarse por reglamento los protocolos de actuación que se deben cumplir en caso de incidencias que afecten al servicio, de acuerdo con el principio de la menor afectación a las personas usuarias.
- c) Contratar la prestación del servicio ferroviario con la empresa ferroviaria en los términos establecidos por la normativa aplicable en materia de defensa de consumidores y usuarios.
- d) Ser indemnizados por la empresa ferroviaria, en el supuesto de que ésta incumpla las obligaciones que haya asumido en virtud del contrato de transporte o que le impone la normativa aplicable, salvo los casos de fuerza mayor o la concurrencia de causas no imputables a la empresa ferroviaria, de acuerdo con los que se establezca por reglamento.
- e) Ser informados de los procedimientos establecidos para resolver las controversias que puedan surgir con relación al cumplimiento del contrato de transporte ferroviario ante las juntas arbitrales de transportes o la jurisdicción ordinaria.
- f) Ser atendidos con corrección por el personal de la empresa ferroviaria. Este personal debe tener un cuidado especial en atender debidamente a las personas que, por motivos de edad, de salud o de limitaciones de movilidad o de discapacidad y por otros motivos análogos, requieran una atención especial. Debe determinarse por reglamento la manera de atender las necesidades de estas personas y los medios que el personal de la empresa ferroviaria debe poner a su alcance para facilitarles el acceso a los servicios ferroviarios.
- g) Formular las reclamaciones que estimen convenientes con relación a la prestación del servicio, en la forma establecida por las normas que desarrollan la presente ley.
- h) Utilizar, en el caso de las personas con discapacidad, los asientos y espacios reservados en cumplimiento de la normativa aplicable en materia de accesibilidad.
- i) A transportar sus equipajes.
- j) Derecho al transporte de animales de compañía y bicicletas, de acuerdo con los requisitos y condiciones que se determinen reglamentariamente.
- k) Las demás que les reconocen las normas y Reglamentos de servicio aplicables.

3. Las empresas ferroviarias deben tener a disposición de las personas usuarias de los servicios un libro de reclamaciones que se ajuste al modelo que se establezca por reglamento.

4. Se garantiza a las personas usuarias el derecho a reclamar ante las Juntas Arbitrales de Transporte.



Artículo 143

Deberes de las personas usuarias

1. Las personas usuarias de los servicios ferroviarios deben cumplir las siguientes obligaciones:

- a) Ir provistos del correspondiente título de transporte válido para la utilización del servicio de transporte y debidamente validado, que deben conservar mientras estén en el interior de las instalaciones y deben poner a disposición del personal de la empresa explotadora del servicio si se lo pide.
- b) Atender las indicaciones que el personal de la empresa explotadora del servicio les den para poder prestarlo correctamente, las indicaciones de los carteles y los accesorios colocados a la vista, y las emitidas por megafonía, así como advertir a esta empresa de las anomalías que observen.
- c) Mantener un comportamiento correcto y respetuoso con las demás personas usuarias del transporte y con el personal de la empresa explotadora del servicio, y evitar las acciones que puedan implicar un deterioro o un maltrato de los trenes o las instalaciones.
- d) Respetar las obligaciones establecidas por los reglamentos de utilización y los contratos tipos de transporte ferroviario, cuando estos hayan sido aprobados.

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

- a) Fumar en los trenes y en las instalaciones, en los términos que establezca la normativa sanitaria aplicable; circular sobre patines o con medios similares dentro de las instalaciones, y viajar con animales, exceptuando los perros de asistencia, los perros de seguridad de la propia empresa explotadora y los animales domésticos que puedan admitirse en las condiciones fijadas por reglamento.
- b) Introducir objetos o materiales que puedan ser peligrosos o molestos para las personas usuarias y, en general, todo paquete o bulto de medidas superiores a las fijadas por reglamento, exceptuando los cochecitos, las sillas de niños, las bicicletas y las sillas de ruedas. Sin embargo, se podrá autorizar el transporte de determinados objetos de uso común cuyo tamaño sea superior al fijado por reglamento y establecer las condiciones específicas que deben cumplir los portadores para utilizar los servicios. Deben establecerse por reglamento las condiciones específicas para el transporte de las bicicletas de las personas usuarias.
- c) Utilizar sin causa justificada los sistemas de parada de emergencia de las escaleras mecánicas y de los ascensores y utilizar estos elementos de manera indebida.
- d) Viajar en lugares diferentes a los destinados a las personas usuarias o en condiciones inadecuadas. Se incluyen en este supuesto las siguientes actuaciones:
 1. Permanecer en las plataformas de intercomunicación de los trenes, fuera de los supuestos en que resulte imprescindible.
 2. Asomarse por las ventanas del tren.
 3. Montar sobre el estribo o cualquier otro elemento exterior del tren e intentar sostenerse sobre el mismo con el tren parado o en marcha.
 4. Entrar en las cabinas de conducción de los trenes o en las dependencias e instalaciones reservadas para uso exclusivo del personal de la empresa explotadora o del personal autorizado.
 5. Bajar a las vías o entrar en los túneles.
- e) Intentar entrar o salir del tren después de que haya sonado la señal acústica que avisa del cierre de las puertas.
- f) Impedir o forzar la apertura o el cierre de las puertas de acceso a los trenes o manipular sus mecanismos de funcionamiento previstos para ser utilizados en exclusiva por el personal de la empresa explotadora.
- g) Utilizar sin causa justificada los aparatos de alarma de los trenes y los demás que se hallen en las instalaciones, así como impedir su legítima utilización.
- h) Realizar actividades o acciones que, por su naturaleza, puedan perturbar a las personas usuarias, alterar el orden público o perturbar los servicios de la entidad explotadora; mantener un comportamiento que implique peligro para la propia integridad física o para la de las demás personas, que pueda considerarse molesto para éstas o para los agentes y el personal de la entidad explotadora, y realizar acciones que deterioren o ensucien los trenes o las instalaciones.
- i) Permanecer en las instalaciones fuera del horario previsto para ser utilizadas por las personas usuarias.
- j) Distribuir publicidad, pegar carteles, mendigar, organizar rifas o juegos de azar y vender bienes o servicios en los trenes, instalaciones y dependencias del servicio sin autorización de la empresa explotadora.
- k) Manipular, destruir o deteriorar cualquier elemento del servicio directamente relacionado con la circulación normal y segura.
- l) Manipular, destruir o deteriorar de forma directa o indirecta cualquier obra o instalación fija o móvil o cualquier elemento funcional del servicio.
- m) Tirar o depositar objetos de cualquier naturaleza o hacer vertidos en cualquier punto de la vía y de sus alrededores.
- n) Ejecutar cualquier otra actuación que pueda comportar peligro para la seguridad del ferrocarril, de las personas usuarias, del personal empleado, de los medios y de las instalaciones.
- o) Entrar en las vías férreas o transitar por las mismas, salvo que se disponga de una autorización otorgada expresamente. Las vías deben cruzarse por los lugares determinados a tal efecto, con las limitaciones o las condiciones que se establezcan para su utilización.
- p) Utilizar sin causa justificada las rutas de evacuación y las salidas de emergencia u obstaculizarlas de modo que se altere su funcionalidad.



q) Cualquier otra actuación así contemplada en los reglamentos de utilización del servicio.

Sección 8ª
Inspección y régimen sancionador

Artículo 144

Inspección y control

1. La administración competente en la gestión del transporte ferroviario será la encargada de la inspección y control del cumplimiento de la normativa ferroviaria, pudiendo recabar cuantas informaciones se estimen necesarias a tal fin.
2. Las empresas ferroviarias vendrán obligadas a facilitar al personal de la inspección el acceso a sus instalaciones y material móvil para el ejercicio de sus funciones.
3. Las actas y diligencias extendidas tienen naturaleza de documentos públicos y hacen prueba, salvo que se acredite lo contrario, de los hechos que motiven su formalización.

Artículo 145

Actuaciones de control por parte del personal ferroviario

1. El personal de las empresas ferroviarias, debidamente habilitado, realizará funciones de control en relación a la correcta utilización del servicio por parte de los usuarios, ostentando, en este caso, la condición de autoridad pública, y también a los efectos de la exigencia, si procede, de responsabilidad correspondiente a quienes ofrezcan resistencia o cometan atentado o desacato, de obra o de palabra, contra ellos, pudiendo además, exigir en cualquier supuesto, su identificación.
2. El personal de las empresas ferroviarias, en el ejercicio de las funciones a que se refiere el presente artículo, pueden solicitar, por medio de la autoridad gubernativa correspondiente, el apoyo necesario de los cuerpos y fuerzas de seguridad.

Artículo 146

Defensa de las infraestructuras ferroviarias

1. Corresponde a la administración competente en la gestión del transporte ferroviario el ejercicio de la potestad de policía, en relación con la circulación ferroviaria, el uso y la defensa de la infraestructura, con la finalidad de garantizar la seguridad en el tráfico, la conservación de las infraestructuras y las instalaciones de cualquier clase, necesarias para su explotación. Además, controlará el cumplimiento de las obligaciones que tiendan a evitar toda clase de daño, deterioro de las vías, riesgo o peligro para las personas, y el respeto de las limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril a que se refiere la presente ley.
2. Corresponde a las empresas ferroviarias el control inmediato en relación con la circulación ferroviaria, el uso y la defensa de la infraestructura, con la finalidad de garantizar la seguridad en el tráfico, la conservación de las infraestructuras y las instalaciones de cualquier clase, necesarias para su explotación. También realizarán el control inmediato del cumplimiento de las obligaciones que tiendan a evitar toda clase de daños, deterioro de las vías, riesgo y peligro para las personas, y el respeto de las obligaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril a que se refiere la presente ley.
3. El personal de la administración competente en la gestión del transporte ferroviario y el personal expresamente facultado por la empresa ferroviaria, en el ejercicio de las anteriores funciones, podrá requerir cuantas informaciones considere necesarias para el ejercicio de las mismas y, en su caso, denunciará las conductas y actuaciones que contravengan las disposiciones establecidas en la misma y en sus normas de desarrollo. Dicho personal tendrá la consideración de autoridad, a efectos de la exigencia, en su caso, de la responsabilidad correspondiente a quienes ofrezcan resistencia o cometan atentado o desacato contra ellos, de obra o de palabra, para lo cual y en el ejercicio de las funciones a que se refiere este artículo, podrán solicitar, a través de la autoridad correspondiente, el apoyo necesario de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.
4. En el ejercicio de estas funciones, el personal anteriormente citado está autorizado para:
 - a. Realizar materialmente las actuaciones inspectoras precisas en cualquier lugar en que se desarrollen actividades afectadas por la legislación del transporte ferroviario. No obstante, cuando se requiera el acceso al domicilio de personas físicas y jurídicas, será necesaria la previa obtención del oportuno mandamiento judicial.
 - b. Llevar a cabo las pruebas, investigaciones o exámenes que resulten necesarios para cerciorarse de la observancia de las disposiciones legales vigentes en materia de transporte ferroviario.
5. Si los órganos responsables de la inspección, a la vista de las graves circunstancias existentes que comprometan la seguridad de los





transportes, decidieren la paralización de servicios o actividades ferroviarias lo comunicarán, inmediatamente, al órgano competente a efectos de que se instruya el correspondiente procedimiento.

6. Las actas que se levanten por el referido personal documentarán los resultados de sus actuaciones y deberán consignar:

- el nombre y apellidos de la persona a la que se le extienda, su domicilio y el carácter o representación con que comparece.
- la descripción de los hechos a los que afecte.
- la conformidad o disconformidad del sujeto inspeccionado con los hechos que se le imputen.

Las actas y diligencias extendidas tienen naturaleza de documentos públicos y hacen prueba, salvo que se acredite lo contrario, de los hechos que motiven su formalización.

7. Si los órganos responsables de la inspección, a la vista de las graves circunstancias existentes que comprometan la seguridad de los transportes, decidieren la paralización de servicios o actividades ferroviarias lo comunicarán, inmediatamente, al órgano competente a efectos de que se instruya el correspondiente procedimiento.

Artículo 147

Responsabilidad

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

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

Artículo 148

Clasificación de infracciones

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

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

Artículo 149

Infracciones muy graves

Son infracciones muy graves:

- No tener los contratos de seguro obligatorios en vigor o tenerlos sin la cobertura suficiente, de acuerdo con lo establecido en la presente ley.
- Cometer una infracción grave, si el infractor o infractora ya ha sido sancionado, durante los 24 meses anteriores, por otra infracción grave por medio de una resolución administrativa firme.
- Negar u obstruir la actuación de los servicios de inspección de los transportes ferroviarios de modo que se impida el ejercicio de las funciones que tienen atribuidas.
- Ejecutar obras o realizar actividades no permitidas en la zona de dominio público o en las zonas de protección de las infraestructuras ferroviarias sin disponer de la autorización preceptiva, si afectan a la seguridad del tránsito ferroviario.
- Deteriorar, destruir o sustraer cualquier elemento de la infraestructura ferroviaria que afecte a la vía férrea o esté directamente relacionado con la seguridad del tránsito ferroviario o de la seguridad de las personas o modificar intencionadamente sus características.
- Realizar actividades o prestar servicios regulados por la presente ley sin tener la autorización administrativa preceptiva o cualquier otro título habilitante o sin estar expresamente amparado por dicho título.
- Incumplir las condiciones que fijan las autorizaciones administrativas o los demás títulos habilitantes, si se pone en peligro la seguridad de las personas, de los bienes o del tránsito ferroviario.
- Prestar servicios en unas condiciones que pueden afectar la seguridad de las personas o de los bienes por el hecho de incumplir gravemente las normas o las prescripciones técnicas.

Artículo 150

Infracciones graves

Son infracciones graves:

- Utilizar sin causa justificada los aparatos de parada de emergencia de las escaleras mecánicas y de los ascensores, así como





utilizar de forma indebida estos elementos, si esta mala utilización comporta peligro para las personas.

- b) Talar árboles sin autorización si se perjudica el servicio ferroviario o no talarlos si pueden provocar situaciones de peligro.
- c) Incumplir la obligación de facilitar al órgano administrativo competente la información que reclame de acuerdo con lo establecido por la presente ley.
- d) Incumplir las obligaciones formales en materia de derechos de las personas en su calidad de consumidores y usuarios.
- e) No tener los instrumentos o medios de control que deben instalarse obligatoriamente en las máquinas y en el material rodante o tenerlos inhabilitados.
- f) Realizar acciones que comporten peligro para las personas usuarias o el deterioro de los vehículos o las estaciones.
- g) Pasar vehículos por los pasos a nivel sin haber obtenido previamente la descarga eléctrica de los elementos correspondientes, si es preciso a causa de las dimensiones del transporte.
- h) Conceder una licencia de obras sin haber obtenido informe favorable de la administración competente en transporte ferroviario.
- i) Bajar a las vías, entrar en los túneles o cruzar la vía férrea o la plataforma del tranvía por fuera de los lugares expresamente habilitados para ello.
- j) Utilizar sin causa justificada las rutas de evacuación y las salidas de emergencia u obstaculizarlas de modo que se altere su funcionalidad.
- k) Cometer una infracción tipificada por el artículo 151, si el infractor o infractora ya ha sido sancionado, durante los 24 meses anteriores, por otra infracción leve por medio de una resolución administrativa firme.
- l) Cometer una infracción tipificada por el artículo 149, si, por sus circunstancias, no se ha puesto en peligro la seguridad de las personas, de los bienes o del tránsito ferroviario.
- m) Negar u obstruir la actuación de los servicios de inspección, si no se impide el ejercicio de las funciones que tienen atribuidas.
- n) Utilizar elementos de transporte que no cumplan las normas y los requisitos técnicos de seguridad, si este comportamiento no es una infracción muy grave.
- o) Realizar actividades que afecten al transporte de mercancías peligrosas o perecederas sin respetar la normativa reguladora específica e incumplir las normas reglamentarias que garantizan la sanidad de las personas o que declaran la incompatibilidad de productos transportables salvaguardando la seguridad del transporte, salvo que sea una infracción muy grave.
- p) Ejecutar obras o realizar actividades no permitidas en las zonas de dominio público o de protección de las infraestructuras ferroviarias sin tener la autorización preceptiva, si no afectan a la seguridad del tránsito ferroviario.
- q) Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier obra o instalación de la vía férrea, de sus elementos funcionales o, en general, de cualquier elemento del servicio si estos comportamientos no son una infracción muy grave.
- r) Plantar árboles en zona de dominio público o de protección sin autorización, variar el curso natural de las aguas o dirigir las a la vía férrea, no mantener o no conservar los taludes que confrontan con la vía férrea, no evitar su inestabilidad y realizar otras acciones que produzcan perjuicios al ferrocarril.
- s) Incumplir las condiciones que fijan las autorizaciones o los demás títulos habilitantes, si no concurren las circunstancias para que sea una infracción muy grave.
- t) Interrumpir de forma injustificada el servicio autorizado o impedir el transporte ferroviario.
- u) Deteriorar cualquier elemento de la infraestructura ferroviaria directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación o modificar intencionadamente sus características o situación, si estos comportamientos no son una infracción muy grave.
- v) Lanzar o depositar objetos en cualquier punto de la vía, sus alrededores o las instalaciones anexas, o al paso de los trenes, y, en general, realizar cualquier acto que pueda comportar un peligro grave para la seguridad del transporte, de las personas usuarias, de los medios o de las instalaciones de todo tipo.
- w) Cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior cuando por su naturaleza, ocasión o circunstancia no deba ser calificada como muy grave, debiendo justificarse la existencia de dichas circunstancias y motivarse la resolución correspondiente.

Artículo 151

Infracciones leves

Son infracciones leves:

- a) Viajar en lugares diferentes a los habilitados para las personas usuarias.
- b) Permanecer en las instalaciones ferroviarias fuera del horario en que está previsto que las personas usuarias las utilicen.
- c) Distribuir propaganda, pegar carteles, mendigar, organizar rifas o juegos de azar, vender u ofrecer bienes o servicios o realizar cualquier clase de actividad artística en los trenes y las instalaciones ferroviarias sin autorización de la empresa explotadora, y, en general, realizar actividades o acciones que por su naturaleza puedan perturbar a las personas usuarias o alterar el orden público.
- d) Viajar sin billete o con un título de transporte no validado.
- e) Viajar con un título de transporte que no es válido para las características del trayecto o de la persona usuaria.
- f) Viajar con un título de transporte integrado validado al inicio del desplazamiento pero no validado en el transbordo.
- g) Viajar utilizando un billete o un título de transporte manipulado o falsificado si el hecho no es una infracción penal.
- h) Saltar los tornos de acceso a las estaciones o apeaderos.



- i) Acceder al tren o abandonarlo fuera de las paradas establecidas cuando se mueve o después de que haya sonado la señal que avisa del cierre de las puertas.
- j) Obstaculizar o forzar los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de los coches del tren o no respetar el acceso y salida de los viajeros.
- k) Manipular los mecanismos que son de uso exclusivo del personal de la empresa ferroviaria.
- l) Utilizar sin causa justificada los aparatos de parada de emergencia de las escaleras mecánicas y de los ascensores, así como utilizar de forma indebida estos elementos, si esta mala utilización no comporta peligro para las personas.
- m) Utilizar sin causa justificada los mecanismos de parada, de seguridad o de auxilio de los trenes, los demás que se hallen en las instalaciones y los demás mecanismos de seguridad o de auxilio, así como impedir su uso legítimo.
- n) Entrar en las cabinas de conducción de los trenes, en las locomotoras o en otros lugares donde haya material de tracción, o acceder a instalaciones reservadas para el uso exclusivo de las personas autorizadas sin estar autorizado.
- o) Ejecutar obras o instalaciones sin autorización en la zona de dominio público o de protección, que no tengan la consideración, por su entidad, de infracción grave.
- p) Cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior cuando por su naturaleza, ocasión o circunstancia no deba ser calificada como muy grave, debiendo justificarse la existencia de dichas circunstancias y motivarse la resolución correspondiente.

Artículo 152

Sanciones

1. Se sancionarán con apercibimiento o multa de hasta 1.000 euros las infracciones previstas en los apartados a), b), c), d), e), f) y g) del artículo 151.
2. Se sancionarán con multa de 1.001 a 2.000 euros las infracciones previstas en los apartados h), i), j) y k) del artículo 151.
3. Se sancionarán con multa de 2.001 a 3.000 euros las infracciones previstas en los apartados l), m) y n) del artículo 151.
4. Se sancionarán con multa de 3.001 a 7.000 euros las infracciones previstas en los apartados a), b), c), d), e), f), g), h), i), j), k) y l) del artículo 150.
5. Se sancionarán con multa de 7.001 a 11.000 euros las infracciones previstas en los apartados m), n), o), p), q) y r) del artículo 150.
6. Se sancionarán con multa de 11.001 a 15.000 euros las infracciones previstas en los apartados s), t), u) y v) del artículo 150.
7. Se sancionarán con multa de 15.001 a 25.000 euros las infracciones previstas en los apartados a) y b) del artículo 149.
8. Se sancionarán con multa de 25.001 a 35.000 euros las infracciones previstas en los apartados c), d) y e) del artículo 149.
9. Se sancionarán con multa de 35.001 a 50.000 euros las infracciones previstas en los apartados f), g) y h) del artículo 149.
10. La imposición de las sanciones corresponde a la administración competente en transporte ferroviario.
11. La imposición de sanciones es independiente de la obligación, exigible en cualquier momento, de restituir el medio físico al estado anterior a la comisión de la infracción y de la obligación de indemnizar por los daños y perjuicios causados. Específicamente, la imposición de sanciones por la ejecución de obras sin que se haya observado lo prescrito por la presente ley comporta la demolición de lo que se haya construido de forma indebida, salvo que se haya obtenido la autorización preceptiva, y, en todos los casos, la restitución a la situación anterior de los elementos y terrenos del ferrocarril. Los gastos ocasionados corren a cargo de la persona que haya cometido la infracción.
12. La administración competente en la gestión del transporte ferroviario debe fijar, por medio de la resolución correspondiente, el plazo en que el infractor o infractora debe restituir los bienes al estado anterior a la comisión de la infracción y el importe de la indemnización por los daños y perjuicios causados.

Artículo 153

Graduación de las sanciones

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

- a) La repercusión social de la infracción y el peligro para la seguridad y salud de las personas, la seguridad de las cosas y el medio ambiente.
- b) El daño o el deterioro causado, si procede.
- c) La intencionalidad.





- d) El grado de participación de la persona sancionada y el beneficio obtenido.
- e) La comisión, en los doce meses anteriores al hecho infractor, de otra infracción de la misma naturaleza declarada por una resolución firme en vía administrativa.
- f) El hecho de que el infractor o infractora haya enmendado los efectos de la infracción por iniciativa propia.

Artículo 154

Multas coercitivas

La autoridad competente, con independencia de las sanciones impuestas, puede imponer multas coercitivas en caso de incumplimiento de los requerimientos de cesación de las conductas infractoras continuadas. La imposición de multas coercitivas puede reiterarse cada lapso que sea suficiente para cumplir el requerimiento en cuestión. Cada una de las multas coercitivas no puede exceder del 30% del importe de la sanción fijada para la infracción cometida.

Artículo 155

Competencia para la imposición de sanciones

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

Artículo 156

Procedimiento sancionador

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y de procedimiento administrativo común, y la normativa de aplicación respecto al régimen jurídico de la comunidad autónoma de las Illes Balears y su normativa de desarrollo, el procedimiento sancionador se iniciará siempre de oficio por la órgano correspondiente de la administración competente en esta materia, bien por propia iniciativa o como consecuencia de orden superior, petición razonada de otros órganos o denuncia.

La denuncia deberá expresar la identidad de la persona o personas que las presenten, el relato de los hechos que pudieran constituir infracción y la fecha de su comisión y, cuando sea posible, la identificación de los presuntos infractores.

2. Con anterioridad a la incoación del procedimiento sancionador, se podrán realizar actuaciones previas con objeto de determinar si concurren circunstancias que justifiquen tal iniciación. En especial, estas actuaciones se orientarán a fijar, con la mayor precisión posible, los hechos susceptibles de motivar la incoación del procedimiento, la persona o personas que pudieran resultar responsables y las circunstancias relevantes que concurren en unos y otros.

3. Una vez acordada la iniciación del procedimiento sancionador se notificará a la persona o personas presuntamente infractoras, que dispondrán de un plazo de quince días, desde la fecha de la notificación, para aportar cuantas alegaciones, documentos o informaciones estimen convenientes y, en su caso, proponer prueba concretando los medios de que pretendan valerse. Recibidas las alegaciones o transcurrido el plazo para ello, se podrá acordar la apertura de un período de prueba.

4. La propuesta de resolución se notificará a las personas interesadas, concediéndoseles un plazo de quince días, desde la notificación, para formular alegaciones y presentar los documentos e informaciones que estimen pertinentes ante los órganos competentes para resolver quien, a la vista de ellos, resolverá el expediente.

5. Antes de dictar resolución, el órgano competente para resolver podrá decidir, mediante acuerdo motivado, la realización de las actuaciones complementarias indispensables para resolver el procedimiento que, en todo caso, deberán tener lugar en el plazo no superior a quince días. El plazo para resolver el procedimiento quedará suspendido hasta la terminación de las mismas.

6. En el plazo de diez días desde la recepción de la propuesta de resolución y los documentos, alegaciones e informaciones obrantes en el procedimiento, el órgano competente para resolver dictará resolución motivada, que deberá ser notificada a las personas interesadas.

Si transcurrido un año desde la iniciación del procedimiento sancionador no se hubiere notificado a las personas interesadas la resolución que le ponga fin, se producirá su caducidad.

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

7. Antes de la iniciación del procedimiento sancionador, el órgano competente podrá, de oficio o a instancia de parte, adoptar las medidas que correspondan, en los casos de urgencia y para la protección provisional de los intereses implicados. Éstas deberán ser confirmadas, modificadas o dejadas sin efecto mediante el acuerdo de iniciación del referido procedimiento, que deberá efectuarse dentro de los 15 días siguientes a su adopción y que podrá ser objeto del recurso que proceda.





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

9. En todo caso, las medidas provisionales quedarán sin efecto si no se inicia el procedimiento en el plazo señalado o cuando el acuerdo de iniciación no contenga un pronunciamiento expreso acerca de las mismas.

En ningún caso, se podrán adoptar medidas provisionales que puedan causar perjuicio de difícil o imposible reparación a las personas interesadas o que impliquen violación de derechos amparados por esta ley.

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

11. En todos aquellos supuestos en que la persona interesada decida voluntariamente hacer efectiva la sanción antes de que transcurran los 30 días siguientes a la notificación del expediente sancionador, la cuantía pecuniaria de la sanción inicialmente propuesta se reducirá en un 30 por ciento.

El pago de la sanción pecuniaria con anterioridad a que se dicte la resolución sancionadora implicará la conformidad con los hechos denunciados y la renuncia a formular alegaciones por parte de la persona interesada y la terminación del procedimiento, debiendo, no obstante, dictarse resolución expresa. Aunque el procedimiento sancionador se dé por terminado de esta manera, la persona interesada podrá interponer idénticos recursos a los que le hubieran correspondido en el supuesto de que el procedimiento hubiese terminado de forma ordinaria.

Artículo 157 **Prescripción**

1. Las infracciones muy graves tipificadas por la presente ley prescriben a los tres años de haberse cometido; las graves, a los dos años, y las leves, al año.
2. El plazo de prescripción de las infracciones empieza a contarse a partir del día en que se cometen. La iniciación, con el conocimiento de la persona interesada, del procedimiento sancionador interrumpe la prescripción. El cómputo del plazo de prescripción se reinicia si el expediente sancionador ha estado paralizado durante un mes por causa no imputable al presunto responsable.
3. Las sanciones impuestas por faltas muy graves prescriben a los tres años de haberse cometido; las impuestas por faltas graves, a los dos años, y las impuestas por faltas leves, al año.
4. El plazo de prescripción de las sanciones empieza a contarse a partir del día siguiente en que la resolución por la que se impone la sanción deviene firme. La iniciación, con el conocimiento de la persona interesada, del procedimiento de ejecución interrumpe la prescripción. El cómputo del plazo de prescripción se reinicia si el procedimiento de ejecución ha estado paralizado durante un mes por una causa no imputable al infractor o infractora.

Capítulo II **Servicio tranviario**

Sección 1ª **Servicio tranviario**

Artículo 158 **Definición**

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

2. Se entenderá por:

- a) Infraestructura tranviaria: la infraestructura ferroviaria de un sistema tranviario implantada sobre vía pública u otros terrenos, que comprende los elementos que forman parte de las vías principales, de las de servicio y de los ramales de desviación, entre los cuales



se hallan: la electrificación, las instalaciones vinculadas a la seguridad, a las telecomunicaciones, a la señalización de las líneas, al alumbrado y a la transformación, la distribución y, si procede, el transporte de la energía eléctrica; las paradas; los edificios y equipamientos anexos a la explotación, y cualquier otro que se determine por reglamento.

b) Plataforma de vía segregada: el espacio reservado a la circulación tranviaria por el que pasa la vía, que está comprendido entre vallas, bordillos u otros elementos físicos longitudinales que lo separan de los viales de uso público o terrenos privados paralelos al trazado del tranvía. Si un cruce u otra circunstancia constructiva interrumpen estos elementos físicos o en alguno de sus tramos carecen de ellos, dos líneas imaginarias que, uniendo por cada lado de la plataforma los puntos donde se terminan dichos elementos y siguiendo un trazado paralelo a los ejes de vía, limitan el terreno de dominio público incluido en la plataforma.

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

Artículo 159

Naturaleza y competencias

1. El tranvía se caracteriza por realizar un servicio de transporte de viajeros principalmente urbano, que cohabita con otros modos de transportes y con diversos tipos de vehículos con los que se puede entrecruzar y con los que comparte el espacio físico de las vías públicas. Dicho servicio podrá ser utilizado por todas las personas, independientemente de su condición.

2. Los tranvías que circulen dentro de un único término municipal tendrán la consideración de servicio público de transporte urbano, y dependerán de la autoridad municipal competente en materia de transportes, salvo que para su establecimiento y explotación se haya creado un consorcio u otra fórmula empresarial, entre las diversas administraciones públicas con competencias en materia de transportes, en el cual recaerá la titularidad del servicio tranviario.

3. Los tranvías que discurran por más de un término municipal tendrán la consideración de servicio público de transporte interurbano de viajeros y dependerán, sin perjuicio de quien sea la administración titular de la infraestructura tranviaria, de la administración competente en la gestión del transporte interurbano.

Artículo 160

Modos de explotación del servicio

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

Artículo 161

Normas generales para el establecimiento de nuevas líneas tranviarias que discurran entre varios municipios

1. Para establecer un sistema tranviario que discurra entre varios municipios, la administración competente en la gestión del transporte interurbano y los ayuntamientos afectados deberán determinar sus condiciones de integración, tanto del punto de vista urbanístico como de gestión del sistema viario, mediante la aprobación de un plan especial urbanístico que deberá elaborar el órgano administrativo que tiene a su cargo la ejecución directa de esta infraestructura, con la participación de los municipios afectados y tramitarse de acuerdo con las disposiciones normativas establecidas en la legislación urbanística.

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

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

Artículo 162

Normas generales para el establecimiento de nuevas líneas tranviarias que discurran por un único municipio

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



Artículo 163

Procedimiento de aprobación de los planes especiales urbanísticos

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

Artículo 164

Dominio público y zonas de protección

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

2. La zona de protección es contigua al dominio público y consiste en una franja de terreno de cuatro metros contados desde las aristas exteriores de la plataforma de vía. Esta franja podrá reducirse en zonas de edificación consolidada, a propuesta del ayuntamiento afectado y previo informe de la empresa concesionaria o explotadora del tranvía. En la zona de protección, no podrán ejecutarse obras y solo se permitirán los usos que sean compatibles con la seguridad del tránsito tranviario.

En aquellos supuestos en que el dominio público tranviario sea limítrofe a su vez con otro dominio público, no serán de aplicación los límites establecidos para la zona de protección. No obstante lo anterior, la realización de cualquier obra que pueda afectar al servicio y la seguridad tranviaria, requerirá informe previo de la administración titular de la misma, oída la empresa concesionaria o explotadora del tranvía. En todo caso dichas obras serán sufragadas por quien las promueva.

Artículo 165

Obras o instalaciones en zona de dominio público

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

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

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

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

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

Artículo 166

Licencias para obras de conservación y mantenimiento

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

Artículo 167

Mantenimiento, conservación y limpieza de la infraestructura tranviaria

El mantenimiento, la conservación y la limpieza de la infraestructura tranviaria, así como de los elementos instalados en la plataforma de vía esenciales para la explotación del sistema tranviario, corresponderá con carácter general a la administración titular de la misma, o en caso de





gestión indirecta del servicio tranviario, a la empresa concesionaria o explotadora del servicio.

Artículo 168

Aplicación subsidiaria de la norma

1. En todo lo no dispuesto en relación con el transporte público de viajeros realizado mediante un sistema o modo tranviario, serán de aplicación las disposiciones de esta ley relativas al transporte ferroviario.
2. Será de aplicación al transporte tranviario, en materia de inspección y sanción, el régimen establecido en la sección sexta del capítulo anterior.

Sección 2ª

Modo de explotación combinado

Artículo 169

Definición

1. Cuando un servicio de transporte permanente de viajeros de carácter interurbano se preste mediante explotación ferroviaria en sus tramos interurbanos y explotación tranviaria en los trayectos urbanos, tendrá la consideración de transporte ferroviario combinado y se someterá a la normativa reguladora de cada tipo de servicio en los tramos interurbano y urbano, respectivamente, pero dependerá de una única autoridad competente que será la titular del trazado que represente mayor kilometraje sobre el porcentaje del total del servicio autorizado.
2. La administración titular del trazado declarará mediante resolución administrativa y previa audiencia del concesionario o titular del contrato de gestión de servicio público y de los Ayuntamientos afectados, qué tramos de trayecto tienen la consideración de transporte ferroviario y cuales otros son de explotación tranviaria.

Capítulo III

Ferrocarril de Sóller

Sección 1ª

Definición y características

Artículo 170

Definición

1. El Ferrocarril de Sóller es un transporte público de viajeros, entendido como el que se realiza por cuenta ajena mediante retribución económica, debiendo ser admitidos a su utilización todos aquellos viajeros que lo deseen y cumplan las condiciones que se establezcan.
2. El Ferrocarril de Sóller, en atención a su antigüedad superior a cien años desde su construcción y primera explotación, tendrá la consideración de tren histórico-turístico. En consecuencia, y de acuerdo con el artículo 1.2 del Reglamento Europeo 1370/2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, el Ferrocarril de Sóller queda excluido de su aplicación.

Artículo 171

Características

1. El Ferrocarril de Sóller es un servicio de transporte público de viajeros de titularidad de la administración prestado en régimen de gestión indirecta por una empresa privada, por lo que su explotación está sujeta a las condiciones establecidas en su título concesional.
2. La administración competente de la gestión del transporte ferroviario en la isla de Mallorca será la competente para autorizar, regular y controlar la prestación del servicio y las posibles modificaciones de su trazado.
3. En atención al carácter turístico del servicio materializado en la prestación simultánea de expediciones de carácter discrecional, la administración no podrá otorgar compensaciones económicas para cubrir los costes de explotación, siendo de aplicación el régimen establecido en el capítulo III del título I de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, modificada por la Ley 9/2013, de 4 de julio.





Sección 2ª
Adjudicación y prestación del servicio

Artículo 172

Adjudicación del servicio

1. La adjudicación para la explotación de este servicio se realizará, como regla general, mediante procedimiento abierto, de acuerdo con las normas establecidas en el texto refundido de la Ley de contratos del sector público o normativa que lo sustituya, y tendrá naturaleza de contrato administrativo especial de gestión de servicios públicos.
2. La convocatoria para la adjudicación del servicio exigirá, como condición esencial, que la explotación del Ferrocarril de Sóller conserve y mantenga su faz tradicional y típica actual, en cuanto a su material móvil, instalaciones y dependencias, principalmente las estaciones.

Artículo 173

Prestación del servicio

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

Artículo 174

Itinerario y requisitos

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

- Zona 1: Palma – Estación de Son Sardina
- Zona 2: Estación de Son Sardina – Sóller
- Zona 3: Sóller – Puerto de Sóller

2. El servicio que discurre por zonas urbanas, zonas 1 y 3, se caracteriza por llevarse a cabo a una velocidad máxima de 40 km/h, permitiéndose en consecuencia, los pasos a nivel tanto de vehículos como de peatones.

3. En la zona 2 el servicio se prestará de acuerdo con las condiciones normales de un servicio ferroviario de las características de un tren histórico-turístico.

4. La prestación del servicio ferroviario deberá ser continuada, salvo suspensión por obras de reparación o mejora de vías o material móvil, debidamente comunicadas y autorizadas por la administración competente en la gestión ferroviaria.

5. Cuando el Ayuntamiento de Palma en la zona 1, o el Ayuntamiento de Sóller en la zona 3, necesiten desarrollar actuaciones que afecten a la vía o a la prestación del servicio, ya sea por nuevas obras o por trabajos de mantenimiento o conservación, deberán contar con la autorización de la administración competente en la gestión del transporte ferroviario, quien a su vez solicitará informe a la empresa concesionaria sobre la posible incidencia en la explotación del servicio y la seguridad del mismo. Cuando eso ocurra, y a fin de que no se produzcan suspensiones del servicio, el ayuntamiento respectivo y la empresa concesionaria deberán fijar las fechas de ejecución de las obras.

6. Para la realización de obras de conservación y mantenimiento de su línea e instalaciones y demás servicios auxiliares directamente relacionados con la explotación del servicio, la empresa ferroviaria, por su carácter de transporte público, no precisará de autorizaciones, permisos o licencias administrativas.

En todo caso, las obras de conservación y mantenimiento en las zonas 1 y 3, cuando las mismas se realicen por motivo de adecuar la vía pública e intersecciones de ésta con el servicio ferroviario, serán a cargo del Ayuntamiento titular de la vía.

7. No podrán llevarse a cabo obras o modificaciones en la vía que afecten al perfil longitudinal actual de la vía, o al trazado en planta de la misma así como a la altura de la catenaria, sin el acuerdo expreso del explotador del servicio.

Artículo 175

Vigencia del servicio

La concesión del ferrocarril de Sóller que se adjudique a partir de la entrada en vigor de la presente ley tendrá una vigencia máxima de veinticinco años.





Artículo 176

Limitaciones a la propiedad: dominio público y zonas de protección en las zonas 1 y 3

1. Se consideran de dominio público los terrenos ocupados por la infraestructura ferroviaria, incluidos, en todos los casos, los ocupados por la plataforma de vía y aquellos donde se hallan los elementos funcionales o instalaciones afectos al uso y explotación del ferrocarril.

También forman parte del dominio público afecto al servicio ferroviario el subsuelo y la proyección vertical de los terrenos ocupados por la infraestructura ferroviaria, en la forma que reglamentariamente se determine.

2. En los tramos de explotación señalados como zonas 1 y 3 se establece que la zona de protección es contigua al dominio público y consiste en una franja de terreno de cuatro metros contados desde las aristas exteriores de la plataforma de vía. Esta franja podrá reducirse en determinadas zonas de suelo urbano consolidado, a propuesta del ayuntamiento afectado y previo informe favorable de la administración ferroviaria y del ferrocarril de Sóller.

En la citada zona de protección, no podrán ejecutarse obras y solo se permitirán los usos que sean compatibles con la seguridad del tránsito ferroviario.

Artículo 177

Limitaciones a la propiedad en la zona 2

Son de aplicación al ferrocarril de Sóller los artículos del 130 al 137 del título II, capítulo I, sección cuarta, respecto al dominio público, zonas de protección, límites de la edificación, normas especiales y obras y actividades.

Artículo 178

Actividades complementarias

1. En aquellas edificaciones e instalaciones que forman parte del dominio ferroviario del ferrocarril de Sóller, la administración competente en materia de transportes podrá autorizar el uso de las mismas para servicios y actividades complementarios al servicio ferroviario encaminadas a la obtención de ingresos que contribuyan al mantenimiento de las instalaciones. En este caso, los ayuntamientos deberán adaptar el planeamiento urbanístico a los usos autorizados.

2. Los terrenos ocupados por las líneas de ferrocarriles y los edificios enclavados en los mismos terrenos, que estén dedicados a estaciones, almacenes o a cualquier otro servicio relacionado con la explotación de dichas líneas, estarán exentos del pago del Impuesto de los Bienes Inmuebles (IBI).

Artículo 179

Normativa de aplicación

En todo lo no previsto en este capítulo serán de aplicación las normas contenidas en el título II, capítulo I de esta ley, secciones tercera, quinta (artículos 138 y 139), sexta, séptima y octava, y de aquellas que la desarrollen. En aquello que esta ley no prevea y siempre que no se contradiga con lo establecido en este capítulo, será de aplicación las normas establecidas para los transportes por carretera en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres o normativa que la sustituya, modificada por la Ley 9/2013, de 4 de julio, y su desarrollo reglamentario, y supletoriamente por la normativa vigente en materia de contratos administrativos especiales de gestión de los servicios públicos.

TÍTULO III **ORDENACIÓN DE LA MOVILIDAD**

Capítulo I **Principios generales**

Artículo 180

Concepto

Se entiende por movilidad el conjunto de desplazamientos que las personas realizan por motivos laborales, culturales, sanitarios, sociales, de ocio u otros, pudiendo ser desplazamientos motorizados o no motorizados.



Artículo 181

Principios

La comunidad autónoma de las Illes Balears promoverá políticas de movilidad sostenible que respeten los siguientes principios:

- a) El derecho de la ciudadanía al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles en los términos establecidos en la normativa de aplicación y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible.
- b) El impulso a la movilidad sostenible entendida como aquella que se satisface en un tiempo y coste razonables y que minimiza los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas.
- c) La implicación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.
- d) El cumplimiento de los tratados internacionales vigentes en España relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental, en lo que concierne a la movilidad y la adecuación a las políticas comunitarias en esta materia.
- e) El establecimiento de nuevos servicios de transporte deberá supeditarse a la existencia de un volumen de demanda acorde con los costes de inversión, operación y mantenimiento, teniendo en cuenta, en todo caso, la existencia de modos alternativos de la debida calidad, precio, seguridad, así como los resultados de su evaluación ambiental.

Artículo 182

Objetivos

En la política de impulso a la movilidad sostenible, la comunidad autónoma de las Illes Balears perseguirá los siguientes objetivos:

- a) Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y rural, a la salud y seguridad de la ciudadanía, a las políticas de desarrollo sostenible y a la eficiencia de la economía, haciendo un uso más racional de los recursos naturales.
- b) Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales, y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.
- c) Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética teniendo en cuenta las políticas de gestión de la demanda.
- d) Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los transportes público y colectivo, y otros modos de transporte no motorizado.
- e) Fomentar la intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.
- f) Fomentar medios de transporte más accesibles como vía imprescindible para conseguir la integración y mejora de la calidad de vida personal.

Capítulo II

Instrumentos de planificación

Artículo 183

Concepto

Corresponde al Gobierno de las Illes Balears la planificación de la movilidad poblacional, que tendrá como objetivo la integración de los distintos modos de transporte a través de un sistema común, eficaz y operativo, atendiendo a los principios de desarrollo sostenible y de accesibilidad universal.

Artículo 184

Instrumentos de planificación

1. Los instrumentos de planificación de la movilidad son un conjunto de herramientas que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquellos que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social, la seguridad vial y la defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para la ciudadanía.

2. En lo que se refiere a las cuestiones relativas a la movilidad, las determinaciones de estos instrumentos de planificación prevalecerán, atendiendo a su carácter más específico por razón de la materia, sobre las determinaciones de los instrumentos de ordenación del territorio, de ordenación urbanística, de infraestructuras y de transporte.

3. Se establecen los instrumentos de planificación de la movilidad siguientes:

- a) El Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears, regulado en el capítulo II del título II de la Ley 6/1999, de 3 de abril, de las directrices de ordenación territorial de las Illes Balears y de medidas tributarias.
- b) Los planes insulares de servicios de transporte regular de viajeros por carretera (PISTRVC)



c) Los planes de movilidad urbana sostenible

Sección 1ª

Planes insulares de servicios de transporte regular de viajeros por carretera

Artículo 185

Concepto y naturaleza

1. Los planes insulares de servicios de transporte regular de viajeros por carretera (PISTRVC) son el instrumento que tiene por objeto la planificación y ordenación del transporte público regular de viajeros por carretera en todo el ámbito insular de las islas de Mallorca, Menorca e Ibiza, quedando expresamente excluida la isla de Formentera debido a su doble naturaleza insular y municipal, dado que dichos servicios serán objeto de regulación en el correspondiente Plan de movilidad urbana sostenible establecido en el artículo 188 y siguientes de esta ley.

2. La iniciativa para elaborar y aprobar el Plan insular de servicios de transporte regular de viajeros por carretera corresponderá, en su respectivo ámbito territorial, a los organismos que ejerzan la gestión ordinaria del transporte público regular de viajeros por carretera.

3. Dichos planes deberán ajustarse a los principios recogidos en la presente ley y a las orientaciones, criterios y medidas generales establecidos en el Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears.

Artículo 186

Contenido

1. Los planes insulares de servicios de transporte regular de viajeros por carretera incluirán, como mínimo:

a) El diagnóstico de la situación actual de los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera en su ámbito de aplicación, con especial atención a:

- La identificación de zonas con problemas de accesibilidad a servicios de transporte público regular de viajeros por carretera.
- La identificación de zonas con desajustes significativos entre la oferta y la demanda de transporte público regular de viajeros por carretera.
- La identificación de deficiencias significativas en la calidad de los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera.
- La identificación de déficits y disfunciones en las infraestructuras de transporte público regular de viajeros por carretera.

b) Los objetivos concretos a lograr a medio y largo plazo en materia de transporte público regular de viajeros por carretera en su ámbito de aplicación.

c) La planificación integrada de la oferta de servicios e infraestructuras de transporte público regular interurbano en su ámbito de aplicación, con especial atención a su optimización, coordinación e integración.

d) La configuración en su ámbito de aplicación de la oferta de los contratos de gestión de servicios de transporte regular interurbano de viajeros por carretera.

e) Un análisis de la viabilidad de las medidas propuestas, a partir de criterios económicos, sociales y ambientales.

f) Un estudio económico-financiero que valore las actuaciones propuestas y establezca los recursos directos e indirectos con los que se pretenden financiar.

g) Los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión.

2. A la hora de planificar y ordenar los servicios de transporte público de viajeros por carretera, los planes insulares deberán tener en consideración la oferta y la demanda existente tanto en el transporte privado como en el transporte ferroviario, así como las previsiones de nuevas infraestructuras de la red viaria -contenidas en los planes directores sectoriales de carreteras- y de la red ferroviaria -contenidas en el Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears-.

Artículo 187

Revisión

Los planes insulares de servicios deberán ser objeto de revisión, en los términos que reglamentariamente se establezca, como mínimo, cada ocho años.



Sección 2ª
Planes de movilidad urbana sostenible

Artículo 188

Concepto

1. Los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) son los instrumentos que tienen por objeto la ordenación y planificación de la movilidad en los entornos urbanos.
2. El ámbito de aplicación de los planes de movilidad urbana sostenible es el del municipio, si bien, con el correspondiente acuerdo de los ayuntamientos afectados, podrá abarcar varios municipios que compartan un esquema de movilidad interdependiente.
3. Los planes de movilidad urbana sostenible deberán ajustarse a lo establecido en la normativa que resulte aplicable, así como a los principios recogidos en la presente ley y a las orientaciones, criterios y medidas generales establecidos en el Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears así como en los Planes Insulares de Servicios de transporte regular de viajeros por carretera.

Artículo 189

Contenido

1. Los planes de movilidad urbana sostenible incluirán, como mínimo:
 - a) El diagnóstico de la situación actual de la movilidad en su ámbito de aplicación
 - b) Los objetivos concretos a lograr a medio y largo plazo en materia de movilidad en su ámbito de aplicación. Dichos objetivos habrán de ser coherentes con los objetivos generales e indicadores de evaluación y control establecidos tanto en el Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears como en el plan insular correspondiente.
 - c) Las medidas concretas de movilidad sostenible que permitan alcanzar los objetivos propuestos.
 - d) Un análisis de la viabilidad de las medidas propuestas a partir de criterios económicos, sociales y ambientales.
 - e) Un estudio económico-financiero que valore las actuaciones propuestas y establezca los mecanismos de financiación oportunos.
 - f) Los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión.
2. Las determinaciones de los planes de movilidad urbana sostenible se extenderán al diseño y dimensionamiento de las redes viarias y de transporte público, a las infraestructuras y medidas específicas para peatones y ciclistas, a las condiciones de seguridad ligadas a la movilidad, al sistema de estacionamiento, a las acciones de gestión de la movilidad para colectivos específicos, como personas con discapacidad o movilidad reducida, colegios, centros de trabajo, entre otros, y a los aspectos de la ordenación urbanística relevantes a la hora de determinar aspectos cuantitativos y cualitativos de la demanda de transporte y establecer medidas de promoción de una movilidad más sostenible.

Artículo 190

Tramitación

1. Corresponderá a los ayuntamientos la iniciativa para elaborar y aprobar los planes de movilidad urbana sostenible. Con carácter previo a su aprobación, se requerirá informe a la consejería del Gobierno de las Illes Balears competente en materia de movilidad. Dicho informe incluirá un pronunciamiento expreso sobre la coherencia del plan con los objetivos de esta ley y los objetivos y medidas establecidos en el Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears y será vinculante para aquellos aspectos que sean competencia del Gobierno de las Illes Balears.

También será preceptiva la solicitud de informe al consejo insular correspondiente, que será vinculante en aquellos aspectos que sean competencia de dicho Consejo Insular.

2. Los planes de movilidad urbana sostenible a que se refiere este artículo serán sometidos a información pública en los términos que reglamentariamente se establezcan y, en todo caso, de acuerdo con lo previsto en la normativa vigente.
3. Todos aquellos municipios que, de acuerdo con la normativa de régimen local deban prestar servicio de transporte colectivo urbano de viajeros, deberán tramitar y aprobar el correspondiente plan de movilidad urbana sostenible.

Sin perjuicio de lo anterior, deberán asimismo elaborar y aprobar un plan de movilidad urbana sostenible aquellos municipios que el Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears determine.





Artículo 191
Revisión

Los planes de movilidad urbana sostenible serán objeto de revisión cada ocho años, en los términos que reglamentariamente se establezca.

Capítulo III
Instrumentos de evaluación y mejora

Artículo 192
Instrumentos de evaluación y mejora

1. Los instrumentos de evaluación y mejora de la movilidad tienen por finalidad la determinación de los efectos potenciales de determinadas actuaciones de carácter territorial sobre la movilidad y el sistema de transportes, así como la definición de medidas dirigidas a garantizar su sostenibilidad.
2. Se establecen los instrumentos de evaluación y mejora de la movilidad siguientes:
 - a) Los estudios de movilidad de grandes centros generadores de movilidad.
 - b) Los estudios de viabilidad de grandes infraestructuras de transporte.

Sección 1ª
Los estudios de movilidad de grandes centros generadores de movilidad

Artículo 193
Concepto y contenido

1. Los estudios de movilidad de grandes centros generadores de movilidad son los instrumentos de evaluación de la movilidad que tienen por objeto definir las medidas y actuaciones necesarias para garantizar que las necesidades de movilidad generadas por determinados desarrollos urbanísticos serán satisfechas de acuerdo con los principios recogidos en la presente ley.
2. Su contenido y tramitación se ajustará a la normativa reguladora de la ordenación territorial y urbanística de la comunidad autónoma de las Illes Balears.

Sección 2ª
Los estudios de viabilidad de grandes infraestructuras de transporte

Artículo 194
Concepto y características

1. Los estudios de viabilidad de grandes infraestructuras de transporte son los instrumentos que tienen por objeto evaluar la viabilidad económica, financiera, social, territorial y medioambiental de la construcción de una gran infraestructura de transporte.
2. Deberán someterse a un estudio de viabilidad de grandes infraestructuras de transporte las siguientes inversiones en infraestructuras:
 - a) Nuevas autopistas, autovías o desdoblamientos de calzada.
 - b) Nuevos tramos de la red ferroviaria o tranviaria.
 - c) Nuevas estaciones de autobuses.
 - d) Nuevas infraestructuras de transporte terrestre que supongan una inversión económicamente relevante.
 - e) Modificaciones y adaptaciones de infraestructuras de transporte terrestre existentes que supongan una inversión económica relevante.

3. A los efectos de los epígrafes d) y e) del apartado anterior, se considerará que una nueva infraestructura de transporte terrestre o la modificación y adaptación de una infraestructura de transporte terrestre ya existente representan una inversión económica relevante cuando su importe final total, incluyendo las expropiaciones o cualquier otra carga económica necesaria para poner en servicio la infraestructura y excluyendo el impuesto sobre el valor añadido, sea superior a los 10 millones de euros.





4. Los estudios de viabilidad de grandes infraestructuras de transporte incluirán, como mínimo, la caracterización de la movilidad en el ámbito afectado antes y después de la ejecución de la infraestructura, así como una evaluación de la rentabilidad socioeconómica y financiera de la infraestructura, y de sus impactos en el territorio y en el medioambiente.

5. El órgano promotor de cualquiera de las infraestructuras establecidas en el apartado 2 de este artículo, con anterioridad al inicio del estudio de viabilidad de grandes infraestructuras de transporte, presentará un anteproyecto al órgano competente en materia de movilidad del Gobierno de las Illes Balears, que le informará sobre el contenido y criterios para la redacción de dicho estudio.

Una vez redactado el estudio de viabilidad, el órgano promotor lo presentará ante el órgano competente en materia de movilidad del Gobierno de las Illes Balears, que lo someterá a informe del Comité Evaluador.

Emitido dicho Informe, el órgano competente en materia de movilidad del Gobierno de las Illes Balears decidirá, con carácter vinculante, sobre la aprobación, en su caso, del estudio de viabilidad.

6. El órgano competente en materia de movilidad del Gobierno de las Illes Balears aprobará, mediante la disposición reglamentaria oportuna, la normativa reguladora de la tramitación y de la metodología de evaluación que se aplicará a los estudios de viabilidad de grandes infraestructuras de transporte.

Artículo 195

Comité Evaluador

1. El órgano competente en materia de movilidad del Gobierno de las Illes Balears aprobará, mediante la disposición reglamentaria oportuna, la composición, estructura y el reglamento de funcionamiento de Comité Evaluador.

2. En todo caso, el Comité Evaluador estará integrado por un equipo de técnicos de acreditada solvencia, y contará, al menos, con una persona en calidad de representante del órgano competente en materia de movilidad del Gobierno de las Illes Balears, otra en calidad de representante del Consejo Insular de la isla en que se pretende ejecutar la infraestructura y una tercera persona en calidad de representante del Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de las Illes Balears, propuestas todas ellas por sus respectivos órganos de gobierno.

Disposiciones adicionales Primera

Principios generales

Se habilita al Gobierno de las Illes Balears para que, de acuerdo con el artículo 58.3 del Estatuto de Autonomía, establezca los principios generales sobre las materias que son competencia propia de los consejos insulares.

Segunda

Modificación de las cuantías

Se autoriza al Gobierno de las Illes Balears para actualizar las cuantías pecuniarias establecidas en la presente ley, a fin de adecuarlas a los cambios de valor adquisitivo de la moneda, según los índices oficiales del Instituto Nacional de Estadística.

Tercera

Regímenes especiales de recogida de viajeros en vehículos de turismo

Todos los regímenes especiales de recogida de viajeros en vehículos de turismo fuera de los municipios de residencia de la autorización de transporte interurbano ya constituidos a la entrada en vigor de esta ley, se mantendrán vigentes hasta tanto el órgano competente no decida su supresión o modificación.

Cuarta

Limitaciones cuantitativas

1. Cuando la legislación estatal así lo permita, podrá establecerse por los órganos competentes para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte por carretera, limitaciones cuantitativas al otorgamiento tanto de nuevas autorizaciones habilitantes para el transporte público interurbano en vehículos de turismo como de las que habilitan para el arrendamiento de vehículos con conductor.

2. El órgano competente para la gestión de los transportes terrestres establecerá los criterios cuantitativos para determinar el número máximo de licencias municipales de auto-taxi en los municipios de su ámbito territorial.

Quinta

Trasmisión de las licencias de auto-taxi





Las personas físicas y jurídicas que a la entrada en vigor de esta ley sean titulares de licencias de auto-taxi en un número superior a dos podrán transmitir las a distintas personas adquirentes, las cuales deberán cumplir lo establecido en el artículo 52.3, o a favor de una única persona adquirente, en cuyo caso no será de aplicación la limitación establecida en el citado artículo.

Sexta

Aplicación de la normativa tranviaria a otros sistemas de transportes

La normativa establecida en esta ley relativa al transporte tranviario será de aplicación a otros sistemas de transportes que presenten características idénticas o similares al servicio tranviario, en cuanto a la plataforma de vía y su naturaleza jurídica.

Séptima

Régimen de uso provisional de edificaciones e instalaciones afectas al dominio ferroviario ubicadas en suelo rústico

1. En las edificaciones o instalaciones que formen parte del dominio ferroviario y que se ubiquen en cualquier categoría de suelo rústico, y siempre que no se haya llevado a cabo de forma efectiva la realización de ninguno de los usos propios ferroviarios que motivaron su construcción, se podrá admitir y autorizar con carácter provisional por parte de la administración competente en la gestión del transporte ferroviario la realización de usos de naturaleza docente, educativos, científicos, culturales, de ocio, recreativos o deportivos, y que deberán cesar en cualquier caso cuando fuera necesario su destino a su uso originario.

2. La autorización para la realización de los usos a que se refiere el apartado anterior, requerirá que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Que el uso provisional sea promovido por alguna administración pública o por cualquiera de sus entidades instrumentales.
- b) Que se justifique su necesidad y oportunidad, así como su carácter no permanente, dadas sus características técnicas o su temporalidad.
- c) Que el ayuntamiento afectado emita un informe previo con relación a sus competencias municipales que puedan resultar afectadas.

3. El órgano o entidad administrativa que realice los usos provisionales tendrá la obligación de cesar inmediatamente los usos autorizados y de reponer la edificación o instalación al estado anterior o original a la ejecución de los usos de carácter provisional, sin derecho a percibir ningún tipo de indemnización, desde el momento en que el órgano de la administración ferroviaria adopte la orden correspondiente. En todo caso, el uso provisional a que se refiere esta disposición está sujeto al régimen que prevea la normativa autonómica sectorial aplicable en materia de actividades.

Octava

Estudios de viabilidad de grandes infraestructuras de transportes

Todas aquellas inversiones que figuren en cualquier convenio de colaboración firmado entre la comunidad autónoma de las Illes Balears y el Gobierno Central u otros entes públicos sobre grandes infraestructuras de transportes antes de la aprobación de esta ley, estarán exentas de su sometimiento a los estudios de viabilidad de grandes infraestructuras de transportes regulados en el título III, capítulo III de la presente disposición legislativa.

Novena

Instalaciones de recarga de vehículos eléctricos

1. En nuevas actividades, la recarga energética para vehículos eléctricos y la instalación de su infraestructura se considera como actividad permanente inocua, excepto si la recarga energética se realiza en una única vivienda, caso en que se considera exenta de la licencia de actividades.

2. En actividades existentes, la recarga energética para vehículos y la instalación de su infraestructura se considera una modificación no sustancial de una actividad y por lo tanto no se necesita un título habilitante, siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Que se haya tramitado la autorización sectorial correspondiente.
- b) Que no suponga la disminución de las condiciones de la prevención y la protección contra incendios y/o riesgos colectivos o de las condiciones de evacuación que prevé la licencia.

<http://www.caib.es/eboibfront/pdf/es/2014/23/856988>



Disposiciones transitorias Primera

Desarrollo reglamentario de las licencias de auto-taxis de siete plazas y cobro individual por asiento

1. Hasta tanto no se produzca el correspondiente desarrollo Reglamentario de los artículos 49.b) y 73.1 de esta ley, no podrán otorgarse licencias de auto-taxi y autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo a los vehículos de más de 5



plazas, incluida la persona conductora.

2. Los vehículos destinados al transporte público de viajeros en vehículos de turismo que estén autorizados a la entrada en vigor de esta ley para el transporte de personas con discapacidad, mientras no se apruebe el correspondiente desarrollo reglamentario, no podrán transportar a más de 5 personas, incluida la persona conductora.
3. El órgano competente en la gestión de los transportes terrestres determinará, mediante la disposición reglamentaria oportuna, los requisitos necesarios para la expedición de las licencias de auto-taxis para los vehículos de hasta siete plazas, incluida la persona conductora.
4. Hasta tanto no se produzca el correspondiente desarrollo reglamentario del artículo 63.2.b) no podrán realizarse los servicios de transporte establecidos en el mismo.

Segunda

Régimen específico para la isla de Ibiza en materia de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo para el año 2014

1. Durante el año 2014, los ayuntamientos de la isla de Ibiza podrán otorgar autorizaciones municipales estacionales de transporte público de viajeros en vehículos de turismo que tengan una duración estacional determinada, dentro del ámbito territorial de sus respectivos municipios.
2. Los ayuntamientos otorgantes deberán adoptar un acto administrativo para aprobar un plan regulador que determine las condiciones de prestación del servicio y el número máximo de autorizaciones que se puedan otorgar; las condiciones a las cuales deberán sujetarse; los derechos y las obligaciones, así como la cuantía de la tasa si procede, que comportarán para los adjudicatarios; los supuestos de revocación y el plazo de duración, que no podrá ser inferior a una temporada estival ni superior a dos, y que deberá dar derecho a la explotación del servicio durante un plazo no inferior a dos meses ni superior a cuatro cada temporada estival.
3. Para que los vehículos autorizados por los ayuntamientos puedan prestar servicio fuera del municipio en el cual tengan domiciliada la autorización, deberán obtener la autorización habilitante del Consejo Insular de Ibiza, titular de las competencias sobre los transportes interurbanos, el cual deberá disponer lo que corresponda para que se puedan hacer los recorridos interurbanos en las mismas condiciones de prestación que los titulares de las licencias municipales fijas, sujetándose en todo al régimen de carga y descarga y a las tarifas aprobadas aplicables.

Estas autorizaciones únicamente tendrán validez en la isla de Ibiza.

Tercera

Transporte turístico

Para la realización de los transportes turísticos en el ámbito de la comunidad autónoma de las Illes Balears, en tanto que reglamentariamente no se establezcan las condiciones para su prestación, será de aplicación el Decreto 96/2006, de 24 de noviembre, por el que se regulan los transportes turísticos terrestres en el ámbito de las Illes Balears, o normativa que le sustituya, en lo que no se oponga a la presente ley.

Cuarta

Procedimiento sancionador

La presente ley no se aplicará en aquellos procedimientos sancionadores que se encuentre en tramitación a su entrada en vigor, iniciados en virtud de hechos acaecidos con anterioridad a la misma.

Quinta

Vigencia de las actuales concesiones de servicio público de viajeros

Las actuales concesiones de servicio público de viajeros por carretera y por ferrocarril mantendrán la vigencia establecida en su título concesional.

Disposición derogatoria única

1. Se derogan todas las disposiciones de igual o inferior rango que contradigan lo dispuesto en la presente ley.
2. En particular, quedan derogadas:

- Decreto Ley 1/2012, de 10 de febrero, de medidas orientadas a prevenir la oferta ilegal en materia de transportes en la isla de Ibiza.
- Decreto Ley 6/2012, de 8 de junio, de medidas urgentes sobre el régimen sancionador en materia de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo en el ámbito territorial de la comunidad autónoma de las Illes Balears.
- Decreto Ley 12/2012, de 14 de diciembre, de modificación del Decreto Ley 6/2012, de 8 de junio, de medidas urgentes sobre el



régimen sancionador en materia de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo en el ámbito territorial de la comunidad autónoma de las Illes Balears.

- Decreto 90/1983, de 22 de diciembre, sobre homologación y actualización del modelo oficial del Libro de Reclamaciones a utilizar en las administraciones y vehículos de servicios públicos de transporte de viajeros y mercancías por carretera de competencia de esta comunidad autónoma (BOCAIB núm. 2 de 1984)
- Decreto 106/1985, de 15 de noviembre, sobre normas de utilización de material móvil en los servicios regulares y discretos de transporte de viajeros por carretera de las Illes Balears (BOCAIB núm. 35 de 1985)
- Decreto 67/1988, de 28 de julio, por el que se regulan las autorizaciones de transportes regulares temporales de viajeros en vehículos denominados mini-trenes o trenes turísticos de carretera de carácter interurbano, en el ámbito de la comunidad autónoma de las Illes Balears (BOCAIB núm.94, de 6 de agosto)
- Decreto 24/1991, de 7 de marzo, regulador del régimen de apoyo a la renovación de las flotas de vehículos de las empresas de transporte público regular de viajero de uso general por carretera (BOCAIB núm. 47, fascículo 1, de 13 de abril)
- Decreto 41/1991, de 2 de mayo, por el que se establecen reducciones en el precio de los billetes de los servicios públicos regulares de viajeros por carretera para los pensionistas y las personas mayores de 65 años (BOCAIB núm. 63, de 18 de mayo)
- Decreto 48/1992 de 23 de julio de 1992 por el que se fijan los itinerarios autorizados para la circulación de vehículos con carga superior a 16,5 TN, así como de vehículos articulados cuya longitud exceda de 15 m y trenes de carretera de más de 14 m, pero sin sobrepasar las condiciones marcadas en los artículos 55, 57 y 58 del Código de la circulación en el ámbito de la CAIB (BOCAIB núm. 95, 8 agosto 1992)
- Decreto 43/1998, de 3 de abril, sobre régimen jurídico de las autorizaciones de transporte por carretera de viajeros y mercancías (BOCAIB núm. 52)
- Decreto 108/1998, de 27 de noviembre, por el que se revisa el mínimo de percepción para los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general (BOCAIB núm.157, de 10 de diciembre)
- Decreto 52/2000, de 24 de marzo, de creación de la Comisión de Transportes entre la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transporte y la Consejería de Medioambiente (BOCAIB núm. 43)
- Decreto 110/2000, de 21 de julio, por el que se modifica el Decreto 52/2000, de 24 de marzo de creación de la Comisión de Transportes entre la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transporte y la Consejería de Medioambiente (BOCAIB núm. 94)
- Decreto 9/2011, de 11 de febrero, de Principios Generales sobre los modos de explotación del transporte ferroviario, tranviario y combinado (BOIB núm. 25, de 19 de febrero de 2011)
- Orden del consejero de Fomento de 18 de diciembre de 2001, sobre confección de cuadros tarifarios y cuantía del mínimo de percepción en euros, y el establecimiento de normas para el pago de los servicios públicos regulares permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera (BOIB núm. 154, de 25 de diciembre)
- Orden de la consejera de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de 28 de junio de 2006, por la cual se modifica la cuantía del mínimo de percepción del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera en la CAIB, y se modifican las normas de pago del título de transporte en relación con estos servicios (BOIB núm. 92, de 1 de julio)

Disposiciones finales

Primera

Modificación del artículo 58.1 de la Ley 6/1999

Se modifica el artículo 58.1 del capítulo I del título II de la Ley 6/1999, de 3 de abril, de directrices de ordenación territorial de las Illes Balears y de medidas tributarias, cuyo contenido pasa a ser el siguiente:

“1. Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears”

Segunda

Modificación del capítulo II del título II de la Ley 6/1999

Se modifica el capítulo II del título II de la Ley 6/1999, de 3 de abril, de directrices de ordenación territorial de las Illes Balears y de medidas tributarias, que queda redactado con los siguientes artículos:

“Capítulo II

Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears

Artículo 60

Concepto y ámbito de aplicación

1. El Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears (PDSMIB) constituye el marco orientador para la planificación y ordenación de la movilidad y de los servicios e infraestructuras del transporte, de acuerdo con los principios y objetivos de movilidad establecidos en la Ley de Transportes Terrestres y Movilidad de las Illes Balears y demás normativa sectorial vigente.



2. El ámbito de aplicación es la comunidad autónoma de las Illes Balears.

Artículo 61

Vinculación y elaboración

1. El Plan director sectorial de movilidad deberá ser respetado por todos los restantes instrumentos de planificación, evaluación y mejora de la movilidad, siendo vinculante para los consejos insulares, entidades locales, organismos públicos y demás entes dependientes del Gobierno de las Illes Balears o de otras Administraciones Públicas.

2. La elaboración del Plan director sectorial de movilidad se apoyará en la realización de Encuestas de Movilidad que permitirán caracterizar las pautas de movilidad de la población residente y turística de las Illes Balears, de acuerdo con las condiciones que reglamentariamente se establezcan.

Artículo 62

Contenido

1. El Plan director sectorial de movilidad deberá ajustarse a los principios recogidos en la Ley de Transportes Terrestres y Movilidad de las Illes Balears, la Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de Ordenación Territorial y demás normativa que resulte de aplicación, e incluirá, como mínimo, los siguientes aspectos:

- a) El diagnóstico de la situación actual de la movilidad en su ámbito de aplicación, con especial atención a sus pautas temporales y espaciales, su reparto modal y a la relación entre la movilidad terrestre y el resto de medios, marítimos y aéreos.
- b) La proyección previsible de las variables de movilidad en su ámbito de aplicación y su concreción en escenarios futuros de referencia para la movilidad.
- c) Los objetivos generales a lograr en materia de movilidad sostenible, con indicación expresa de su horizonte temporal.
- d) Las orientaciones y criterios de intervención que deben guiar la actuación de las Administraciones Públicas para eliminar las disfunciones detectadas en relación a la movilidad sostenible.
- e) Las medidas generales a adoptar para la consecución de los objetivos establecidos en materia de movilidad sostenible y, en todo caso, las conducentes a la mejora de las conexiones interinsulares, especialmente en el caso de Formentera, a la coordinación e integración de los distintos modos de transporte específicamente la conectividad del Puerto de Ibiza con el aeropuerto y centros sanitarios, a la optimización de la oferta de transporte público terrestre y a la promoción de los desplazamientos no motorizados.
- f) La determinación de aquellos municipios del ámbito de aplicación que deberán ser objeto de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
- g) Los indicadores de evaluación y control para el seguimiento de la evolución de la movilidad.

2. Corresponderá al Gobierno de las Illes Balears, a través de la Consejería competente en materia de Movilidad, la iniciativa para la elaboración del Plan director sectorial de movilidad, así como, en su caso, para su revisión. Durante el procedimiento de elaboración se garantizará la coordinación con aquellos departamentos del Gobierno de las Illes Balears, consejos insulares y Ayuntamientos cuyas competencias puedan quedar afectadas.

3. Corresponderá al Gobierno de las Illes Balears, previo informe del Consejo Balear de Transportes Terrestres, la aprobación del Plan director sectorial de movilidad. En tanto no se produzca su aprobación definitiva podrán elaborarse los instrumentos de planificación, evaluación y mejora de la movilidad previstos en esta ley de acuerdo con los principios inspiradores y los criterios señalados en la misma.

Artículo 63

Revisión

El Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears deberá ser objeto de revisión, en los términos que reglamentariamente se establezca, como mínimo, cada ocho años. Con carácter bienal, o con periodicidad inferior si así lo estableciera el propio Plan, se realizará un seguimiento de la consecución de los objetivos y la correspondiente revisión de sus determinaciones.

Se suprimen los artículos 64 y 65, que quedan sin contenido.”

Tercera

Modificación del artículo 7 de la Ley 13/1998

Se modifica el artículo 7, apartado 3, párrafo segundo de la Ley 13/1998, de 23 de diciembre, de atribución de competencias a los consejos insulares en materia de transportes terrestres, que quedará redactado como sigue:

“La Comisión Interinsular de Coordinación del Transporte por Carretera quedará integrada por los siguientes miembros:



- a) Un presidente o presidenta, que será la persona titular de la Consejería del Gobierno de las Illes Balears competente en materia de transporte terrestre, o persona en quien delegue.
- b) Seis vocales: tres designados en representación de cada Consejo Insular de Menorca, Ibiza y Formentera, y tres designados por la persona titular de la Consejería competente en materia de transporte terrestre del Gobierno de las Illes Balears.”

Cuarta

Modificación del artículo 7 bis de la Ley 5/1990

Se añade el artículo 7 bis en la Ley 5/1990, de 24 de mayo, de Carreteras de las Illes Balears, que quedará redactado de la siguiente manera:

“Art. 7 bis

1. El Plan Director Sectorial de Carreteras incorporará la planificación del transporte en bicicleta en la red viaria interurbana, atendiendo a los siguientes principios básicos:

- a) Planeamiento integral de la red interurbana de viales para bicicletas, prestando especial atención a la continuidad con las redes locales.
- b) Adecuada relación coste-beneficio de las actuaciones proyectadas.
- c) Seguridad de los ciclistas y del resto de personas que puedan desplazarse en el entorno de los viales para bicicletas (peatones y ocupantes de vehículos motorizados).

2. El Plan Director Sectorial de Carreteras establecerá una clasificación de distintos tipos de viales para bicicletas según su nivel de segregación con el tráfico motorizado, bajo la premisa esencial que, a mayor velocidad de diseño de la carretera, mayor deberá ser el nivel de segregación entre ésta y el vial para bicicletas.

3. El Plan Director Sectorial de Carreteras establecerá los criterios de diseño y ejecución de los viales para bicicletas, como mínimo en relación a:

- a) La sección del trazado (ancho mínimo y recomendado de los carriles, condiciones técnicas de segregación del vial, etc.).
- b) Las intersecciones.
- c) La pavimentación.”

Quinta

Modificación del artículo 14 de la Ley 5/1990

Se añade un punto 6 al artículo 14 de la Ley 5/1990, de 24 de mayo, de carreteras de las Illes Balears, que quedará redactado de la siguiente manera:

“6. Los proyectos procurarán la integración paisajística de la carretera y de sus instalaciones complementarias en el entorno, preverán medidas para preservar la biodiversidad y para evitar las inundaciones y los impactos sobre la pérdida de suelo, e incorporarán las previsiones de las canalizaciones para las redes eléctricas, telefónicas y telemáticas.”

Sexta

Modificación de la Ley 8/2006, de 14 de junio, de Creación del Consorcio de Transportes de Mallorca

Se modifica el artículo 3 de la Ley 8/2006, de 14 de junio, de creación del consorcio de transportes de Mallorca, que queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 3

Naturaleza Jurídica

1. El Consorcio de Transportes de Mallorca se crea como un consorcio, órgano de naturaleza corporativa con personificación pública, con personalidad jurídica y patrimonio propio e independiente de sus miembros, y con plena capacidad de obrar para la satisfacción de sus finalidades en el marco de la legislación vigente.

2. El Consorcio de Transportes de Mallorca se rige por el derecho administrativo, con carácter general, y de acuerdo con las particularidades que establece esta ley y sus estatutos; además le serán de aplicación las normas que dispone la Ley 7/2010, de 21 de julio, del sector público instrumental de la comunidad autónoma de las Illes Balears y el resto de legislación aplicable específicamente a los consorcios, las disposiciones relativas a los organismos públicos y, en particular, las que corresponden a los organismos autónomos, en la medida que sean compatibles con la peculiar naturaleza de los consorcios.





3. El Consorcio de Transportes de Mallorca se adscribe a la consejería competente en materia de transportes del Gobierno de las Illes Balears.”

Séptima

Aplicación normativa

En todo lo no previsto en esta ley, será de aplicación la legislación estatal vigente en la materia.

Octava

Vigencia de la ley

Esta ley entrará en vigor al día siguiente al de su publicación el *Boletín Oficial de las Illes Balears*.

Palma, 17 de enero de 2014

**El consejero de Agricultura, Medio Ambiente y
Territorio**
José Ramón Bauzá Díaz

El presidente
Gabriel Company Bauzá

