

LLEI 4/2014, DE 20 DE JUNY, DE TRANSPORTS TERRESTRES I MOBILITAT SOSTENIBLE DE LES ILLES BALEARS¹

*([BOIB núm. 88, de 28 de juny de 2014](#);
correcció d'errades [BOIB núm. 40, de 21 de març de 2015](#))*

PREÀMBUL

I

L'article 48 de la Llei Orgànica 1/2007, de 28 de febrer, de reforma de l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears, estableix la potestat legislativa del Parlament de les Illes Balears; d'altra banda, l'article 84.1 de la mateixa llei estableix que correspon al Parlament la potestat legislativa sobre les matèries que siguin de competència exclusiva de la comunitat autònoma. No obstant això, fins ara no havia començat el procediment per regular les activitats dels transports terrestres a l'àmbit territorial de la nostra comunitat, que durant aquests darrers anys s'han regit per la normativa estatal que estableixen la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres (LOTT), modificada per la Llei 9/2013, de 4 de juliol; el reglament que la desplega, aprovat pel Reial Decret 1211/1990, de 28 de setembre; i la Llei

¹ Aquesta llei s'ha vist afectada per les disposicions següents: Acord de 17 de juliol de 2017 de la Comissió Bilateral de Cooperació Administració General de l'Estat - Comunitat Autònoma de les Illes Balears en relació amb la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears ([BOIB núm. 66, de 30 d'abril de 2015](#)); Decret llei 2/2017, de 26 de maig, de mesures urgents en matèria de transports terrestres ([BOIB núm. 65, de 27 de maig de 2017](#)); Llei 6/2018, de 22 de juny, per la qual es modifiquen diverses normes de l'ordenament jurídic de les Illes Balears en matèria de turisme, de funció pública, pressupostària, de personal, d'urbanisme, d'ordenació farmacèutica, de transports, de residus i de règim local, i s'autoritza el Govern de les Illes Balears per aprovar determinats textos refosos ([BOIB núm. 78, de 26 de juny de 2018](#)); Decret llei 1/2019, de 22 de febrer, de mesures urgents sobre l'explotació i el control de l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor i altres mesures en matèria de transports terrestres ([BOIB núm. 24, de 23 de febrer de 2019](#)); Decret llei 8/2020, de 13 de maig, de mesures urgents i extraordinàries per a l'impuls de l'activitat econòmica i la simplificació administrativa en l'àmbit de les administracions públiques de les Illes Balears per pal·liar els efectes de la crisi ocasionada per la COVID-19 ([BOIB ext. núm. 84, de 15 de maig de 2020](#)); Llei 2/2020, de 15 d'octubre, de mesures urgents i extraordinàries per a l'impuls de l'activitat econòmica i la simplificació administrativa en l'àmbit de les administracions públiques de les Illes Balears per pal·liar els efectes de la crisi ocasionada per la COVID-19 ([BOIB núm. 180, de 20 d'octubre de 2020](#)); Decret llei 5/2022 de 16 de maig, de modificació de la Llei 7/2013, de 26 de novembre, de règim jurídic d'instal·lació, accés i exercici d'activitats a les Illes Balears, i pel qual s'estableix el règim de prestació del servei de taxi en l'àmbit territorial de l'illa d'Eivissa ([BOIB núm. 65, de 19 de maig de 2022](#)); Decret llei 2/2023, de 6 de març, de mesures urgents en matèria del servei públic discrecional del transport de persones viatgeres i en altres matèries vinculades a sectors econòmics ([BOIB núm. 30, de 9 de març de 2023](#)), i Llei 1/2024, de 16 de febrer, de millora de la regulació dels serveis de transport amb vehicles de fins a nou places a les Illes Balears ([BOIB núm. 26, de 22 de febrer de 2024](#)). Cal tenir en compte que aquesta llei es troba inclosa en l'annex 1 de la Llei 5/2015, de 23 de març, de racionalització i simplificació de l'ordenament legal i reglamentari de la comunitat autònoma de les Illes Balears ([BOIB núm. 44, de 28 de març de 2015](#)), la qual en l'art. 2 estableix que: «S'autoritza el Govern perquè, abans del dia 31 de desembre de 2019, aprovi els textos refosos de les normes legals que s'indiquen a l'annex 1, d'acord amb l'article 37 de la Llei 4/2001, de 14 de març, del Govern de les Illes Balears.

Aquesta autorització inclou la possibilitat de regularitzar, aclarir i harmonitzar els textos legals que s'han de refundre.»

Orgànica 5/1987, de 30 de juliol, de delegació de facultats de l'Estat en les comunitats autònomes en matèria de transports per carretera i per cable. En aquesta matèria, la comunitat autònoma s'ha limitat a dictar disposicions de caràcter reglamentari o a desplegar normes estatals reguladores de les matèries delegades.

L'article 30.5 de l'Estatut d'Autonomia atorga a la nostra comunitat autònoma la competència exclusiva en matèria de transports terrestres, en concordança amb l'article 148.1.5a de la Constitució Espanyola, que estableix que són competència de les comunitats autònomes "els ferrocarrils i les carreteres l'itinerari dels quals transcorri íntegrament dins el territori de la comunitat autònoma i, de la mateixa manera, el transport fet per aquests mitjans o per cable".

Alhora, l'article 30.3 de l'Estatut recull la competència exclusiva de la nostra comunitat autònoma en matèria d'ordenació del territori.

La suma d'ambdues competències atorga la capacitat de regular la mobilitat de la població, entesa com l'anàlisi de les necessitats de desplaçament i la planificació de les ofertes que poden posar-se a l'abast dels ciutadans, fent incidència a fomentar l'ús racional del transport públic minimitzant els costos socials i mediambientals, però adequant el servei a la demanda real.

No obstant això, la competència en matèria de transports terrestres atorgada per l'Estatut no es limita als transports amb ferrocarril o per carretera que circulin dins dels límits de la nostra comunitat autònoma, sinó que inclou la competència de desplegament legislatiu i d'execució en matèria d'agències de transports i de lloguer de vehicles, com també la competència executiva per a l'ordenació del transport de viatgers i de mercaderies que, essent de competència estatal, tinguin l'origen i la destinació dins del territori de la comunitat autònoma, sens perjudici de l'execució directa que se'n reservi l'Administració General de l'Estat, competències que recullen els articles 31.16 i 32.2 de l'Estatut.

D'altra banda, l'Estatut d'Autonomia en l'article 70.10 classifica els transports terrestres com a competència pròpia dels consells insulars, i en l'article 72.1 estableix que els consells insulars exerceixen la potestat reglamentària sobre les competències que els són atribuïdes com a pròpies.

Per regular els diferents graus de competències que l'Estatut d'Autonomia estableix en matèria de transports terrestres i distingir en quin òrgan o en quina institució recau l'exercici de la competència, cal analitzar el règim jurídic que determina la Llei Orgànica 5/1987, de 30 de juliol, de delegació de facultats de l'Estat en les comunitats autònomes en matèria de transport per carretera i per cable, ja esmentada, que en l'exposició de motius fixa que la delegació de facultats de l'Estat en les comunitats autònomes "comprèn la totalitat de les competències estatals que per la seva naturalesa s'hagin de fer en l'àmbit autonòmic o local i es refereix no solament a actuacions gestores, sinó també normatives quan aquestes estiguin previstes en la legislació estatal. Naturalment, les competències delegades han de ser, en tot cas, exercides amb subjecció a les normes i instruccions dictades per l'Estat".

Així doncs, la competència pròpia cal entendre-la centrada en el transport amb ferrocarril o per carretera amb un itinerari traçat dins dels límits de la comunitat, o sigui, en matèria de serveis regulars de transport públic de viatgers, ja que aquesta és una competència que la comunitat autònoma ha assumit com a exclusiva, mentre que la resta de competències en matèria de transport terrestre són competències concurrents amb l'Estat, per la qual cosa, en virtut de l'article 70.10 de l'Estatut, la

comunitat autònoma pot atribuir-les als consells insulars, però en la mateixa categoria que les va rebre de l'Estat, és a dir, diferenciant les que exerceix com a pròpies de les que té com a delegades per passar-les, en tal condició, als organismes públics insulars.

II

La Sentència 118/1996, de 27 de juny, del Tribunal Constitucional, que va declarar nul·les les disposicions relatives al transport urbà contingudes en els articles 113 a 118 de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, va determinar que la competència per regular aquest tipus de transports correspon a cada comunitat autònoma.

Per això, és necessari establir un marc jurídic i administratiu que reguli la prestació dels serveis de transport públic urbà de viatgers que es prestin íntegrament en els municipis de l'àmbit territorial de la nostra comunitat autònoma, que determini la coordinació amb el transport interurbà i que reculli les particularitats del nostre territori, amb unes dimensions limitades i una gran activitat turística però subjecta a una estacionalitat cada vegada més marcada.

La redacció d'aquesta normativa ha d'incloure tot el servei de transport que es presta dins d'un mateix terme municipal, com són els serveis públics urbans o metropolitans de transport regular de viatgers, ja sigui mitjançant un contracte o bé de gestió directa, els serveis discrecionals de viatgers tant amb vehicles de turisme (taxis) com amb autocar, i els que es presten, amb un caràcter més turístic, amb minitrens o un altre tipus de vehicles.

D'altra banda, l'aprovació del Reglament europeu 1370/2007, de 23 d'octubre, sobre els serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera, ha introduït canvis importants en el règim de gestió dels transports públics regulars. Cal, per tant, adaptar la normativa a aquestes noves regles, ja que si bé en l'àmbit estatal es modifica la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, en la nostra comunitat autònoma hem d'adaptar la normativa a l'àmbit territorial de les illes i, dins del marc establert, regular els transports a la demanda, els de zona i els regulars en condicions especials de prestació.

Com a conseqüència de la distribució de competències que fixa l'Estatut d'Autonomia, a l'efecte d'establir un marc normatiu homogeni per a tota la comunitat autònoma que prevegi normes d'aplicació general per als diversos tipus de transports terrestres que es presten a les nostres illes, i sempre dins del respecte estricte a l'exercici de les competències dels consells insulars, és necessari acudir a la previsió de l'article 58.3 de l'Estatut d'Autonomia, que estableix que, en les competències que els consells insulars hagin assumit com a pròpies, "el Govern de les Illes Balears pot establir els principis generals sobre la matèria, garantint l'exercici de la potestat reglamentària dels consells insulars". Per això és necessari que el Govern de les Illes Balears coordini, amb l'aprovació dels principis generals, la unificació de conceptes i criteris aplicables en les relacions del transport terrestre amb els usuaris, les empreses i les administracions públiques.

III

La normativa, com no podia ser de cap altra manera, també ha de regular el transport discrecional que es presta en la nostra comunitat, ja sigui amb vehicles de turisme o amb autocars, atenent el volum dels desplaçaments que es produeixen per

motius turístics, entre d'altres, i establir les normes sancionadores que protegeixin els transports públics de les infraccions que es cometin en contra d'aquests.

Per això, la regulació del transport discrecional de viatgers a les Illes Balears que estableix aquesta llei s'acomoda a les modificacions de la normativa estatal, motivades en gran mesura per la normativa europea i, a més, a la demanda i a les circumstàncies particulars de les Illes Balears, introduint novetats com la possibilitat de crear autoritzacions d'àmbit autonòmic i insular, tant de transport públic discrecional de viatgers amb autobús com amb vehicles de turisme.

Amb relació al transport públic discrecional de viatgers amb autobús, es preveu, subjecta a desplegament reglamentari, la contractació per plaça fora dels supòsits que preveu la normativa de l'Estat, amb la finalitat de donar cobertura a una realitat de les Illes Balears, com és la venda per plaça en els serveis de trasllat de viatgers a ports i aeroports.

Pel que fa al servei de taxi, es creen les llicències municipals d'autotaxi i les autoritzacions de transport públic discrecional de viatgers amb vehicles de turisme de caràcter temporal, el desplegament de les quals es considera competència exclusiva de cada àmbit insular; es possibilita que els vehicles amb què es presta el servei, tant de caràcter ordinari com de caràcter temporal, tinguin una capacitat de fins a set places i que els vehicles adaptats per al transport de persones amb mobilitat reduïda puguin ser fins i tot de nou places, si bé han de tenir la classificació de vehicle de turisme i no poden transportar més de set persones, comptant-hi la persona que condueix. Així mateix es preveuen, fora del que constitueix una àrea de prestació conjunta, els règims de recollida de viatgers fora dels municipis on estigui domiciliada l'autorització de transport públic discrecional de viatgers amb vehicles de turisme.

Aquesta llei també recull la intervenció dels mediadors en la contractació dels transports públics de viatgers que introdueix la Llei 9/2013, de 4 de juliol, per la qual es modifica la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, i es defineix el transport turístic en l'àmbit de les Illes Balears exclouent expressament d'aquesta definició els transports discrecionals que tinguin l'origen o la destinació a ports o aeroports.

D'altra banda, no s'ha considerat necessari desplegar la normativa relativa al transport privat complementari de viatgers ni la relativa a l'arrendament de vehicles amb conductor, les quals, de conformitat amb la Llei 9/2013, de 4 de juliol, per la qual es modifica la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, constitueixen una modalitat de transport de viatgers, perquè ambdues estan prou regulades en la normativa estatal.

Quant al transport ferroviari, s'ha de tenir en compte que la legislació nacional recollida en la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, està enfocada a regular les infraestructures i els serveis ferroviaris que formen part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, entesa com la que comprèn les infraestructures essencials per garantir un sistema comú de transport ferroviari a tot el territori de l'Estat, com també per connectar trànsits internacionals, enllaços entre comunitats autònomes i accessos als principals nuclis de població i de transport o a instal·lacions essencials per a l'economia o la defensa nacional. Atès que la xarxa ferroviària instal·lada a l'illa de Mallorca i explotada per l'empresa pública Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM) no reuneix els requisits necessaris per formar part de la xarxa nacional, és necessari aprovar una normativa que reguli les particularitats de la infraestructura i

els serveis ferroviaris de la nostra comunitat, adaptada a les dimensions geogràfiques de l'illa, que serveixi d'instrument regulador de l'activitat ferroviària, la seguretat en aquest tipus de transport, el personal ferroviari i els drets i els deures de les persones que utilitzen aquests serveis.

Amb relació al servei del ferrocarril de Sóller, si bé es tracta d'una concessió administrativa de transport públic de viatgers, té particularitats pròpies com a tren històric i turístic, atesa la seva adjudicació des de fa més de cent anys, la qual cosa el converteix en un tren especial que, sense abandonar el caràcter de servei públic, cobreix les necessitats de lleure de gran part de la població i dels turistes que ens visiten durant tot l'any.

Per aquest motiu, és necessari aprovar una normativa que reculli aquestes característiques específiques i alhora reguli el servei ferroviari perquè pugui continuar mantenint la singularitat que el diferencia d'altres serveis públics de viatgers d'aquest àmbit.

També s'ha aprofitat la redacció d'aquesta llei per establir una normativa que reguli, per a la comunitat autònoma de les Illes Balears, el sistema tramviari i altres sistemes similars que es puguin implantar, ja que no hi ha normativa nacional que ordeni aquesta matèria.

IV

D'altra banda, s'estableixen els preceptes sancionadors relatius a les activitats que recull la llei, tant per al transport per carretera com per al transport amb ferrocarril.

A més, es dota d'un marc legal adequat el règim sancionador relatiu al transport públic urbà de viatgers amb vehicles de turisme (autotaxis) a fi de proporcionar als ajuntaments un instrument legal efectiu que pugui donar cobertura als reglaments i a les ordenances que es dictin en el futur per regular aquest servei.

Així mateix, s'estableixen sancions pecuniàries adaptades a les circumstàncies dels temps actuals, altres sancions de caràcter no pecuniari i les mesures cautelars necessàries per aconseguir que les sancions s'apliquin de manera eficaç.

També es regulen les infraccions i el règim sancionador del transport interurbà de viatgers, ja sigui amb autobús o amb vehicles de turisme, amb la finalitat de dotar els organismes administratius competents d'un instrument vàlid per garantir el compliment de la normativa vigent.

Pel que fa al transport públic discrecional de viatgers amb vehicles de turisme, es recull el contingut del Decret Llei 6/2012, de 8 de juny, modificat pel Decret Llei 12/2012, de 14 de desembre, per fer efectiu el règim sancionador específic per afrontar la situació d'intrusisme que es dona en aquest sector.

Quant al transport ferroviari, també se'n regula el règim sancionador, mitjançant el qual es concreten les actuacions de control i defensa de les infraestructures ferroviàries, es classifiquen els diferents tipus d'infraccions, es defineixen les sancions aplicables a cada tipus i la responsabilitat corresponent, i es determina el procediment per aplicar-les, tot això amb la clara intenció d'evitar qualsevol supòsit d'inseguretat jurídica amb la predeterminació casuística de les conseqüències de les diferents conductes infractores.

V

Finalment, s'ha volgut aprofitar aquesta llei per fixar una normativa reguladora de la mobilitat de la població, entesa com els objectius i els principis que, d'acord amb la normativa nacional en matèria d'economia sostenible, estableixen les bases per assolir una major sostenibilitat en els desplaçaments de la població entre ciutats i nuclis de la nostra comunitat.

La regulació del sector de transports obeeix a la necessitat de facilitar la mobilitat de la població. El transport públic és un dret dels ciutadans, per la qual cosa cal regular-lo planificant-ne la mobilitat amb l'objectiu d'integrar els diferents models de transport en un sistema comú, eficaç i operatiu, atenent els principis de desenvolupament sostenible i d'accessibilitat.

La intervenció administrativa en el sector del transport es justifica, d'una banda, amb els instruments de planificació, que es materialitzen en els plans de transport insular i municipal incardinats en el Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears, i se n'estableixen els continguts mínims i la tramitació; i d'altra banda, amb els instruments d'avaluació i millora, que es materialitzen en els estudis de mobilitat de grans centres atractius de mobilitat, i els estudis de viabilitat per crear grans infraestructures del transport.

També, i amb la finalitat d'impulsar la mobilitat sostenible i el desenvolupament del vehicle elèctric a les Illes Balears, es fa necessari definir l'aplicació de la normativa d'activitats a les instal·lacions de recàrrega del vehicle elèctric.

VI

Aquesta llei consta de quatre títols i tretze capítols, cent noranta sis articles, nou disposicions addicionals, sis de transitòries, una de derogatòria i deu de finals. Durant la seva tramitació, s'han consultat les administracions públiques i els organismes i les entitats públiques i privades, com també els agents sectorials principals, que es veuran afectats per l'aplicació de la llei, ja que configuren el marc normatiu pel qual es regula el transport terrestre a les Illes Balears.

TÍTOL PRELIMINAR DISPOSICIONS GENERALS

CAPÍTOL I DISPOSICIONS GENERALS

SECCIÓ 1a OBJECTE I PRINCIPIS GENERALS

Article 1. Objecte i àmbit d'aplicació

Aquesta llei té per objecte regular el transport públic de viatgers i l'ordenació de la mobilitat que, en el marc de les competències que s'estableixen a l'article 148.1.5a de la Constitució Espanyola, a l'article 30 apartats 3 i 5 de l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears, i a la resta de normes aplicables, corresponen a la comunitat autònoma de les Illes Balears.

Article 2. Principis generals

Les administracions públiques han de promoure la satisfacció adequada de les necessitats de transport dels ciutadans i afavorir-ne la mobilitat, d'acord amb els principis bàsics següents:

- a) L'accés lliure als béns i als serveis en condicions de mobilitat adequada, segura i accessible en els termes que estableix la normativa aplicable, amb el mínim impacte ambiental i social possible.
- b) L'impuls d'una mobilitat sostenible.
- c) L'eficàcia i la racionalitat en l'ús dels mitjans i dels recursos disponibles, que impulsin la mobilitat sostenible i apliquin criteris de racionalització de l'ús de l'espai viari en la planificació i la implantació de les infraestructures i els serveis de transports.
- d) La prioritat dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental, fomentant el desenvolupament urbà sostenible i l'ús racional del territori.
- e) La rendibilitat social, entesa com l'assumpció, segons els mitjans disponibles, de les necessitats de servei públic en termes de disponibilitat temporal o espacial, d'atenció a col·lectius determinats o de l'assoliment de nivells mitjans de qualitat.
- f) La distribució adequada dels costos d'implantació i gestió del transport.
- g) La subsidiarietat de l'establiment de nous serveis de transport a l'existència d'un volum de demanda d'acord amb els costos d'inversió i manteniment, tenint en compte altres maneres alternatives de transport, el preu, la qualitat, la seguretat i els resultats de l'avaluació ambiental.
- h) La implicació de la ciutadania mitjançant la participació social en la presa de decisions en matèria de transports i mobilitat.

Article 3. Finalitats

Aquesta llei té les finalitats que s'indiquen a continuació en l'àmbit territorial de la comunitat autònoma de les Illes Balears:

- a) Regular el transport públic de viatgers, tant de caràcter urbà com interurbà.
- b) Regular el servei ferroviari.
- c) Regular l'ordenació de la mobilitat per mitjà d'instruments de planificació que facilitin la implantació de formes de desplaçament més sostenibles.
- d) Fixar els objectius i el contingut del Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears, dels plans insulars de serveis de transport regular de viatgers per carretera i dels plans de mobilitat urbana sostenible.

SECCIÓ 2a COMPETÈNCIES ADMINISTRATIVES

Article 4. Competències

En l'àmbit de la comunitat autònoma de les Illes Balears, exerceixen les competències en matèria de transports terrestres que atribueixen la Constitució i l'Estatut d'Autonomia:

- El Govern de les Illes Balears.
- Els consells insulars.
- Els ajuntaments.

Article 5. Competències del Govern de les Illes Balears

Correspon al Govern de les Illes Balears, en la condició d'òrgan col·legiat que exerceix funcions executives i administratives i que dirigeix la política general, en l'àmbit de la comunitat autònoma, l'exercici de les competències següents:

- a) Planificar i ordenar els transports terrestres, les activitats auxiliars i complementàries del transport i les infraestructures de transport que siguin d'interès autonòmic.
- b) Planificar i ordenar la política de mobilitat de les Illes Balears.
- c) Elaborar el Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears.
- d) Elaborar la normativa d'execució i desplegament de les normes estatals d'acord amb la Llei Orgànica 5/1987, de 30 de juliol, de delegació de facultats de l'Estat en les comunitats autònomes en matèria de transports per carretera i per cable.
- e) Participar en els òrgans de representació d'àmbit nacional o europeu per al debat, la coordinació i l'assessorament.
- f) Gestionar l'activitat de foment per aconseguir una major qualitat, competitivitat i eficiència en el transport públic.
- g) Dirigir i coordinar el Consell Balear de Transports Terrestres.
- h) Coordinar les competències dels consells insulars.
- i) Coordinar l'alta inspecció.
- j) Qualsevol altra competència que li atribueixin l'Estatut d'Autonomia o la legislació estatal o autonòmica en matèria de transport terrestre.

Article 6. Competències dels consells insulars

Correspon als consells insulars, en la condició d'institucions de govern de cada illa i d'acord amb l'article 70 de l'Estatut d'Autonomia, l'exercici de les competències següents:

- a) Exercir, com a pròpies, totes les competències executives i de gestió en matèria de transport públic regular de viatgers per carretera i les seves activitats auxiliars i complementàries que tinguin lloc dins l'àmbit insular propi, d'acord amb la normativa aplicable.
- b) Exercir, com a pròpies, totes les competències executives i de gestió en matèria de transport de viatgers per ferrocarril.
- c) Exercir la potestat reglamentària sobre les matèries dels apartats a) i b) anteriors, així com sobre aquelles altres la competència de les quals els atribueixi aquesta llei.
- d) Crear l'organització administrativa necessària per fer efectiva la integració insular del transport públic regular de viatgers, sens perjudici que hi participin altres administracions.
- e) Exercir, com a competències delegades, en l'àmbit insular propi, totes les competències executives i de gestió en matèria de transports per carretera i activitats auxiliars i complementàries, sempre que siguin de titularitat estatal delegada en la comunitat autònoma.
- f) Constituir la Junta Arbitral en l'àmbit insular propi i exercir-ne les funcions, d'acord amb el que estableix la normativa nacional reguladora dels transports terrestres.

- g) Elaborar i executar el Pla insular de serveis de transport regular de viatgers per carretera, d'acord amb les directrius que recull el Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears.
- h) Inspeccionar, controlar i vigilar els serveis de transports i les seves activitats auxiliars i complementàries que tinguin lloc en l'àmbit insular propi.
- i) Incoar, tramitar i resoldre els expedients sancionadors respecte de les infraccions que es cometin en ocasió de la prestació dels serveis de transports que tinguin lloc en l'àmbit insular propi.
- j) Qualsevol altra competència en matèria de transports terrestres que els atribueixi la normativa de transports terrestres, tant estatal com de la comunitat autònoma.
- k) Crear i regular autoritzacions de transport discrecional de viatgers en vehicle de turisme i autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor d'àmbit insular, ja siguin de caràcter permanent o temporal, i establir-ne la proporció.²

Article 7. Competències dels ajuntaments

1. Corresponen als ajuntaments, respecte dels mitjans de transport que circulen íntegrament dins del terme municipal propi, en la condició d'entitats locals bàsiques de l'organització territorial de les Illes Balears, les competències següents:

- a) Ordenar i gestionar el transport públic i privat de viatgers.
- b) Atorgar les autoritzacions de transport públic de viatgers d'àmbit municipal, tant de caràcter regular com discrecional, i exercir les funcions de control, inspecció, vigilància i sanció relacionades amb aquestes.
- c) Incoar, tramitar i resoldre els expedients sancionadors per les infraccions que es cometin en la prestació dels serveis en l'àmbit territorial propi.
- d) Col·laborar amb les administracions competents en matèria de transports interurbans en la inspecció i la vigilància dels serveis quan es prestin en zones urbanes.
- e) Emetre els informes preceptius sobre les aturades urbanes dels serveis regulars interurbans de viatgers.
- f) Participar en les organitzacions administratives que integren el transport públic regular insular, d'acord amb el grau d'implicació del transport urbà de la seva competència.
- g) Elaborar i aprovar el Pla de mobilitat urbana sostenible i adequar les infraestructures dels transports urbans a les necessitats turístiques i residencials que s'hi prevegin.
- h) Qualsevol altra competència que en matèria de transport per carretera li atribueixi la legislació de règim local.

2. Les competències municipals sobre els transports de viatgers s'han d'exercir d'acord amb aquesta llei i la normativa estatal aplicable.

Article 8. Competències de Formentera

A l'illa de Formentera, les competències a què fan referència els articles 6 i 7 d'aquesta llei s'han d'exercir tenint en compte la singularitat jurídica i administrativa pròpia.

² Lletre afegida pel DL 2/2017, de 26 de maig, esmentat en la nota 1.

TÍTOL I

TRANSPORT PÚBLIC DE VIATGERS

CAPÍTOL I

DISPOSICIONS GENERALS

SECCIÓ 1a

CONCEPTE I OBJECTIUS

Article 9. Concepte

1. Els serveis de transport públic de viatgers són serveis d'interès col·lectiu que s'ofereixen a les persones usuàries sense discriminació i de manera continuada. Aquests serveis es presten per compte d'altri, mitjançant una remuneració econòmica, amb vehicles fabricats i condicionats amb aquesta finalitat. Els viatgers que utilitzen aquests serveis també poden transportar-hi l'equipatge, d'acord amb el que s'estableixi reglamentàriament.

2. El transport públic és de caràcter estratègic per al desenvolupament i la cohesió social, econòmica i territorial de la comunitat autònoma de les Illes Balears, de cadascuna de les seves illes i dels seus habitants.

Article 10. Classificació dels transports públics

1. Els serveis de transport públic de viatgers poden ser urbans i interurbans. Tenen la consideració de transport urbà els que es presten íntegrament dins del mateix terme municipal, i de transport interurbà els que transiten per dos o més termes municipals.

2. Els transports urbans i els interurbans poden ser regulars o discrecionals. D'acord amb això:

- a) Són transports regulars els que es presten amb subjecció a un itinerari, un calendari i un horari predeterminats.
- b) Són transports discrecionals els que es presten sense subjecció a un itinerari, un calendari i un horari predeterminats.

3. Els transports públics per ferrocarril es poden prestar en mode d'explotació ferroviària, tramviària o combinada.

Article 11. Objectius

1. Els transports públics de viatgers han de constituir una oferta integrada de mobilitat organitzada com a xarxa o infraestructura multimodal, amb la finalitat d'oferir als ciutadans la possibilitat de cobrir-ne els desplaçaments diaris per feina, oci o altres motius.

2. El Govern de les Illes Balears, els consells insulars i els ajuntaments, en la condició d'òrgans o organismes públics competents en la matèria, atenent la disponibilitat pressupostària, han d'estudiar les demandes de transport dels usuaris i intentar satisfer-les amb el mínim cost econòmic i social, cercant l'eficàcia i la racionalitat en l'ús dels mitjans i els recursos disponibles. Així mateix, han d'elaborar un marc tarifari i jurídic que incentivi l'ús del transport públic i planificar una estratègia de comunicació que el faciliti.

3. No s'han de posar en marxa noves línies o serveis de transport públic sense un estudi tècnic i econòmic previ que asseguri els objectius que s'assenyalen en l'apartat 2 anterior.

SECCIÓ 2a PLANIFICACIÓ I GESTIÓ

Article 12. Pla director sectorial de mobilitat

1. Correspon a la comunitat autònoma de les Illes Balears elaborar i revisar el Pla director sectorial de mobilitat que es preveu en la Llei 6/1999, de 3 d'abril, de les directrius d'ordenació territorial de les Illes Balears i de mesures tributàries.

2. En aquest pla s'han d'aprovar els instruments específics per regular la planificació, l'execució i la gestió dels sistemes generals de mobilitat.

SECCIÓ 3a DRETS I DEURES DELS USUARIS I PRESTADORS DEL SERVEI PÚBLIC

Article 13. Definició d'usuaris del transport públic

Són usuaris del transport públic les persones físiques que utilitzen els serveis públics per desplaçar-se i no formen part de la seva organització empresarial.

Article 14. Drets dels usuaris del transport públic

Els usuaris del transport públic de viatgers tenen els drets següents:

- a) Disposar d'uns serveis de transport de qualitat, segurs i accessibles amb unes tarifes adequades.
- b) Disposar de la informació completa i accessible sobre els serveis públics i les condicions en què es presten.
- c) Ser admesos en la utilització del servei públic, sempre que compleixin les condicions que s'estableixin reglamentàriament.
- d) Rebre un tracte correcte i no discriminatori.
- e) Ser informats dels procediments establerts per resoldre les controvèrsies que sorgeixin sobre el compliment del contracte de transport davant de les juntes arbitral de transports o la jurisdicció ordinària.
- f) Presentar denúncies i reclamacions, utilitzant el model que s'estableixi reglamentàriament, i ser informats de la tramitació i el resultat d'aquestes.
- g) Disposar de serveis adaptats per a les persones amb discapacitats o amb dificultats de comunicació, d'acord amb la legislació vigent i la normativa que la desplega.
- h) Que s'adoptin les mesures i disposicions necessàries per tal de minimitzar els efectes de la utilització dels mitjans de transport en la salut i en el medi ambient.
- i) Obtenir la devolució del preu del viatge en el cas que se suspengui el servei.
- j) Ser indemnitzats per danys d'acord amb la legislació vigent, i estar coberts per una assegurança d'acord a la legislació específica sobre aquesta qüestió.
- k) Transportar els equipatges.
- l) Transportar les bicicletes, atenent a la seva intermodalitat, d'acord amb els requisits i les condicions que es determinin reglamentàriament.
- m) Transportar els animals de companyia, d'acord amb els requisits i les condicions que es determinin reglamentàriament.
- n) Qualsevol altre dret que els reconeguin les lleis i els reglaments que les despleguen.

Article 15. Deures dels usuaris del transport públic

Els usuaris del transport públic tenen els deures següents:

- a) Abonar el preu del bitllet o del títol de transport del servei que s'utilitza i conservar-lo fins a la sortida del vehicle o de l'estació.
- b) Fer un ús adequat del vehicle de transport, comportant-se d'acord amb les normes elementals d'educació i convivència.
- c) Viatjar en els llocs habilitats.
- d) Atendre les indicacions del personal de l'empresa transportista sobre les condicions de seguretat i la prestació del servei de transport.
- e) Complir les condicions mínimes de sanitat, salubritat i higiene, amb la finalitat d'evitar incomoditat o risc en els altres usuaris del servei.
- f) No portar objectes que pel volum, la composició o altres causes puguin incomodar altres usuaris o comportar perill per a aquests o per al mitjà de transport.
- g) Mostrar el bitllet o el títol de transport a requeriment del personal de l'empresa transportista, en les seves funcions de control.
- h) No fer malbé, causar deteriorament ni embrutar els vehicles de transport ni les instal·lacions.
- i) Utilitzar els serveis públics de transport de viatgers en les condicions que s'estableixen en aquesta llei i els reglaments de serveis que corresponguin.

Article 16. Definició de la persona o l'entitat prestatària del servei de transport públic

És persona o entitat prestatària del servei de transport públic la persona física o jurídica titular d'una autorització administrativa o un contracte administratiu especial de gestió de serveis públics habilitat per prestar un servei públic de viatgers en l'àmbit de la comunitat autònoma de les Illes Balears, com també les entitats de dret públic que gestionin directament aquests serveis.

Article 17. Drets de la persona o l'entitat prestatària del servei de transport públic de viatgers

Les persones o entitats prestatàries del servei de transport públic de viatgers tenen els drets següents:

- a) Prestar el servei d'acord amb les condicions i els límits de l'autorització de transports o del títol de concessió.
- b) Percebre de la persona usuària, mentre duri l'autorització o la concessió administrativa, el preu del transport que estableixi o autoritzi l'administració.
- c) Qualsevol altre que els reconegui la normativa estatal, autonòmica o local.

Article 18. Deures de la persona o l'entitat prestatària del servei de transport públic de viatgers

Són obligacions de les persones o entitats prestatàries del servei de transport públic de viatgers:

- a) Disposar d'uns mitjans de transport accessibles per a tots, d'acord amb el que estableixi la normativa sectorial aplicable.
- b) Respondre del funcionament correcte del servei.
- c) Expedir el bitllet o el justificant del transport per als usuaris.

- d) Informar els usuaris sobre els serveis que s'ofereixen i els preus autoritzats aplicables.
- e) Contractar una assegurança de viatgers que cobreixi els danys que puguin sofrir els usuaris del transport públic, a banda de l'assegurança de responsabilitat civil de subscripció obligatòria que preveu el text refós de la Llei sobre responsabilitat civil i assegurança en la circulació de vehicles de motor, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 8/2004, de 29 d'octubre.
- f) Tramitar les queixes i les reclamacions que presentin els usuaris davant de l'administració competent per resoldre-les.
- g) Complir els deures, les condicions i els límits que s'estableixin en l'autorització de transport o el títol de concessió i en la normativa de transports.
- h) Estar en condicions de respondre de manera suficient i eficient a increments puntuals de demanda no desmesurats.

Article 19. Reglament de viatgers

El Govern de les Illes Balears, amb la finalitat d'establir principis generals sobre els drets i les obligacions dels usuaris del transport públic per carretera i ferroviari, i unificar les condicions generals per utilitzar-los a l'àmbit territorial de tota la comunitat autònoma, ha d'aprovar els reglaments corresponents, sens perjudici del desplegament reglamentari que aprovin els consells insulars.

CAPÍTOL II

TRANSPORT PÚBLIC REGULAR DE VIATGERS PER CARRETERA

SECCIÓ 1a

CLASSIFICACIÓ I REQUISITS

Article 20. Classificació dels transports regulars

Els transports públics regulars es classifiquen en:

- a) Transports públics regulars d'ús general: són els que estan dirigits a satisfer una demanda general i els pot utilitzar qualsevol persona interessada.
- b) Transports públics regulars d'ús especial: són els que estan dirigits a grups específics d'usuaris, com ara escolars, treballadors o grups homogenis similars.

Als efectes d'aquesta llei s'entén per grup específic o homogeni d'usuaris el grup format per persones amb vocació d'estabilitat i permanència, fet que determina que aquestes persones, com a integrants d'un grup establert, utilitzin habitualment el servei de transport públic d'ús especial.

Article 21. Requisits previs

1. La persona física o jurídica que vulgui prestar un servei de transport públic regular de viatgers en l'àmbit d'aquesta comunitat ha de ser titular de l'autorització administrativa que l'habiliti expedida per l'administració competent o estar en disposició d'obtenir-la abans que s'adjudiqui el servei públic de què es tracti.

2. Així mateix, haurà de complir els requisits de solvència professional, tècnica o econòmica que li puguin ser exigits d'acord amb la legislació vigent sobre contractació pública.

SECCIÓ 2a
TRANSPORT PÚBLIC REGULAR DE VIATGERS D'ÚS GENERAL

Subsecció 1a
Naturalesa i establiments dels serveis

Article 22. Naturalesa

1. El transport públic regular de viatgers d'ús general té caràcter de servei públic de titularitat de l'administració. Com a regla general, s'ha de prestar mitjançant un contracte administratiu especial de gestió de serveis públics; no obstant això, l'administració pot optar per la gestió directa d'un servei quan estimi que és més adequat a l'interès general per la naturalesa i les característiques.

El servei s'ha de regir pel que disposen aquesta llei, la legislació de la Unió Europea i de l'Estat, com també les disposicions reglamentàries que es dictin per executar-les i desplegar-les. En allò que no estigui previst expressament en aquestes disposicions, s'ha d'aplicar supletòriament la legislació general sobre els contractes del sector públic.

2. Qualsevol persona que compleixi les condicions que es recullen en aquesta llei i els reglaments que la despleguin, amb independència de la seva condició, ha de poder utilitzar el transport públic regular de viatgers d'ús general.

Article 23. Establiment de serveis

1. L'administració competent ha de dictar una resolució administrativa, fonamentada degudament i acompanyada d'un projecte de prestació dels serveis, que estableixi o creï un servei regular de transport públic de viatgers d'ús general, ja sigui per iniciativa pròpia o a sol·licitud de particulars, tenint en compte les demandes actuals i potencials de transport, els mitjans de què es disposi per prestar-lo, les repercussions d'incloure'l en la xarxa de transports i la resta de circumstàncies socials que l'afectin o a les quals afecti.

2. Per crear serveis nous, l'administració ha de respectar les previsions que s'estableixin en el Pla director sectorial de mobilitat, en els plans insulars de transport regular vigents per a cada àmbit territorial, i en els plans de mobilitat urbana sostenible.

Aquests plans han de ser objecte de les actualitzacions necessàries sempre que es requereixi establir serveis que es demostrin necessaris o convenients amb posterioritat a la seva aprovació.

Article 24. Trànsit i exclusivitat de trànsit

1. Els trànsits constitutius de cada servei s'han de determinar atenent les localitats o els nuclis de població diferenciats entre els quals es presta el servei de transport, on el vehicle s'ha d'aturar per recollir i deixar els viatgers que es desplacin entre aquests.

2. L'òrgan competent de l'administració que correspongui ha d'adjudicar els serveis regulars, que han tenir caràcter exclusiu. No s'han d'atorgar serveis que cobreixin trànsits coincidents, llevat dels supòsits que reglamentàriament s'exceptuin per raons fonamentades d'interès general; en conseqüència, els serveis que es creïn de nou no han de cobrir trànsits que coincideixin amb els que ja estiguin atesos per altres d'existents.

Tampoc no s'han d'establir nous serveis quan, sense que es produeixi cap coincidència de trànsit amb altres serveis existents, la localització geogràfica i el nombre d'habitants dels nuclis en els quals el nou servei tindria l'origen o la destinació, comportin atendre demandes de transport substancialment coincidents que estiguin ateses per altres serveis existents.

A l'efecte d'apreciar aquestes coincidències, únicament s'han de tenir en compte les aturades dels serveis existents entre les quals hi hagi tràfics autoritzats en el moment en què s'iniciï la tramitació del nou servei.

3. No s'han de crear, modificar o prorrogar nous serveis regulars permanents de viatgers d'ús general que no siguin econòmicament sostenibles, entenent aquest concepte com l'equilibri entre els costos i l'interès públic satisfet, d'acord amb el que estableixen l'article 2 d'aquesta llei i el reglament que la desplegui.

Subsecció 2a Adjudicació del contracte i vigència

Article 25. Modalitat del contracte i adjudicació

1. Els contractes administratius especials de gestió dels serveis públics de transport de viatgers per carretera han d'adoptar, generalment, la modalitat de concessió administrativa, en la qual l'empresari gestiona el servei assumint-ne el risc i ventura.

2. Per atorgar la concessió s'ha de seguir el procediment obert, d'acord amb el que estableix la normativa estatal. En els casos justificats es pot recórrer a les altres modalitats de contractació que preveu el Reial Decret Legislatiu 3/2011, de 14 de novembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de contractes del sector públic o la normativa que el substitueixi.

3. No obstant això, l'administració pot optar per adjudicar directament el contracte en els casos que preveu la normativa europea i recull la normativa nacional reguladora de l'ordenació dels transports terrestres, d'acord amb la qual pot ser aplicable.

4. El plec de condicions que ha de regir el contracte ha de prendre com a base el projecte aprovat per l'administració juntament amb la resolució d'establiment del servei, i incloure, com a mínim, els requisits que s'estableixen en la normativa estatal i qualsevol altra circumstància que en delimiti el servei i en configuri la prestació.

5. En el procediment relatiu a l'adjudicació del servei, el contracte de gestió i prestació del servei públic, i la modificació, l'extinció i les condicions d'aplicació d'aquest, s'han d'atendre al que estableixen la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, modificada per la Llei 9/2013, de 4 de juliol, els reglaments que les despleguen i, supletòriament, la normativa vigent en matèria de contractes del sector públic.

Article 26. Vigència del contracte

1. Els contractes de gestió dels serveis públics de transport de viatgers per carretera que s'adjudiquin a partir de l'entrada en vigor d'aquesta llei han de contenir el termini de durada d'acord amb les característiques i els terminis d'amortització dels actius necessaris per prestar el servei que hagi d'aportar el transportista.

2. La durada dels contractes de servei públic, de conformitat amb el que disposen la legislació de la Unió Europea reguladora de la matèria i les disposicions reglamentàries dictades per executar-la i desplegar-la, no ha de ser superior a deu anys.

No obstant això, si les condicions d'amortització dels actius aportats feien necessari prorrogar la durada del contracte, i la gestió de l'explotació s'avaluava positivament, el contracte es pot prorrogar per un termini no superior a la meitat del període originalment establert.

SECCIÓ 3a

TRANSPORT PÚBLIC REGULAR DE VIATGERS D'ÚS ESPECIAL

Article 27. Transport regular d'ús especial

1. D'acord amb la definició que s'estableix en l'article 20.b) d'aquesta llei, els transports regulars d'ús especial únicament es poden prestar quan es disposi de l'autorització especial corresponent atorgada per l'administració competent en matèria de transports. Reglamentàriament s'han d'establir les condicions específiques d'explotació, com també el termini de vigència, l'extinció i la possible renovació de l'autorització, d'acord amb el que s'hagi convingut prèviament amb els usuaris o amb qui els representi per mitjà d'un contracte o precontracte.

2. De manera excepcional, quan no hi hagi un servei de transport regular d'ús general que cobreixi els trànsits que es volen atendre, es pot autoritzar que persones distintes d'aquelles per a les quals es va autoritzar el servei utilitzin el transport regular d'ús especial, sempre que ho permeti l'ocupació. Aquesta possibilitat requereix la conformitat del centre o l'associació de pares afectats.

SECCIÓ 4a

ALTRES TIPUS DE TRANSPORT

Article 28. Transport regular en condicions especials de prestació

Reglamentàriament es poden desplegar els supòsits de prestació de serveis regulars de viatgers en les condicions especials següents:

1. L'administració competent pot autoritzar l'establiment de serveis regulars temporals de transport públic de viatgers, tant de caràcter urbà com interurbà, amb la finalitat d'atendre únicament la demanda puntual.
Aquest tipus de transport s'ha de prestar amb vehicles de més de nou places, comptant la persona que condueix, i es pot prestar tant en horari diürn com nocturn, entenent per aquest horari el comprès entre les 23.00 i les 07.00 hores. Aquest servei de transport l'ha de dur a terme l'empresa prestatària del servei públic regular de viatgers que tingui aquests trajectes autoritzats. En el supòsit que l'empresa esmentada no estigui interessada a prestar el servei, l'administració pot atorgar l'autorització administrativa a qualsevol altra empresa que hi estigui interessada.
2. L'administració competent en la gestió dels transports terrestres pot establir en quins supòsits específics la prestació de transports públics discrecionals de viatgers amb autobús es pot dur a terme amb reiteració, així com les seves condicions de prestació.
3. Quan les circumstàncies ho requereixin, els ajuntaments poden prestar directament un servei regular de viatgers de caràcter urbà o interurbà, sempre que aquests serveis consisteixin a aportar viatgers a una línia regular existent, per a la qual cosa poden utilitzar vehicles de titularitat pròpia qualificats com a

turisme o autobús o vehicles domiciliats en el municipi que tinguin autorització per a l'activitat de transport de viatgers en vehicles de turisme.

En qualsevol cas, és preceptiu obtenir l'autorització de l'administració atorgant de la línia regular en qüestió.

Article 29. Transport a la demanda

1. Constitueixen transport a la demanda els serveis integrats dins un contracte de gestió de servei públic o concessió administrativa de transport de viatgers d'ús general per carretera, o els prestats en règim de gestió directa a través dels mitjans o les formes legalment reconegudes, la prestació dels quals, en algun moment, depèn de qui els sol·licita. Aquests serveis se circumscriuen a l'àmbit territorial i als trànsits que figuren en el títol corresponent i s'han de prestar en les condicions que s'hi estableixen.

2. Els serveis s'han de prestar subjectes a un itinerari i un horari predeterminats amb vehicles habilitats per al transport públic discrecional de viatgers, que poden ser del concessionari mateix o bé d'altres que el concessionari aporti a aquest efecte.

Article 30. Transport de zona

1. S'entén per transport de zona el servei de transport públic de viatgers que es presta en una zona determinada i que integra dins un únic contracte els transports regulars d'ús general i especial que s'hi han de prestar, llevat que expressament se n'excepcuïn.

2. També s'entén com a transport de zona el servei regular que es presta a poblacions en què, pel seu baix índex d'utilització i manca de rendibilitat, no sigui possible l'establiment d'un servei regular de caràcter lineal, amb la finalitat d'apropar-les a altres serveis de transport de viatgers.

3. Les característiques d'explotació del servei, la durada i les condicions específiques del contracte s'han de fer constar en l'autorització administrativa especial que habilita per prestar aquest tipus de transport regular.

CAPÍTOL III TRANSPORT PÚBLIC URBÀ DE VIATGERS

SECCIÓ 1a DEFINICIÓ I NORMATIVA APLICABLE

Article 31. Definició

1. Amb caràcter general, els municipis són competents per ordenar, gestionar, inspeccionar i sancionar els serveis de transport públic urbà de viatgers, tant de caràcter regular com discrecional, que es presten exclusivament dins el terme municipal.

2. El servei de transport públic urbà regular de viatgers és el que es presta dins un nucli de població d'un terme municipal o entre els nuclis de població d'un municipi.

3. Els municipis podran acordar amb d'altres administracions, i en especial amb els consells o el òrgan gestor competent en matèria de transports, la integració de les seves competències en els òrgans de planificació i gestió previstos en aquesta llei.

4. Quan els serveis públics urbans afectin interessos que transcendeixin els municipals, les competències de les entitats locals afectades s'han d'exercir de manera coordinada amb el consell insular o l'òrgan gestor competent, si està constituïda l'autoritat insular de transports corresponent.

5. El transport urbà regular de viatgers podrà integrar-se en el servei públic de transport insular previ acord en les condicions que s'estableixin reglamentàriament.

Article 32. Règim de prestació del servei

1. D'acord amb la classificació dels transports de l'article 10 d'aquesta llei, el contracte administratiu especial de gestió del servei públic urbà de transport regular de viatgers d'ús general ha d'adoptar la modalitat de concessió administrativa.

No obstant això, l'entitat local competent pot decidir que l'explotació es faci per qualsevol altre mitjà de gestió de serveis públics que preveu la legislació vigent, o mitjançant la gestió pública directa quan la gestió indirecta sigui inadequada al caràcter o a la naturalesa d'aquest, no satisfaci els objectius econòmics o socials que es pretenguin aconseguir o sigui necessària per motius d'interès públic concret o de caràcter econòmic i social. En aquests casos, s'ha d'aplicar el que disposa l'article 5 del Reglament (CE) 1370/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, sobre els serveis públics del transport de viatgers.

2. El servei urbà de transport regular es pot prestar amb autobusos urbans, serveis tramviaris o bé qualsevol altre mitjà. Aquests serveis s'han de prestar en règim d'exclusivitat de trànsit.

3. La prestació de transports regulars de viatgers d'ús especial ha d'estar precedida de l'autorització administrativa corresponent emesa per l'ajuntament competent, en la qual es regulin les condicions de prestació del servei i la vigència d'aquest. En tot allò que no estigui regulat específicament, és aplicable el que estableixen aquesta llei i la normativa reglamentària per al transport regular de viatgers d'ús especial per carretera que la desplega.

SECCIÓ 2a

SERVEI URBÀ DE TRANSPORT REGULAR DE VIATGERS

Article 33. Règim jurídic

L'establiment, l'adjudicació i la prestació dels serveis urbans de transport públic regular de viatgers d'ús general es regeixen, sense perjudici de l'aplicació de la legislació bàsica estatal que els afecti, per aquesta llei, la normativa que la desplega i les normes corresponents que, si n'és el cas, aprovin les entitats locals respectives, o, si està constituïda, l'autoritat insular de transports que correspongui, que han de respectar el que disposen les normes autonòmiques, estatals i europees i no poden establir requisits o disposicions que en desvirtuin el sentit. Amb caràcter supletori, s'ha d'aplicar el règim per als transports interurbans de viatgers per carretera que estableixen la legislació autonòmica i l'estatal.

Article 34. Pla d'explotació

Amb caràcter previ a l'establiment o a l'ampliació dels serveis urbans l'ajuntament ha de redactar un pla d'explotació que inclogui:

- a) L'estudi de l'oferta i la demanda de transport públic de viatgers en el terme municipal i la seva àrea d'influència, amb la finalitat de justificar la insuficiència dels serveis existents per atendre adequadament les necessitats dels usuaris.
- b) L'itinerari, el calendari, els horaris, les expedicions i el marc tarifari.
- c) Les coincidències dels trànsits amb concessions de servei interurbà existents.
- d) Les mesures de coordinació entre els serveis urbans i interurbans coincidents.
- e) Les infraestructures necessàries per prestar els serveis.
- f) El sistema de finançament dels serveis coordinats i les mesures de compensació econòmica, si escau, a favor del titular dels serveis interurbans que es vegi afectat pel pla de coordinació.

SECCIÓ 3a COORDINACIÓ DELS SERVEIS URBANS I INTERURBANS

Article 35. Prohibició de coincidència

1. No s'ha d'establir cap tipus de transport regular de viatgers urbà o interurbà quan els trànsits coincideixin amb els d'un servei de transport regular existent a la mateixa zona.

2. Com a excepció al que disposa el punt 1 anterior, l'establiment de nous serveis de competència municipal o la modificació dels que ja hi hagi que afectin rutes ateses per concessionaris de servei públic de viatgers interurbà, s'ha de supeditar a la conformitat prèvia de l'autoritat que concedeix el servei interurbà, la qual està condicionada a l'aprovació d'un pla de coordinació de l'explotació d'ambdós serveis, en el qual l'ajuntament ha de justificar la insuficiència del servei existent per atendre adequadament les necessitats dels usuaris. Aquest pla, una vegada s'hagi sotmès al tràmit d'informació pública, l'ha d'aprovar provisionalment l'ajuntament, i posteriorment l'autoritat competent en matèria de transports.

En l'elaboració del pla de coordinació s'ha d'escoltar l'opinió de l'empresa titular de la concessió interurbana.

S'han d'establir reglamentàriament els requisits i els aspectes que s'han de tenir en compte en el Pla de coordinació.

3. L'ajuntament interessat a establir o modificar el servei urbà ha de garantir la satisfacció de les necessitats de la comunitat amb el màxim grau d'eficàcia i el mínim cost social, mitjançant una utilització adequada dels recursos disponibles i el manteniment de l'equilibri econòmic de la concessió interurbana que es pugui veure afectada. La responsabilitat de compensar aquest equilibri recau sobre la persona titular del servei que s'ha d'establir.

4. No s'ha d'establir un servei públic de viatgers quan s'esdevingui alguna de les circumstàncies següents:

- a) Que el servei o la línia de què es tracti comporti una duplictat o una concurrència innecessària amb una altra línia prèvia.
- b) Que l'explotació no es plantegi en termes econòmicament i financerament viables o socialment rendibles, d'acord amb allò que reglamentàriament es determini.

Article 36. Planificació

1. Abans de convocar un concurs d'un servei públic regular de viatgers per carretera, ja sigui perquè acaba la concessió anterior o per posar en marxa un nou servei, l'autoritat competent ha de notificar aquesta intenció als ajuntaments dels municipis pels quals hagi de transitar el servei, a l'efecte que aquests puguin informar de la intenció de prestar el servei urbà en la seva totalitat i durant tot l'any. En aquest cas l'ajuntament ha de redactar i aprovar un pla d'explotació d'aquests serveis en un termini màxim de tres mesos.

2. Dins el primer mes d'aquest termini l'ajuntament interessat ha de notificar a l'autoritat de transports la voluntat de posar en marxa els trajectes urbans en qüestió.

Si transcorren tres mesos sense que s'hagi aprovat el pla d'explotació corresponent, l'administració de transports pot entendre que l'ajuntament desisteix d'excloure aquests trànsits urbans del servei, i convocar el concurs corresponent incloent-los-hi.

Article 37. Establiment de parades

1. La competència per establir la ubicació de les parades urbanes dels serveis interurbans de viatgers correspon a l'administració competent en matèria de transports per carretera, la qual ha de sol·licitar un informe previ a l'ajuntament corresponent, que l'ha d'emetre en el termini màxim d'un mes. Si l'administració de transports no ha rebut l'informe dins aquest termini, pot prosseguir la tramitació de l'expedient.

2. L'informe municipal ha d'analitzar la repercussió de la parada del servei interurbà sobre la circulació urbana i, en el cas que en un mateix punt de parada coincideixin serveis urbans i interurbans, la incidència sobre el servei urbà existent.

3. L'autoritat interurbana ha de tenir en compte els criteris que s'indiquen a continuació per ubicar les parades urbanes:

- a) El nombre d'usuaris afectats.
- b) La incidència en la prestació del servei.
- c) La repercussió sobre la circulació urbana i la seguretat viària.
- d) L'accessibilitat als serveis de transport urbà i a centres educatius, sanitaris, de treball, d'oci, etc.

4. L'establiment de parades interurbanes en zones urbanes no habilita, en cap cas, per fer trànsits urbans, sense que aquests no s'autoritzin d'acord amb el que s'estableix en aquesta llei i en el seu desenvolupament reglamentari.

5. Les parades d'autobús de transport urbà han de ser accessibles de conformitat amb el Decret 110/2010, de 15 d'octubre, pel qual s'aprova el Reglament per a la millora de l'accessibilitat i la supressió de barreres arquitectòniques.

Les administracions han de vetllar perquè les parades, tant urbanes com interurbanes, tendeixin a l'autosuficiència energètica.

6. Les administracions han de garantir que la informació sobre preus, horaris i freqüències de les parades de transport urbà i interurbà sigui suficient per atendre els drets dels usuaris del transport públic.

SECCIÓ 4a
TRANSPORT PÚBLIC REGULAR D'ÚS ESPECIAL
I ALTRES TIPUS DE TRANSPORT

Article 38. Competències i regulació

Correspon als ajuntaments l'exercici de les competències sobre els transports que es regulen en el capítol II del títol I, articles 27 a 30, d'aquesta llei quan es prestin íntegrament dins l'àmbit territorial propi.

SECCIÓ 5a
TRANSPORT METROPOLITÀ

Article 39. Definició

S'entén per transport metropolità el que circula per municipis contigus els serveis de transports dels quals s'influeixen recíprocament a causa de la seva interrelació econòmica, laboral o social.

Article 40. Règim de prestació del servei

1. En les zones on hi hagi nuclis urbans que depenguin d'uns quants municipis que presentin problemes de coordinació entre xarxes de transports, bé per la configuració urbanística, l'assentament o el volum de població, o les circumstàncies econòmiques o socials, l'administració competent pot establir un règim específic que garanteixi un sistema harmònic de transport urbà.

2. Aquest transport metropolità es pot establir en un conveni entre els municipis o per mitjà d'una entitat pública de dret o un consorci de transports que reguli l'ordenació unitària dels serveis de transport a la zona.

3. En el supòsit que se subscrigui un conveni, l'acord entre municipis pot consistir en un encàrrec de gestió d'un municipi a favor d'un altre per establir un únic servei regular de viatgers, sempre que, per la continuïtat territorial, el nucli urbà del municipi cedent es consideri un apèndix de la línia principal, i a aquesta li correspongui més d'un vuitanta per cent del servei metropolità en qüestió.

L'òrgan competent ha de dictar una resolució sobre l'establiment del servei metropolità, que l'ajuntament de major servei ha de gestionar, a tots els efectes, com una única línia de transport urbà de viatgers.

4. ³Per a la millora de l'eficiència global del sistema i als efectes d'evitar duplicitats i distorsions o interrupcions en la continuïtat de la prestació dels serveis de transport, l'òrgan competent per a l'establiment dels serveis de transport interurbà podrà conveniar amb un ajuntament la realització de determinats serveis de caracterització urbana, encara que vinculats a serveis o contractes interurbans corresponents a l'àmbit geogràfic i funcional metropolità d'aquell municipi. Igualment es podrà arribar a acords de la mateixa naturalesa per realitzar serveis de transport en l'àmbit territorial i competencial de qualsevol administració o organisme inclòs en l'àmbit subjectiu (article 2) de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic.

Les condicions del servei i les econòmiques s'hauran de concretar mitjançant el corresponent conveni de col·laboració entre les dues parts. El conveni podrà tenir la

³ Apartat afegit per la Llei 2/2020, de 15 d'octubre, esmentada en la nota 1.

mateixa durada que el termini del contracte de la xarxa de transport regular de viatgers per carretera d'ús general a la qual s'adscriuran aquests serveis.

SECCIÓ 6a MINITRENS

Article 41. Definició

1. Es consideren minitrens o trens turístics els vehicles que es defineixen així en l'annex II a) del Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial Decret 2822/1998, de 23 de desembre, que sense utilitzar un camí de rodament fix ni mitjans fixos de captació d'energia, hagin de circular, amb caràcter general, íntegrament dins d'un mateix nucli urbà o entre nuclis urbans d'uns quants municipis entre els quals hi hagi continuïtat, prestant un transport públic amb una finalitat o un interès turístic.

2. No obstant això, si el minitren ha de circular per vies interurbanes que uneixin uns quants nuclis de població d'un mateix terme municipal o que tinguin caràcter interurbà, l'òrgan gestor de carreteres i l'autoritat competent en matèria de trànsit, circulació de vehicles i seguretat viària, han d'emetre un informe vinculant en què avaluin, principalment, els riscos en matèria de seguretat viària.

Article 42. Competències, autorització i requisits de la prestació del servei

1. La competència per autoritzar els serveis de minitren correspon a l'ajuntament sempre que l'àmbit del trajecte sol·licitat pertanyi al terme municipal propi. En els casos en què el minitren circuli per dos nuclis de població de termes municipals diferents, cada ajuntament ha d'atorgar l'autorització corresponent al seu traçat, llevat dels supòsits que puguin acollir-se a l'autorització d'un transport metropolità que es regulen en els articles 39 i 40 d'aquesta llei.

2. L'ajuntament ha de dictar una resolució en què es fixin el termini, les condicions i els requisits de l'autorització per prestar el servei.

3. Les noves autoritzacions d'un servei de minitren, tant de caràcter urbà com interurbà, requereixen que l'ajuntament o els ajuntaments sol·licitants presentin un pla d'explotació, d'acord amb el que estableix l'article 34 d'aquesta llei, a l'administració competent en matèria de transport públic regular de viatgers, que s'ha d'aprovar amb caràcter previ a la resolució municipal d'autorització del minitren.

4. Les condicions i els requisits del pla d'explotació que aprovi l'administració competent en matèria de transport públic regular de viatgers són vinculants i de compliment obligat per a l'ajuntament o els ajuntaments sol·licitants.

Article 43. Condicions del servei

1. Les autoritzacions que es preveuen en aquesta secció queden condicionades a la subscripció de les assegurances de responsabilitat civil que cobreixin els danys que puguin sofrir els viatgers en ocasió del transport.

2. L'administració competent, amb caràcter particular, pot establir altres requisits degudament justificats i fixar la vigència de l'autorització.

Article 44. Requisits dels vehicles

Els vehicles amb els quals es prestin aquests serveis, ateses les seves característiques especials, han de complir les condicions tècniques que exigeix la

legislació vigent en matèria de circulació i de seguretat viària, en especial pel que fa a la capacitat.

En qualsevol cas, aquests vehicles han de tenir en vigor el certificat d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) corresponent.

SECCIÓ 7a VEHICLES DE MENYS DE QUATRE RODES

Article 45. Condicions generals

Als efectes d'aquesta llei, tenen la consideració de vehicles de menys de quatre rodes els que, per construcció, disposin d'un màxim de tres rodes per circular i estiguin autopropulsats mecànicament i homologats per transportar viatgers, d'acord amb la normativa aplicable.

Article 46. Competències, autorització i requisits

1. La competència per autoritzar el servei de transport de viatgers amb vehicles de menys de quatre rodes correspon a l'ajuntament del municipi en què es dugui a terme l'activitat.

2. L'autorització s'ha de documentar en la llicència municipal corresponent, havent complert prèviament els requisits que s'estableixin en una ordenança municipal, en la qual se n'ha d'especificar la vigència.

3. L'obtenció de l'autorització queda condicionada a la subscripció de les assegurances de responsabilitat civil que cobreixin els danys que puguin patir els viatgers en el transport.

4. Aquests vehicles, un cop hagin obtingut la llicència municipal per prestar el servei de transport públic de viatgers, poden efectuar itineraris interurbans si disposen de l'autorització preceptiva, que s'atorga si es compleixen els requisits que s'estableixin reglamentàriament i els vehicles s'adapten a les característiques de les vies públiques que utilitzin en els desplaçaments.

CAPÍTOL IV TRANSPORT PÚBLIC URBÀ DE VIATGERS AMB VEHICLES DE TURISME (AUTOTAXIS)

SECCIÓ 1a CONCEPTE, ÀMBIT D'APLICACIÓ I COMPETÈNCIES

Article 47. Objecte, àmbit d'aplicació, règim jurídic i principis

1. L'objecte d'aquest capítol és regular la prestació del servei d'autotaxi, que, als efectes d'aquesta llei, es considera el transport públic discrecional de viatgers amb vehicles de turisme que es presta, per compte d'altri, mitjançant una retribució econòmica, íntegrament en un únic terme municipal del territori de la comunitat autònoma de les Illes Balears.

2. La prestació del servei d'autotaxi es regeix per aquesta llei, les normes de la comunitat autònoma de les Illes Balears i les ordenances municipals.

3. La prestació del servei d'autotaxi se sotmet als principis següents:
- a) Establiment de tarifes obligatòries dirigides a assegurar l'equilibri econòmic de l'activitat.
 - b) Suficiència del servei.
 - c) Respecte als drets dels usuaris.

Article 48. Competències

Amb caràcter general, correspon als ajuntaments exercir les competències administratives en relació amb el servei d'autotaxi, en particular fixar la normativa, atorgar i revocar llicències, definir el marc tarifari, acreditar l'aptitud dels conductors mitjançant el procediment establert, i també, si escau, les incompatibilitats d'aquests, i exercir les tasques d'inspecció i sanció.

Article 49. Condicions generals de prestació del servei

Les condicions generals de prestació dels serveis d'autotaxi són les següents:

- a) Els serveis s'han de prestar íntegrament en un únic terme municipal del territori de la comunitat autònoma de les Illes Balears, llevat dels supòsits que s'exceptuen legalment o reglamentàriament.
- b) ⁴El servei s'ha de prestar amb vehicles de turisme amb una capacitat de fins a nou places, comptant la de la persona que condueix.
Els vehicles adaptats per transportar persones usuàries amb mobilitat reduïda i en cadira de rodes no poden transportar més de set persones, inclosa la persona conductora. La capacitat del vehicle ha de constar en el permís de circulació, d'acord amb la legalitat en vigor en matèria de trànsit.
- c) Els ajuntaments, amb la finalitat de garantir l'accés de totes les persones al servei d'autotaxi, han de promoure i assegurar la presència de vehicles adaptats a l'ús de persones amb mobilitat reduïda, en compliment del Reial Decret 1544/2007, de 23 de novembre, pel qual es regulen les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i la utilització dels mitjans de transports per a persones amb discapacitat. Aquests vehicles han de donar un servei preferent a les persones amb discapacitat, però no tenen aquest ús exclusiu.
No es pot negar l'accés als vehicles als cans d'assistència que utilitzin les persones amb discapacitat ni es pot limitar el transport de les cadires de rodes o de similars de les persones amb mobilitat reduïda.
- d) ⁵Els serveis d'autotaxi s'han de contractar, com a regla general, per la capacitat total del vehicle. No obstant això, mitjançant un decret del Govern de les Illes Balears es podrà regular la contractació del servei per plaça amb pagament individual.
- e) Els vehicles que prestin servei d'autotaxi han d'estar equipats amb un aparell taxímetre d'un model degudament aprovat, correctament instal·lat i verificat, d'acord amb el que disposen el Reial Decret 889/2006, de 21 de juliol, pel qual es regula el control metrològic de l'Estat sobre els instruments de mesura, i l'Ordre ITC/3709/2006, de 22 de novembre, per la qual es regula el control metrològic de l'Estat sobre els aparells taxímetres, o la normativa que els

⁴ Lletra modificada per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

⁵ Lletra modificada per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

substitueixi, llevat dels vehicles de substitució que hagin notificat aquest fet a l'Administració i l'autorització dels quals estigui domiciliada en municipis que tinguin menys de cent llicències d'autotaxi expedides i vigents; pel que fa als municipis que disposin de més de cent llicències, s'ha d'atendre el que es determini reglamentàriament. Així mateix, tots els vehicles han de disposar d'un mòdul que indiqui, en l'interior i en l'exterior, tant la disponibilitat del vehicle com la tarifa.

Les tarifes aplicables han de ser visibles per a l'usuari des de l'interior del vehicle i han d'incloure, a més, les tarifes especials i els suplementos que estiguin autoritzats.

- f) Els ajuntaments han de regular els aspectes del servei següents:
 - i. Les condicions d'estacionament, els torns de les aturades i la circulació dels vehicles en les vies públiques.
 - ii. La normativa relativa a l'explotació de les llicències d'autotaxi en relació amb els dies de descans, les vacances, els torns de guàrdia, les excedències i les activitats auxiliars i complementàries del taxi.
 - iii. Les condicions exigibles als vehicles relatives a la cilindrada, la carrosseria, les finestretes, la pintura, els distintius i la categoria dels vehicles, i també a la imatge corporativa.
 - iv. Les normes bàsiques d'indumentària i equipament dels conductors.
 - v. Les condicions específiques per les quals es pot negar la prestació d'un servei.
 - vi. La formació específica dels conductors en relació amb les pautes d'atenció a les persones amb discapacitat.
 - vii. Qualsevol altre de caràcter anàleg als anteriors relatiu a les condicions de prestació dels serveis d'autotaxi, i particularment a la qualitat i l'adaptació a la demanda dels usuaris.
- g) Durant la temporada estival, considerada com a tal entre l'1 de maig i el 31 d'octubre, els ajuntaments no podran limitar el nombre de llicències d'autotaxi en servei ni el nombre màxim diari d'hores en què els vehicles adscrits a una llicència d'autotaxi poden prestar serveis.⁶
- h) Els ajuntaments i els gestors han d'establir condicions en la prestació del servei per garantir que el servei públic cobreix totes les zones i franges horàries.⁷

Article 50. Règim tarifari

1. Els ajuntaments poden fixar les tarifes en l'àmbit territorial propi, havent atorgat audiència prèvia a les associacions representatives del sector i a les associacions de consumidors i usuaris. Aquestes tarifes, que es poden revisar periòdicament, i de manera excepcional quan es produeixi una variació en els costos que alteri significativament l'equilibri econòmic, han de garantir que es cobreixi el cost real del servei en condicions normals de productivitat i organització i permetre una amortització adequada i un benefici industrial raonable.

No obstant l'anterior, aquestes tarifes no seran d'aplicació en cas que el municipi s'hagi incorporat a una àrea territorial de prestació conjunta. En tal cas, hi seran

⁶ Lletre afegida per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

⁷ Lletre afegida per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

d'aplicació les tarifes aprovades per l'òrgan competent en matèria de regulació tarifària de dita àrea de prestació conjunta.⁸

2. ⁹Les tarifes aprovades són, en tot cas, d'observança obligada per als titulars de les llicències, els conductors dels vehicles i els usuaris; els municipis han d'habilitar mesures oportunes per al control de la seva aplicació.

Mitjançant un decret del Govern de les Illes Balears es podrà regular que els serveis es facin a preu tancat.

3. Mitjançant les anàlisis que ho justifiquin i els procediments de fixació de preus corresponents, que s'han de fixar reglamentàriament, es podrà establir la possibilitat de la implantació de tarifes úniques equivalents entre diversos municipis, a sol·licitud d'aquests.

4. Reglamentàriament s'ha d'elaborar un model d'estudi econòmic per a la millor gestió de l'actualització de les tarifes que equilibri els ingressos i els costos del servei.

5. Dins l'àmbit insular, s'ha de tendir a unificar els conceptes i els suplementos tarifaris de les tarifes urbanes i interurbanes que siguin aconsellables.

Article 51. Prestació efectiva del servei d'autotaxi

1. Els titulars de les llicències han de prestar el servei en les condicions i el règim jurídic que estableixen aquesta llei i altres normes reglamentàries.

2. La titularitat de les llicències d'autotaxi és compatible amb l'exercici de qualsevol altra feina o activitat comercial, mercantil o industrial, sempre que s'acrediti disposar del nombre de conductors exigits per les ordenances municipals respectives i amb les condicions que en aquestes ordenances s'estableixin.¹⁰

3. Les administracions competents, juntament amb les associacions professionals representatives del sector del taxi i els sindicats, han de promoure la incorporació de combustibles i motors que resultin menys contaminants, podent establir-se disposicions i programes de promoció per a aquells vehicles que incorporin aquestes tecnologies.

4. Els municipis o les entitats competents poden establir en les seves ordenances els requisits per a la classificació i la identificació dels vehicles taxi que s'incorporin a programes de motors i/o combustibles menys contaminants, atorgant-los el distintiu d'ecotaxis o similar.

SECCIÓ 2a

TÍTOLS PER PRESTAR EL SERVEI D'AUTOTAXI

Article 52. Llicències d'autotaxi

1. Els serveis d'autotaxi s'han de prestar amb els vehicles adscrits a les llicències municipals, llevat dels vehicles de substitució, degudament autoritzats, per als casos d'accidents, avaries i similars.

2. Cada llicència, ja sigui de caràcter permanent o temporal, ha d'estar vinculada a un vehicle concret, identificat per la matrícula, sens perjudici d'altres dades que siguin exigibles.¹¹

⁸ Paràgraf afegit per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

⁹ Apartat modificat per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

¹⁰ Apartat modificat per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

¹¹ Apartat modificat per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

3. ¹²Les llicències d'autotaxi s'han d'expedir a les persones físiques o jurídiques que reuneixin els requisits exigits per a l'exercici d'aquesta activitat.

Les llicències estan limitades a un màxim de quatre autoritzacions per titular, sens perjudici de les que es puguin rebre per transmissió en virtut d'herència. Els titulars de quatre llicències hauran de tenir en tot moment, com a mínim, dos vehicles adaptats per a persones amb mobilitat reduïda.

Si en virtut d'adquisició per herència un mateix titular té cinc o més llicències haurà de tenir en tot moment, com a mínim, tres vehicles adaptats per a persones amb mobilitat reduïda.

4. Les llicències de caràcter temporal s'han d'atorgar preferentment als titulars de llicències de caràcter ordinari.

Article 53. Règim jurídic

1. Els ajuntaments han d'establir el procediment per atorgar, modificar i extingir les llicències, i les condicions per prestar el servei d'autotaxi. Les persones que sol·licitin una llicència d'autotaxi han d'acreditar els requisits que s'exigeixen de caràcter personal, econòmic, laboral i social, com també d'altres que es determinin reglamentàriament, garantint els principis de publicitat, transparència i lliure concurrència.

2. Les llicències d'autotaxi poden ser de caràcter ordinari, que són les que s'atorguen sense un termini de durada predeterminat, o de caràcter temporal, que són les que s'atorguen per a una durada determinada, dins l'àmbit territorial dels ajuntaments respectius quan així ho aconsellin les necessitats dels usuaris i les usuàries potencials.

3. ¹³Per atorgar llicències ordinàries, els ajuntaments s'han de basar en les limitacions i els criteris objectius referits a la millora de la qualitat de l'aire, la gestió del transport, del trànsit i de l'espai públic, que s'han d'establir mitjançant un decret del Govern de les Illes Balears.

En tot cas, les llicències ordinàries de nova creació s'han d'atorgar de conformitat amb els procediments que estableix la normativa de règim local, mitjançant un concurs en el qual s'ha de valorar de manera preferent, entre d'altres aspectes, la dedicació prèvia a la professió en règim de treballador assalariat, durant el temps que s'estableixi.

4. ¹⁴Per atorgar llicències temporals, els ajuntaments s'han de basar en les limitacions i els criteris objectius referits a la millora de la qualitat de l'aire, la gestió del transport, del trànsit i de l'espai públic, que s'han d'establir mitjançant un decret del Govern de les Illes Balears. Les llicències temporals s'han d'atorgar per al període determinat com a temporada alta per l'ajuntament respectiu i podran tenir una vigència màxima de quatre anys.

Mentre no s'hagi aprovat el decret referit en el punt anterior, els ajuntaments podran atorgar llicències temporals mitjançant un acte administratiu motivat que determini l'adjudicació, les condicions de prestació del servei, el nombre mínim i màxim, les condicions a les quals han d'ajustar-se, els drets i les obligacions, la quantia

¹² Apartat modificat per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

¹³ Apartat modificat per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

¹⁴ Apartat modificat per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

de la taxa, els supòsits de revocació, els terminis de durada i les altres condicions que es considerin adequades o necessàries.

Article 54. Transmissió

1. La transmissió de les llicències està condicionada a l'autorització prèvia de l'ajuntament competent i al compliment de les condicions que exigeixen aquesta llei, el reglament que la desplega i la normativa municipal reguladora del servei d'autotaxi.

2. La transmissibilitat de les llicències d'autotaxi queda condicionada al pagament dels tributs i les sancions pecuniàries que s'hagin imposat al titular per a l'exercici de l'activitat mitjançant una resolució ferma en la via administrativa.

3. Les llicències temporals d'autotaxi són intransmissibles.

Article 55. Extinció

1. Les llicències per prestar el servei d'autotaxi s'extingeixen per alguna de les causes següents:

- a) La renúncia del titular, mitjançant d'un escrit dirigit a l'òrgan que va concedir la llicència.
- b) La revocació en els supòsits que preveu l'article 111.1 d'aquesta llei, una vegada s'hagi finalitzat l'expedient administratiu corresponent per mitjà d'una resolució ferma.
- c) La revocació per raons d'interès públic, amb la indemnització econòmica corresponent, que s'ha de calcular de conformitat amb els paràmetres objectius que en determinin el valor real.
- d) La revocació en els casos que reglamentàriament es determinen.
- e) L'arrendament, la cessió o el traspàs no autoritzat de l'explotació de les llicències i dels vehicles que hi estan vinculats.
- f) La mort del titular sense hereus forçosos.
- g) La caducitat.

2. En els casos de revocació de les llicències per raons d'interès públic, l'òrgan competent pot oferir, amb caràcter previ a la instrucció de l'expedient d'extinció que correspon, la possibilitat que els titulars interessats renunciïn a la llicència en les condicions que determina el reglament que desplega aquesta llei.

Article 56. Permís municipal de taxista

1. Per conduir vehicles amb llicència d'autotaxi es requereix el permís municipal de taxista.

2. Per obtenir el permís municipal de taxista cal complir els requisits i les condicions que exigeixen la norma que desplega aquesta llei i els reglaments municipals.

3. Els permisos municipals de taxista s'han de renovar cada cinc anys i es poden prorrogar expressament pel mateix termini.

4. El taxista ha de sol·licitar la renovació del permís municipal de taxista abans que n'acabi la vigència.

5. Els ajuntaments han d'impulsar mesures destinades a fomentar la qualitat, l'estabilitat i la seguretat laboral en el sector del taxi així com de promoció de la conciliació de la vida laboral i familiar.

Així mateix, sense perjudici del que estableix aquest article i d'acord amb les taxes o els tributs generats pel sector del taxi, han de programar regularment cursos de formació continuada en les matèries relacionades amb el sector.

SECCIÓ 3a VEHICLES I RÈGIM ECONÒMIC

Article 57. Vehicles i característiques

1. La llicència municipal d'autotaxi únicament pot estar vinculada a un vehicle, de què el titular disposi en virtut d'un títol de propietat, usdefruit, arrendament financer o lísing.

2. Els vehicles de turisme destinats a la prestació d'autotaxi han de complir els requisits que es determinin reglamentàriament quant a les condicions genèriques de seguretat, capacitat, confort, antiguitat màxima, prestacions mediambientals, imatge corporativa i, si escau, accessibilitat. Es definiran mitjançant decret els criteris mínims d'homologació que hauran de complir els vehicles de turisme destinats a la prestació d'autotaxi. Mentre no s'hagi aprovat el decret esmentat, es podrà aprovar un llistat de vehicles homologats mitjançant resolució del conseller del Govern de les Illes Balears competent en matèria de transport terrestre, amb audiència prèvia dels ajuntaments. Així mateix es podrà establir, mitjançant decret, que cada vegada que se substitueixi un dels vehicles amb llicència d'autotaxi sigui per un altre vehicle amb classificació ambiental de zero emissions o ECO.¹⁵

3. El nombre de places dels vehicles vinculats a les llicències d'autotaxi no pot ser superior a nou, comptant la persona que condueix.¹⁶

4. Els vehicles adaptats per transportar persones usuàries amb mobilitat reduïda i en cadira de rodes han de complir les mesures de seguretat que exigeixi la normativa.¹⁷

Article 58. Substitució del vehicle

Quan, per avaria o accident, sigui necessari substituir temporalment el vehicle amb què es presta el servei del taxi, s'han de complir les condicions que es determinen reglamentàriament.

SECCIÓ 4a DRETS I OBLIGACIONS DELS USUARIS

Article 59. Drets i obligacions dels usuaris

1. Les persones que utilitzin els serveis d'autotaxi tenen els drets que s'indiquen a continuació:

- a) Conèixer la identitat de la persona o l'entitat prestatària i de l'autorització, com també les condicions i el preu del servei.
- b) Transportar equipatges en les condicions que s'estableixin reglamentàriament.
- c) Rebre el servei en les condicions de seguretat, higiene, accessibilitat i confort que s'estableixen.

¹⁵ Apartat modificat per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

¹⁶ Apartat modificat per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

¹⁷ Apartat modificat per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

- d) Elegir lliurament la ruta.
- e) Formular reclamacions.
- 2. Les persones que utilitzin els serveis d'autotaxi tenen les obligacions següents:
 - a) Pagar el preu dels serveis segons el règim de tarifes establert.
 - b) Mantenir un comportament correcte durant el servei.
 - c) No manipular, destruir ni deteriorar cap element del vehicle.
 - d) Respectar les instruccions de la persona que condueix que estiguin dirigides a una millor prestació del servei.

CAPÍTOL V

TRANSPORT PÚBLIC DISCRECIONAL DE VIATGERS

SECCIÓ 1a

TRANSPORT PÚBLIC DISCRECIONAL DE VIATGERS AMB AUTOBÚS

Article 60. Definició

El transport públic discrecional de viatgers amb autobús és el que es presta amb vehicles de més de nou places, comptant la persona que condueix, sense subjecció a un itinerari, un calendari i un horari preestablerts.

Article 61. Règim jurídic

1. Per prestar un servei de transport públic discrecional de viatgers amb autobús es requereix l'autorització prèvia corresponent expedida per l'òrgan competent de l'administració de transports en què s'ha de domiciliar aquesta autorització, que habilita per prestar serveis de transport tant urbà com interurbà.

2. Al règim d'atorgament, modificació i extinció de les autoritzacions de transport públic discrecional de viatgers amb autobús com també a les condicions de prestació d'aquest servei, en allò que no estigui previst en aquesta llei, els són aplicables les regles per les quals en cada moment es regeixen les autoritzacions de transport discrecional de viatgers amb autobús que estableixen la normativa estatal i les normes que la despleguen.

3. Es poden crear autoritzacions de transport discrecional de viatgers amb autobús d'àmbit autonòmic o insular, amb un informe tècnic justificatiu previ. El procediment per atorgar-les, modificar-les i extingir-les i les condicions per prestar el servei s'han d'establir reglamentàriament.¹⁸

4. Les autoritzacions de transport públic de viatgers amb autobús atorgades de conformitat amb la normativa estatal aplicable habiliten el titular tant per prestar serveis de transport d'aquesta classe com per mitjançar en la contractació.

Article 62. Condicions generals de prestació

1. Durant la prestació del transport públic discrecional de viatgers s'ha de respectar el nombre màxim de viatgers que pot transportar el vehicle d'acord amb el permís de circulació.

¹⁸ Als efectes de l'aplicació d'aquest apartat, cal tenir en compte l'Acord 17 de juliol de 2017, esmentat en la nota 1.

Així mateix, s'ha de respectar qualsevol altra limitació relativa al nombre de viatgers que estableixin les autoritzacions o els títols en què específicament s'empari el transport que es presti o les normes que siguin aplicables.

2. L'autorització habilita per transportar l'equipatge dels viatgers que ocupin el vehicle.

3. Els vehicles emparats en una autorització de transport públic discrecional de viatgers poden transportar objectes o encàrrecs diferents dels equipatges dels viatgers, quan el transport sigui compatible amb les característiques del vehicle i no impliqui molèsties o inconvenients injustificats per als viatgers ni afecti la seguretat dels vehicles.

Article 63. Contractació

1. Els serveis de transport discrecional de viatgers amb autobús s'han de contractar per la capacitat total del vehicle.

2. Malgrat això, per raons d'una ordenació adequada del sistema de transports en aquesta comunitat autònoma, es pot admetre la contractació per plaça, amb pagament individual per seient, en els supòsits següents:

- a) En els transports turístics.
- b) En els transports discrecionals que tinguin l'origen o la destinació en ports o aeroports de les Illes Balears, quan l'anada, la tornada o ambdós trajectes hagin estat contractats directament pels usuaris abans de desplaçar-se a les Illes Balears, d'acord amb el que s'estableixi reglamentàriament.
- c) En els altres supòsits excepcionals que s'estableixin reglamentàriament.

3. La contractació del transport discrecional de viatgers amb autobús s'ha de prestar en nom propi o per mitjà d'una persona autoritzada per l'administració de transports o un altre mediador reconegut per la legislació específica de turisme.

4. Els serveis a què fa referència l'apartat 1 no es poden prestar a viatgers que no els hagin contractat prèviament. Es prohibeix la captació de clients fora de les oficines o dels locals de l'empresa transportista.¹⁹

Article 64. Activitats de mediació²⁰

1. La mediació en la contractació dels transports públics de viatgers subjectes a autorització administrativa queda reservada a:

- a) Les persones físiques o jurídiques que siguin titulars d'una llicència o autorització de transport públic que les habiliti per a aquest tipus de transport.
- b) Les agències de viatges i altres mediadors, que, en la contractació de qualsevol modalitat de transport de viatgers, s'han de regir per la legislació específica de turisme.
- c) Les cooperatives de transportistes i les societats de comercialització, que poden mitjançar en la contractació de transports discrecionals de viatgers que hagin de ser prestats pels socis que siguin titulars d'una autorització de transport de viatgers.

¹⁹ Apartat afegit pel DL 2/2017, de 26 de maig i, posteriorment, modificat pel DL 1/2019, de 22 de febrer, ambdós esmentats en la nota 1.

²⁰ Es manté la redacció de l'article 64, que passa a ser l'apartat 1, i s'afegeix l'apartat 2 pel DL 2/2017, de 26 de maig, esmentat en la nota 1.

2. Els subjectes a què fa referència l'apartat anterior poden fer la mediació en la contractació del transport discrecional de viatgers en autobús sense més limitacions que les derivades de la legislació mercantil i, en especial, del principi de lliure competència. En conseqüència, poden subscriure contractes amb caràcter anual o pluriennal i amb relació a tot el territori de les Illes Balears o a una part d'aquest.

SECCIÓ 2a TRANSPORT TURÍSTIC

Article 65. Definicions

1. Té la consideració de transport turístic el transport que, essent d'una durada inferior a vint-i-quatre hores i sense incloure la pernoctació, s'ofereix per mitjà d'una agència de viatges o un altre mediador reconegut per la legislació específica de turisme, i es presta conjuntament amb altres serveis complementaris de naturalesa turística, com ara la manutenció, el guiatge turístic o similar.

2. Les condicions relatives a la prestació del servei de transport turístic s'han d'establir per mitjà d'un reglament.

3. Els serveis que es regulen en l'article 63.2.b) d'aquesta llei no tenen la consideració de servei de transport turístic.

Article 66. Vehicles

El servei de transport turístic s'ha de prestar amb vehicles proveïts de l'autorització de transport públic discrecional de viatgers corresponent, i es pot contractar per plaça amb pagament individual per seient.

Article 67. Condicions de prestació

Les condicions de prestació dels serveis de transport turístic s'han de determinar reglamentàriament en cada àmbit insular.

SECCIÓ 3a TRANSPORT PÚBLIC DISCRECIONAL DE VIATGERS AMB VEHICLES DE TURISME

Article 68. Definicions

1. Als efectes d'aquesta llei, s'entén per:
 - a) Servei de transport públic discrecional amb vehicles de turisme: el transport de les persones amb l'equipatge.
 - b) Vehicle de turisme: vehicle automòbil diferent de la motocicleta, concebut i construït per al transport de persones amb una capacitat màxima de fins a nou places, comptant la persona que condueix.
2. L'exercici de l'activitat de transport públic discrecional amb vehicles de turisme se sotmet als principis següents:
 - a) Intervenció administrativa per garantir un nivell de qualitat adequat en la prestació del servei de transport públic.
 - b) Establiment de tarifes obligatòries o de referència dirigides a assegurar l'equilibri econòmic de l'activitat i la suficiència del servei. Reglamentàriament s'ha d'elaborar un model d'estudi econòmic per a la millor gestió de l'actualització de les tarifes que equilibri els ingressos i els costos del servei.
 - c) Respecte als drets dels usuaris.

Article 69. Règim jurídic

1. Per prestar un servei de transport públic discrecional de viatgers amb vehicles de turisme, es requereix l'autorització corresponent expedida per l'òrgan competent de l'administració de transports del municipi on estigui domiciliada aquesta autorització.

2. Al règim d'atorgament, modificació i extinció de les autoritzacions de transport públic discrecional de viatgers amb vehicles de turisme, com també a les condicions de prestació d'aquest servei, en allò que no estigui previst en aquesta llei, els són aplicables les regles per les quals en cada moment es regeixen les autoritzacions de transport discrecional de viatgers amb vehicles de turisme que estableixen la normativa estatal i les normes que la despleguen.

3. L'òrgan competent de l'administració de transports ha d'establir el règim jurídic de les autoritzacions de transport públic discrecional de viatgers amb vehicles de turisme d'àmbit autonòmic o insular, en l'àmbit territorial esmentat.

4. Les autoritzacions per prestar un servei de transport públic discrecional de viatgers amb vehicles de turisme de caràcter temporal s'han de regir per les disposicions que estableixin els òrgans competents per expedir les autoritzacions en l'àmbit insular respecte sobre les condicions que s'han de complir, el procediment d'autorització, els drets i les obligacions del subjecte autoritzat, el termini de durada, la quantia de la taxa, els supòsits de revocació de l'autorització i la resta de condicions que es considerin adequades.

5. Les autoritzacions de transport discrecional de viatgers en vehicle de turisme d'àmbit insular, ja siguin de caràcter permanent o temporal, s'han de regir per les disposicions que aprovin els consells insulars respectius, en les quals s'han d'establir el procediment d'autorització, els drets i les obligacions del subjecte autoritzat, el termini de durada, la quantia de la taxa, els supòsits de revocació de l'autorització i la resta de condicions que es considerin adequades.²¹

Article 70. Títols

1. Amb caràcter general, l'obtenció de l'autorització de transport interurbà està sotmesa a l'obtenció prèvia de la llicència de transport urbà corresponent o d'autotaxi, atorgada per l'ajuntament.

2. La pèrdua o la retirada de la llicència d'autotaxi dóna lloc a la cancel·lació automàtica de l'autorització de transport interurbà, llevat que l'autoritat competent decideixi expressament mantenir-la per raons d'interès públic.

3. Les autoritzacions de servei públic discrecional de viatgers amb vehicles de turisme que s'atorguin en virtut de l'obtenció de la llicència municipal prèvia de caràcter temporal o estacional han de tenir la mateixa durada que la de la llicència, i la seva validesa ha d'estar circumscrita a l'àmbit de l'illa de l'ajuntament atorgant o a l'àrea que dins d'aquesta s'estableixi.

4. Les autoritzacions emparen exclusivament per a l'exercici de l'activitat de transport públic de viatgers amb vehicles de turisme.

5. Cada autorització es refereix a un vehicle concret, identificat per la matrícula, sens perjudici d'altres dades que siguin exigibles.

²¹ Apartat afegit per la Llei 6/2018, de 22 de juny, esmentada en la nota 1.

6. El titular de l'autorització no pot arrendar, cedir o traspasar l'explotació del títol propi ni del vehicle que hi està adscrit, sens perjudici dels supòsits de transmissió que es preveuen legalment.

Article 71. Règims especials de recollida de viatgers

1. Amb caràcter general, la prestació del servei de transport públic discrecional de viatgers amb vehicles de turisme ha de tenir l'origen en el municipi per al qual s'ha obtingut l'autorització, i s'hi han d'aplicar les tarifes autoritzades.

2. No obstant això, es poden constituir règims de recollida de viatgers fora dels municipis per als quals s'ha expedit l'autorització de transport públic discrecional de viatgers amb vehicles de turisme.

3. L'òrgan competent per expedir les autoritzacions de transport públic discrecional de viatgers amb vehicles de turisme ha d'establir les condicions de recollida de viatgers per a aquests règims i, si escau, el règim tarifari aplicable.

4. Aquests règims especials de recollida de viatgers s'han d'establir i ordenar sens perjudici de les competències que puguin correspondre als ajuntaments pel que fa a la prestació del servei i a l'atorgament i la revocació de les llicències municipals.

Article 71 bis. Àrees territorials de prestació conjunta²²

1. Amb independència dels règims especials de recollida de viatgers, regulats en l'article anterior, es poden constituir àrees territorials de prestació conjunta per al transport discrecional de viatgers en vehicles de turisme, segons les normes que es determinen a continuació.

2. El Govern de les Illes Balears, mitjançant una ordre de la persona titular de la conselleria amb competències en matèria de mobilitat, podrà acordar la creació d'àrees territorials de prestació conjunta dins dels seus territoris, d'ofici o a instàncies dels municipis integrants, quan hi hagi interacció o influència recíproca entre els serveis de transport dels diferents municipis de la zona, de tal forma que la condició de servei públic del taxi, raons mediambientals, de gestió de la mobilitat o altres d'interès públic ho motivin.

3. Quan l'establiment d'àrees territorials de prestació conjunta es dugui a terme per la iniciativa dels municipis afectats, s'han d'adjuntar a la sol·licitud l'acord favorable de tots els ajuntaments que el proposen, una memòria justificativa en la qual s'acrediti la interacció o influència recíproca existent en l'àmbit proposat i una proposta de normes de funcionament de l'àrea. Així mateix, s'haurà de disposar de l'informe del consell insular corresponent en el cas d'establiment d'àrees territorials de prestació conjunta a les illes on estiguin atribuïdes les competències de transport per carretera.

Rebuda la sol·licitud a què es refereix el paràgraf anterior, la persona titular de la conselleria amb competències en matèria de mobilitat podrà acordar l'establiment de l'àrea territorial de prestació conjunta proposada o proposar la seva extensió a altres municipis, per considerar que l'àmbit proposat no satisfà les necessitats reals de la zona, o bé denegar-la per considerar que no hi ha interacció o influència recíproca entre els serveis de transports dels municipis que la sol·liciten. En tots els casos és necessari un informe que justifiqui la resolució adoptada.

²² Article afegit per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

En cas de proposar l'extensió de l'àrea a altres municipis diferents dels sol·licitants, s'haurà de disposar de l'acord favorable d'almenys les dues terceres parts dels municipis que es proposi incloure i que representin almenys el 75% de la població total dels municipis proposats.

4. Quan l'establiment d'àrees territorials de prestació conjunta es dugui a terme d'ofici, haurà de constar en l'expedient administratiu un informe que acrediti l'existència d'interacció o influència recíproca entre els municipis afectats i una proposta de normes de funcionament de l'àrea.

S'ha de disposar de l'acord favorable d'almenys les dues terceres parts dels municipis que es proposi incloure i que representin almenys el 75 % de la població total dels municipis proposats. Així mateix, s'haurà de disposar de l'informe del consell insular corresponent en el cas d'establiment d'àrees territorials de prestació conjunta a les illes on estiguin atribuïdes les competències de transport per carretera.

5. En els procediments que preveu aquest article han de ser oïdes les entitats representatives del sector a través del Consell Balear de Transports Terrestres.

6. L'òrgan competent per a la creació d'àrees territorials de prestació conjunta ho serà també per fer les funcions de regulació que resultin necessàries i tenguin abast reglamentari, sens perjudici de la creació d'ens gestors reguladors recollits en el punt següent.

Les normes de funcionament s'han d'aprovar al mateix temps que la creació de les àrees territorials de prestació conjunta, i hauran d'incloure el règim tarifari aplicable.

7. Una vegada constituïda, es podrà delegar l'exercici de les seves funcions en els òrgans rectors designats per les normes reguladores de l'àrea en un ens gestor constituït a l'efecte pels ajuntaments afectats conjuntament amb el consell insular corresponent en el cas de les illes on estiguin atribuïdes les competències de transport per carretera. Aquest ens realitzarà totes les funcions de gestió ordinària de l'àrea en totes aquelles qüestions que no precisin regulació de caràcter reglamentari, en el qual cas han de recaure en el Govern de les Illes Balears.

L'ens gestor encarregat de la gestió ordinària i l'ordenació del servei ha d'establir un règim intern de funcionament amb indicació expressa del model de presa de decisions i règim de majories necessàries per adoptar els acords que corresponguin.

8. Una vegada constituïda una àrea territorial de prestació conjunta, els serveis, tant de taxi com d'arrendament amb conductor que es facin íntegrament dins aquesta àrea, tindran la consideració de serveis urbans.

Article 72. Competències

1. L'administració de transport competent en cada àmbit pot encarregar les competències que li corresponen a un ajuntament o a una agrupació d'ajuntaments.

2. En el cas que l'ajuntament corresponent exerceixi la competència en matèria de taxi d'acord amb el que es preveu en el punt anterior, es poden elaborar i aprovar les ordenances municipals reguladores de la prestació del servei, amb subjecció al que disposen aquesta llei i les normes que la despleguen.

Article 73. Condicions generals de prestació del servei

1. El servei s'ha de prestar amb vehicles de turisme amb una capacitat màxima de fins a nou places, comptant la persona que condueix.²³

2. Les característiques tècniques de la cilindrada, la carrosseria, les finestretes, la pintura, els distintius i la categoria dels vehicles, són les que determinen els ajuntaments dins de l'àmbit funcional propi, si bé reglamentàriament l'administració competent per expedir les autoritzacions pot establir els requisits mínims que han de complir els vehicles destinats a aquesta activitat.

3. El servei s'ha de prestar a petició de l'usuari, de manera directa o mitjançant un centre d'atenció a l'usuari. L'òrgan competent per atorgar autoritzacions de transport interurbà podrà determinar que els serveis de taxi se sol·licitin i gestionin mitjançant una aplicació de tecnologia de posicionament per satèl·lit o una altra tecnologia equivalent o que la substitueixi, amb les condicions que es determinin reglamentàriament. Els titulars de les autoritzacions estaran obligats a fer ús d'aquesta aplicació.²⁴

4. ²⁵Les tarifes aprovades són, en tot cas, d'observança obligada per als titulars de les llicències, els conductors dels vehicles i els usuaris.

Mitjançant un decret del Govern de les Illes Balears es podrà regular que els serveis es facin a preu tancat.

Amb caràcter general, el servei de transport públic discrecional amb vehicles de turisme s'ha de prestar mitjançant la contractació global del vehicle. No obstant això, mitjançant un decret del Govern de les Illes Balears es podrà regular la contractació del servei per plaça amb pagament individual.

5. Tots els vehicles destinats a aquesta activitat s'han de trobar proveïts de l'aparell taxímetre, en el qual han d'estar incorporats les tarifes i els suplements, que entri en funcionament amb la baixada de bandera.

6. Al vehicle s'ha de dur la documentació obligatòria que estableixin reglamentàriament la normativa nacional i els òrgans competents de l'administració de transports de les Illes Balears.

7. Reglamentàriament es pot regular la prestació del servei de transport d'encàrrecs, entès com el transport de l'equipatge o d'altres objectes personals de l'usuari sense que aquest sigui al vehicle. La prestació d'aquest servei és opcional per al titular de l'autorització.

8. L'administració competent ha de garantir l'accés de totes les persones al servei de transport públic discrecional amb vehicles de turisme. Amb aquesta finalitat, han de promoure i assegurar la incorporació de vehicles de turisme adaptats per a l'ús de persones amb mobilitat reduïda, d'acord amb la normativa vigent.

Article 74. Els conductors

Reglamentàriament es poden establir els drets i deures dels conductors, els requisits mínims que han de complir i la documentació de caràcter personal que han de presentar.

²³ Apartat modificat per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

²⁴ Apartat modificat per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

²⁵ Apartat modificat per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

SECCIÓ 4a
ACTIVITAT DE LLOGUER DE VEHICLES AMB CONDUCTOR²⁶

Article 74 bis. Autoritzacions²⁷

1. Les autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor domiciliades a la comunitat autònoma de les Illes Balears a l'entrada en vigor del Decret Llei 2/2023, de 6 de març, de mesures urgents en matèria de servei públic discrecional de persones viatgeres i en altres matèries vinculades a sectors econòmics, habiliten per realitzar transports urbans de viatgers en els municipis de les Illes Balears.

2. Les autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor que es puguin atorgar a partir de l'entrada en vigor del decret llei esmentat requereixen l'autorització de l'ajuntament on estigui domiciliat el vehicle per fer serveis de caràcter urbà. L'autorització urbana ha de ser prèvia a la interurbana. El Govern de les Illes Balears, mitjançant un decret, ha d'establir el procediment i els requisits per atorgar autoritzacions d'àmbit urbà.

3. Mitjançant un decret del Govern de les Illes Balears s'han d'establir criteris objectius per atorgar noves autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor, per a la millora de la qualitat de l'aire, la gestió del transport, del trànsit i de l'espai públic, sens perjudici d'aquells criteris que puguin establir els ajuntaments per atorgar autoritzacions d'àmbit urbà.

4. El decret esmentat en el punt anterior ha d'establir el procediment per atorgar noves autoritzacions; ha de garantir els principis de publicitat, transparència i lliure concurrència, i, entre altres paràmetres, limitarà el nombre màxim de sol·licituds per cada titular.

5. D'acord amb el que estableix l'article 6.k) d'aquesta llei, els consells insulars poden concedir autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor d'àmbit insular, ja siguin de caràcter permanent o temporal.

Per a poder concedir les autoritzacions esmentades, els consells insulars han d'haver aprovat un reglament que estableixi el règim jurídic corresponent, les condicions d'atorgament, modificació i extinció d'autoritzacions i el sostre màxim d'autoritzacions a concedir, en funció dels paràmetres que resultin dels corresponents estudis tècnics. Les autoritzacions de caràcter temporal poden tenir una vigència màxima de quatre anys i seran intransmissibles.

6. Els vehicles proveïts de l'autorització de lloguer amb conductor expedida a altres comunitats autònomes que, en el termini establert legalment de deslocalització, vulguin realitzar serveis en l'àmbit territorial de les Illes Balears hauran de comunicar aquest fet a l'administració competent en matèria de transports de la comunitat autònoma de les Illes Balears, amb una antelació mínima de tres mesos i amb indicació de les dades (número de matrícula i número d'autorització) i del conductor o conductors que realitzaran el servei.

L'acreditació del termini màxim de deslocalització s'ha de fer documentalment amb la presentació, si se'n requereix, dels bitllets de desplaçament d'anada i tornada. A més, a les illes que hagin establert limitacions a l'entrada i la circulació de vehicles, previ a l'inici del termini de deslocalització, també s'haurà de sol·licitar l'autorització

²⁶ Secció afegida pel DL 2/2017, de 26 de maig, esmentat en la nota 1.

²⁷ Article modificat per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

d'accés i circulació corresponent que en cap cas no podrà superar el termini màxim de deslocalització del vehicle.

Article 74 ter. Condicions de prestació del servei²⁸

1. L'activitat de lloguer de vehicles amb conductor ve regulada per la normativa estatal, conforme a la qual l'exercici està condicionat a l'obtenció de l'autorització corresponent i la utilització per part de les persones usuàries està condicionada a la contractació prèvia del servei. Per a la prestació del servei de lloguer de vehicles amb conductor, és obligatori reservar el servei amb una antelació mínima de trenta minuts al moment de la prestació. En el vehicle obligatòriament s'ha de dur la documentació acreditativa d'aquesta contractació prèvia. En el cas que la contractació prèvia s'hagués efectuat per mitjans telemàtics, caldrà acreditar, a través de l'aplicació, el servei o el document digital corresponent, la reserva prèvia mínima de trenta minuts.

2. Els vehicles adscrits a les autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor no poden, en cap cas, circular per les vies públiques per cercar clients ni propiciar la captació de persones viatgeres que no hagin contractat prèviament el servei, ni romandre estacionats a aquest efecte.

Queda prohibit l'estacionament en llocs de concentració i generació de demanda de serveis de transport de persones viatgeres com a ports, aeroports, estacions de ferrocarril i d'autobusos, centres comercials i d'oci, instal·lacions esportives, hotels, hospitals o qualsevol altre establiment similar, que pugui propiciar la captació de clientela. Aquest estacionament es podrà realitzar quan hi hagi una contractació prèvia i s'estigui a l'espera de les persones viatgeres o s'estigui realitzant un servei. A les parades de taxi en cap cas es podrà recollir, deixar o esperar clients.

3. L'activitat d'arrendament de vehicles amb conductor, a l'efecte de la legislació dels transports per carretera, té la consideració de transport públic discrecional de viatgers i els preus no estan subjectes a tarifes administratives. No obstant això, mitjançant un decret del Govern de les Illes Balears es podrà establir, per a circumstàncies excepcionals en les quals l'alta demanda de serveis faci necessari evitar situacions desmesurades per als usuaris, l'increment màxim per aplicar sobre el preu habitual dels serveis.

4. Els vehicles adscrits a les autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor hauran de realitzar la totalitat dels seus serveis de transport en el territori de l'illa on es trobi domiciliada la pertinent autorització.²⁹

Article 74 quater. Especificacions tècniques dels vehicles³⁰

1. Els vehicles adscrits a les autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor han d'anar permanentment identificats, tal com s'estableix en el Decret 58/2016, de 16 de setembre, pel qual es regula el distintiu d'identificació dels vehicles dedicats a l'activitat de lloguer amb conductor en la comunitat autònoma de les Illes Balears. Aquest és l'únic distintiu de la seva activitat que podran ostentar els vehicles adscrits a les autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor.

²⁸ Article afegit per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

²⁹ En relació amb les autoritzacions d'arrendament amb conductor existents a l'entrada en vigor de la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1, *vid.* la seva DT 2a.

³⁰ Article afegit per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

2. Els vehicles l'autorització d'arrendament amb conductor dels quals estigui domiciliada a la comunitat autònoma de les Illes Balears poden continuar afectes a l'activitat fins als deu anys d'antiguitat, comptadors des de la primera matriculació.

Es podrà establir, mitjançant un decret, que cada vegada que se substitueixi un dels vehicles actualment adscrits a autoritzacions VTC sigui per un altre vehicle amb classificació ambiental de zero emissions o ECO.

Els consells insulars, en el seu àmbit territorial respectiu, poden establir reglamentàriament unes exigències ambientals superiors per als vehicles que realitzin l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor.

3. Han de figurar en el permís de circulació dels vehicles amb autorització d'arrendament amb conductor la classificació i el codi de servei corresponent al lloguer amb conductor, a l'efecte de determinar la periodicitat de les inspeccions que li corresponen, de conformitat amb la normativa vigent en matèria d'indústria i de trànsit.

Article 74 *quinquies*. Requisits de les persones conductores³¹

1. Les persones conductores de vehicles adscrits a autoritzacions VTC han de reunir, per a la prestació del servei, els requisits següents:

- a) Disposar d'un permís de conducció suficient expedit per l'òrgan competent en matèria de trànsit i seguretat viària.
- b) Figurar donades d'alta i al corrent de pagament en el règim corresponent de la Seguretat Social.
- c) No exercir simultàniament altres treballs que afectin la seva capacitat física per a la conducció o que repercuteixin negativament sobre la seguretat viària.

2. Els ajuntaments, per a l'atorgament de les autoritzacions d'àmbit urbà, poden exigir una formació específica als conductors de vehicles adscrits a autoritzacions VTC.

CAPÍTOL VI RÈGIM SANCIONADOR I DE CONTROL DEL TRANSPORT PÚBLIC DE VIATGERS

SECCIÓ 1a LA INSPECCIÓ

Article 75. Inspecció

1. Els òrgans competents, d'acord amb el que disposen els articles 5, 6 i 7 d'aquesta llei, han d'exercir la inspecció dels serveis que es regulen en aquest títol.

2. Els titulars de les concessions, autoritzacions, llicències i, en general, les persones afectades per aquesta llei han de facilitar al personal de la inspecció, en l'exercici de les seves funcions, l'accés a vehicles i instal·lacions i permetran l'examen de la documentació exigida d'acord amb aquesta i les disposicions que la desenvolupin o la legislació general en matèria de transports. Les persones que siguin als vehicles o a les instal·lacions esmentades han de col·laborar amb l'autoritat competent i els seus agents en l'exercici de les funcions pròpies.

³¹ Article afegit per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

3. L'autoritat competent i els seus agents poden requerir la presentació dels documents a què es refereix el paràgraf anterior a les dependències de l'administració, únicament en la mesura que aquesta exigència sigui necessària per comprovar el compliment de les obligacions que estableixen aquesta llei i la normativa que la desplega.

4. Les actuacions de l'autoritat competent i els seus agents s'han de fer constar en una acta o un butlletí de denúncia que reculli els antecedents o les circumstàncies dels fets que motiven l'actuació inspectora, les disposicions que, si escau, es consideren infringides, i la conformitat o la disconformitat motivada de la persona interessada. Els fets que constatin l'autoritat competent i els seus agents tenen valor probatori quan es formalitzin en un document públic observant els requisits legals que pertocuen, sens perjudici de les proves que puguin aportar les persones interessades en defensa dels drets i els interessos propis.

5. El personal dels serveis d'inspecció ha de posar en coneixement dels òrgans competents els fets que descobreixi en exercici de la seva funció que puguin ser constitutius d'infracció de la normativa reguladora d'altres sectors, especialment pel que fa als àmbits laboral, fiscal i de seguretat viària.

6. Els funcionaris adscrits als serveis d'inspecció de les administracions públiques competents en matèria de transports terrestres tenen la consideració d'autoritat en l'exercici de les funcions pròpies.

En cas de necessitat, els membres de la inspecció poden sol·licitar, per a un eficaç compliment de la seva funció, el suport necessari de les unitats o dels destacaments de les Forces i Cossos de Seguretat de l'Estat i de les policies locals.

7. El personal de la inspecció de transports, en les seves actuacions inspectores, pot efectuar reserves i/o contractacions per constatar la realització de l'activitat clandestina, comprovar les possibles infraccions i/o identificar de manera correcta les persones (físiques o jurídiques) que en són responsables, sense haver de comunicar prèviament que es duen a terme les actuacions inspectores ni procedir obligatòriament a la prèvia identificació com a membre de la inspecció de transports.³²

SECCIÓ 2a LA RESPONSABILITAT

Article 76. Responsabilitat administrativa

1. La responsabilitat administrativa per les infraccions de les normes reguladores del transport de viatgers correspon:

- a) A la persona física o jurídica titular de la llicència, el contracte de servei públic o l'autorització, en les infraccions comeses en ocasió d'activitats i serveis subjectes a llicència, contracte o autorització administrativa.
- b) A la persona física o jurídica titular de l'activitat o propietària del vehicle, en les infraccions comeses en ocasió de l'exercici de les activitats regulades en aquesta llei sense haver sol·licitat i obtingut la llicència, el contracte o l'autorització corresponent.

³² Apartat afegit pel DL 8/2020, de 13 de maig, esmentat en la nota 1. Vegeu també la Llei 2/2020, de 15 d'octubre, esmentada en la nota 1.

En aquest sentit, es considera titular del transport o l'activitat clandestina de què es tracti la persona física o jurídica que materialment el dugui a terme en nom propi, l'organitzi o assumeixi la corresponent responsabilitat empresarial, així com aquella que sense ser personal assalariat o dependent col·labori en la realització d'aquest transport o activitat.

- c) A la persona física o jurídica a la qual vagi dirigit el precepte infringit o a la que les normes corresponents atribueixin específicament la responsabilitat en les infraccions comeses per usuaris o, en general, per terceres persones no incloses en els apartats a) i b) anteriors que duguin a terme activitats afectades per la legislació reguladora del transport de viatgers.

2. S'ha d'exigir la responsabilitat administrativa corresponent per les infraccions que estableix aquesta llei, sens perjudici de la que pugui correspondre per infracció de la legislació penal, de trànsit, laboral o d'altres d'aplicables.

3. La responsabilitat administrativa s'ha d'exigir a les persones físiques o jurídiques a què es refereix l'apartat 1 anterior, amb independència que les accions o omissions de les quals aquesta responsabilitat derivi hagin estat realitzades materialment per elles o pel personal de la seva empresa, sense perjudici que puguin deduir les accions que al seu judici resultin procedents contra les persones a les quals siguin materialment imputables les infraccions.

Article 77. Infraccions independents

Tenen la consideració d'infraccions independents les que es cometin en diferents expedicions de transport, encara que els fets infringeixin els mateixos preceptes o preceptes semblants. No obstant això, en el cas d'expedicions de serveis de transport regular, siguin d'ús general o especial, quan els fets constitutius de la infracció tinguin relació directa amb l'activitat administrativa que té lloc a les oficines de l'empresa o amb el vehicle utilitzat i s'acrediti que aquests no es podien corregir fins a la tornada a la seva empresarial, s'han de considerar constitutius d'una sola infracció, encara que hagin tingut lloc durant diferents expedicions parcials.

Article 78. Regla general

La responsabilitat administrativa per les infraccions que estableix aquesta llei s'ha d'imputar de conformitat amb el que preveuen aquesta llei i la normativa que la desplega, amb les particularitats següents referides als tipus de transport:

1. Transport públic regular de viatgers per carretera.
2. Transport públic urbà regular de viatgers.
3. Transport públic de viatgers amb vehicles de menys de quatre rodes.
4. Transport públic de viatgers amb minitrens o trens turístics.
5. Transport públic urbà de viatgers amb vehicles de turisme (autotaxis).
6. Transport turístic.
7. Transport públic discrecional de viatgers amb autobús i amb vehicles de turisme.
8. Lloguer de vehicles amb conductor.³³

³³ Punt afegit pel DL 2/2017, de 26 de maig, esmentat en la nota 1.

SECCIÓ 3a LES INFRACCIONS

Article 79. Classificació

Sens perjudici de les causes de caducitat i de revocació i de les mesures correctores i cautelars que estableix aquesta llei, les infraccions es classifiquen en molt greus, greus i lleus.

Subsecció 1a Transport públic regular de viatgers per carretera

Article 80. Infraccions molt greus

Es consideren infraccions molt greus:

1. Prestar el servei de transport públic regular de viatgers sense el títol preceptiu.
2. Incomplir les condicions d'explotació dels serveis de transport públic regular permanent o temporal de viatgers d'ús general.
3. Incomplir les condicions d'explotació dels serveis de transport públic regular de viatgers d'ús especial, de transport regular en condicions especials de prestació, de transport a la demanda o transport de zona.
4. Incomplir els trànsits o els punts de parada que estableixi el títol.
5. La no subscripció de les assegurances que s'hagin obligatòriament de contractar d'acord amb la legislació aplicable.

Article 81. Infraccions greus

Es consideren infraccions greus:

1. Prestar el servei de transport regular de viatgers d'ús general amb serveis de transport regular d'ús especial, de transport regular en condicions especials de prestació, de transport a la demanda o transport de zona, fora dels supòsits que s'estableixin reglamentàriament.
2. No tenir el preceptiu document en el qual s'han de formular les reclamacions dels usuaris, negar o obstaculitzar la seva disposició al públic, així com ocultar o demorar injustificadament la posada en coneixement de la inspecció del transport terrestre de les reclamacions o queixes que s'hi consignin, d'acord amb el que reglamentàriament es determini.

Article 82. Infraccions lleus

Es considera una infracció lleu, en l'ús dels serveis públics que regula aquesta llei, incomplir les obligacions que estableix l'article 15 anterior.

Subsecció 2a Transport públic urbà regular de viatgers

Article 83. Infraccions molt greus

Es consideren infraccions molt greus:

1. Prestar el servei públic urbà de transport regular permanent d'ús general de viatgers sense la concessió administrativa corresponent.

2. Prestar el servei públic urbà de transport regular d'ús especial de viatgers, de transport regular en condicions especials de prestació, de transport a la demanda o transport de zona, sense l'autorització administrativa corresponent.

Article 84. Infraccions greus

Es consideren infraccions greus:

1. Incomplir les condicions de prestació dels serveis públics regulars permanents de viatgers d'ús general.
2. Incomplir les condicions de prestació dels serveis públics regulars de viatgers d'ús especial, de transport regular en condicions especials de prestació, de transport a la demanda o transport de zona.

Subsecció 3a

Transport públic de viatgers amb vehicles
de menys de quatre rodes

Article 85. Infraccions molt greus

Es consideren infraccions molt greus:

1. Prestar el servei de transport de viatgers amb vehicles de tres rodes sense la llicència municipal que correspon.
2. Prestar el servei de transport de viatgers sense l'assegurança de responsabilitat civil que correspon.

Article 86. Infraccions greus

Es considera una infracció greu prestar el servei de transport de viatgers incomplint les condicions que s'estableixen en la llicència municipal.

Subsecció 4a

Transport públic de viatgers amb minitrens o trens turístics

Article 87. Infraccions molt greus

Es consideren infraccions molt greus:

1. Prestar el servei de transport amb minitrens o trens turístics sense l'autorització corresponent o amb una autorització que ja no sigui vigent.
2. Prestar serveis en condicions que puguin afectar la seguretat de les persones per comportar perill greu i directe per a aquestes i/o sense haver subscrit les assegurances obligatòries que estableixin la legislació vigent o les ordenances municipals o reglaments.

Article 88. Infraccions greus

Es consideren infraccions greus:

1. Incomplir les condicions de servei del transport amb minitrens o trens turístics.
2. Incomplir els requisits que s'exigeixen als vehicles amb què es presta el servei.

Subsecció 5a

Transport públic urbà de viatgers amb vehicles de turisme (autotaxis)

Article 89. Infraccions molt greus

Es consideren infraccions molt greus:

1. Prestar el servei de transport públic de viatgers amb vehicles de turisme sense la llicència municipal preceptiva o el certificat d'aptitud.
2. No disposar del permís municipal corresponent o no tenir-lo en vigor i circular amb un vehicle amb signes externs propis dels autotaxis de manera orientada a la captació de clients o captar clients sense disposar de la llicència preceptiva.
Malgrat el que disposen l'apartat 1 i el paràgraf anterior, quan l'infractor compleixi els requisits que s'exigeixen per obtenir l'autorització administrativa i aquesta s'obtingui abans que s'emeti la proposta de resolució de l'expedient, aquesta falta s'ha de sancionar com a infracció lleu.
3. No haver realitzat o superat les revisions que les entitats locals estableixin reglamentàriament.
4. Prestar serveis de transport, amb mitjans propis o aliens, diferents dels que hagin autoritzat expressament les autoritats corresponents.
5. Prestar serveis de transports fora dels límits territorials que emparen les autoritzacions, tret dels supòsits exceptuats legalment o reglamentàriament.
6. Incomplir les condicions de prestació del servei d'autotaxi a què es refereix l'article 49, o les condicions o els requisits per a la transmissió de les llicències d'autotaxi que estableix l'article 54, ambdós d'aquesta llei. A aquest efecte s'inclou, quan hi hagi establert un règim especial de recollida de viatgers, l'incompliment de les condicions especials de recollida. Segons l'establert en l'article 7.1.c) d'aquesta llei, el competent és l'ajuntament de l'àmbit territorial on es cometi la infracció, encara que es tracti de titulars de llicències municipals d'altres ajuntaments.³⁴
7. Prestar el servei de transport públic urbà de viatgers amb vehicles de turisme que superin el nombre de places establert legalment o reglamentàriament o que consti en l'autorització.
8. Prestar serveis utilitzant vehicles les condicions tècniques dels quals no permetin assegurar-ne un funcionament adequat i representin risc de danys a les persones.
9. Negar o obstruir l'actuació dels serveis d'inspecció dels òrgans competents que impedeixi l'exercici de les funcions que legalment o reglamentàriament tinguin atribuïdes.
Es considera inclosa en la infracció tipificada en aquest apartat la desobediència a les ordres impartides o la desatenció als requeriments realitzats pels òrgans competents o per les autoritats i els seus agents que directament realitzin la vigilància i el control del transport en l'ús de les facultats que els estan conferides i, especialment, el no compliment de les ordres d'immobilització dels vehicles en els supòsits legalment previstos.
10. Usar títols expedits a nom d'altres persones sense fer-ne prèviament la transmissió conforme al que estableix aquesta llei i la resta de normativa aplicable.

³⁴ Punt modificat per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

11. Deixar de prestar el servei durant més de trenta dies consecutius, o seixanta de no consecutius durant un any, llevat que es disposi d'una autorització expressa per fer-ho.
12. Prestar el servei per mitjà de persones no autoritzades o que no compleixin les condicions que exigeixen aquesta llei i la resta de la normativa aplicable.
13. No disposar d'un taxímetre, dels seus elements o d'altres instruments o mitjans de control que obligatòriament s'hagin de portar instal·lats en el vehicle, o disposar-ne d'uns que estiguin manipulats o que no funcionin adequadament per un motiu que sigui imputable al titular o a qui condueix, tret dels supòsits exceptuats legalment o reglamentàriament.
14. Prestar el servei o circular en estat d'embriaguesa o sota els efectes d'estupefaents o similars.
15. Abandonar un viatger sense prestar el servei pel qual se l'ha requerit o negar-se a prestar-lo sense una causa justificada.
16. Conduir el vehicle adscrit a la llicència d'autotaxi una persona sense el permís municipal de taxista o amb el permís caducat, suspès o retirat temporalment, o incomplint les normes corresponents de la Seguretat Social.
17. Prestar el servei o circular amb un vehicle sense haver corregit les deficiències de manera reiterada.
18. No disposar de l'assegurança corresponent.
19. Cometre una infracció greu d'acord amb el que preveu l'article següent, quan en els vint-i-quatre mesos anteriors a la comissió s'hagi estat sancionat, mitjançant una resolució ferma, per una infracció tipificada en un mateix apartat d'aquest article.

Article 90. Infraccions greus

Es consideren infraccions greus:

1. No respectar els punts d'estacionament, els dies lliures o l'horari que estiguin establerts o l'itinerari que hagi marcat el client.
2. No prestar el servei, llevat que es disposi d'una autorització expressa.
3. Cobrar quantitats diferents de les que resultin de les tarifes vigents o quantitats per conceptes no tarifats, com també cobrar individualment per seient en els supòsits no autoritzats, indicar-les inadequadament a la torreta o no facilitar a la persona usuària el rebut corresponent del servei realitzat en els termes que reglamentàriament es prevegin.
4. Manipular o falsejar de qualsevol manera el llibre de reclamacions o el talonari de rebuts, com també no diligenciar-los o no fer-hi constar les dades essencials.
5. Negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció o agents de l'autoritat o obstruir-la, quan no es donin les circumstàncies que es preveuen en l'article 89.9 anterior.
6. Deixar de prestar el servei durant deu dies consecutius, quinze de no consecutius durant un mes o quaranta de no consecutius durant dotze mesos consecutius. No s'han de computar els períodes en què, per qualsevol causa, l'ajuntament hagi autoritzat expressament deixar de prestar el servei.
7. En el cas de vehicles adaptats, no prestar el servei de manera preferent a les persones amb mobilitat reduïda, no permetre l'accés als vehicles als cans d'assistència que utilitzin les persones amb una discapacitat visual o negar-se a

- transportar les cadires de rodes o similars de les persones amb mobilitat reduïda.
8. Contractar el servei de transport públic urbà de viatges amb vehicles de turisme per plaça, fora dels supòsits permesos legalment o reglamentàriament.
 9. Incomplir els requisits relatius a les condicions genèriques de seguretat, capacitat, confort, antiguitat màxima, prestacions mediambientals, imatge corporativa o, si escau, accessibilitat, que s'hagin establert reglamentàriament.
 10. No disposar del document preceptiu en el qual han de figurar les reclamacions dels usuaris o negar o obstaculitzar la seva disposició al públic, com també ocultar les reclamacions o les queixes que s'hi consignin, o demorar-ne injustificadament la comunicació a les administracions d'acord amb el que determina aquesta llei.
 11. Començar serveis fora de l'àmbit territorial de l'autorització, llevat dels casos que estiguin autoritzats legalment o reglamentàriament, quan no s'hagi de considerar una infracció molt greu.
 12. Incomplir les prescripcions sobre l'exhibició de publicitat als vehicles.
 13. Prestar el servei amb un vehicle d'antiguitat superior a la que s'estableixi reglamentàriament.
 14. Cometre qualsevol de les infraccions que es preveuen a l'article 89 anterior que, per la naturalesa, l'ocasió o la circumstància, no s'hagi de qualificar com a molt greu, la qual cosa s'ha de justificar en la resolució corresponent.
 15. Cometre una infracció lleu d'acord amb el que preveu l'article 91, quan en els vint-i-quatre mesos anteriors a la comissió s'hagi estat sancionat, mitjançant una resolució ferma, per una infracció tipificada en un mateix apartat d'aquest article.

Article 91. Infraccions lleus

Es consideren infraccions lleus:

1. Prestar un servei de transport sense disposar de les autoritzacions administratives prèvies que exigeix la normativa reguladora, sempre que s'acrediti degudament que es compleixen els requisits que s'exigeixen per obtenir-les en la forma que s'estableix en el darrer paràgraf de l'article 89.2 d'aquesta llei.
2. Prestar el servei sense disposar, a bord del vehicle, de la documentació preceptiva o sense portar els distintius al lloc establert, d'acord amb el que disposen aquesta llei i la normativa que la desplega, llevat que aquesta infracció s'hagi de qualificar com a falta molt greu o greu, d'acord amb el que disposen els articles 89 i 90 anteriors.
3. Transportar més viatgers que els que autoritza la llicència, llevat que aquesta infracció s'hagi de qualificar com a molt greu o greu, d'acord amb el que disposen els articles 89 i 90 anteriors.
4. No exhibir les tarifes, els avisos o els altres documents d'exhibició obligada o situar-los en llocs diferents dels que preveuen aquesta llei o la normativa que la desplega, o exhibir-los de manera que, per les dimensions, la llegibilitat, la redacció o altres circumstàncies, dificultin o impedeixin que el públic hi accedeixi.

5. Incomplir, els usuaris, les obligacions que s'estableixen en l'article 59.2 d'aquesta llei.
6. No comunicar, els titulars d'una llicència d'autotaxi o d'un permís municipal de taxista, el canvi de domicili.
Quan la falta de comunicació de les dades a què fa referència aquest apartat sigui determinant perquè l'administració conegui els fets sancionables, el termini de prescripció s'ha de considerar interromput fins que es comuniquin aquestes dades.
7. No mantenir el vehicle en condicions de netedat i salubritat adequades o no senyalitzar la prohibició de fumar.
8. No disposar de canvi de moneda metàl·lica o de bitllets fins a la quantia que reglamentàriament es determini.
9. Cometre qualsevol de les infraccions que preveu l'article 90 anterior que, per la naturalesa, l'ocasió o la circumstància, no s'hagi de qualificar com a greu. Aquestes circumstàncies s'han de justificar i motivar en la resolució corresponent.

Subsecció 6a
Transport turístic

Article 92. Infraccions molt greus

Es consideren infraccions molt greus:

1. Prestar el servei de transport amb cobrament individual o amb reiteració d'itinerari o prestar un servei de transport turístic amb una autorització exclusiva de transport discrecional, fora dels supòsits expressament permesos o incomplint les condicions establertes.
2. Dur a terme l'activitat de mediació en la contractació del transport turístic sense el títol preceptiu.

Article 93. Infraccions greus

Es consideren infraccions greus:

1. Incomplir qualsevol de les condicions de prestació dels serveis de transport turístic que s'estableixen en l'article 67 anterior.
2. Prestar el servei de transport turístic utilitzant la mediació d'una persona física o jurídica no autoritzada, sens perjudici de la sanció que pugui correspondre al mediador.

Subsecció 7a
Transport públic discrecional de viatgers
amb autobús i amb vehicles de turisme

Article 94. Infraccions molt greus

Es consideren infraccions molt greus:

1. Prestar el servei de transport públic discrecional de viatgers sense l'autorització preceptiva.
2. Arrendar, cedir o traspasar l'explotació del títol fora dels casos que es permeten legalment.

3. Intervenir com a mediador en la contractació del transport públic de viatgers sense el títol preceptiu.
4. Prestar el servei de transport públic discrecional de viatgers sense l'autorització que correspon, malgrat que es disposi de la de mediador turístic.
5. No subscriure les assegurances que obligatòriament s'hagin de contractar d'acord amb la legislació aplicable.
6. Oferir o prestar serveis de transport de viatgers publicitats en pàgines web o en altres mitjans sense el títol habilitador amb la finalitat de fer-los o d'intervenir com a mediador en la contractació.³⁵
7. Prestar o oferir el servei de transport públic discrecional de viatgers incomplint les condicions establertes en l'article 63.4.³⁶

Article 95. Infraccions greus

Es consideren infraccions greus:

1. Incomplir qualsevol de les condicions de prestació dels serveis de transport discrecional de viatgers amb autobús que s'estableixen en l'article 62, apartats 1 i 2, d'aquesta llei.
2. Contractar per plaça en els transports discrecionals de viatgers fora dels supòsits que s'estableixen en aquesta llei o reglamentàriament.
3. Incomplir qualsevol de les condicions generals de prestació dels serveis de transport discrecional de viatgers amb vehicles de turisme que s'estableixen en l'article 73 d'aquesta llei.
4. Començar el servei de transport públic discrecional de viatgers amb vehicles de turisme en un origen diferent del municipi de l'autorització, fora dels casos permesos.
5. Incomplir el règim tarifari.
6. Incomplir els requisits que s'exigeixen reglamentàriament als conductors que presten serveis de transports urbans i interurbans amb vehicles de turisme.
7. *Derogat*³⁷

Article 96. Infraccions lleus

Es considera una infracció lleu transportar objectes o encàrrecs diferents dels equipatges dels viatgers que es preveuen en l'article 62.3 d'aquesta llei, que causin molèsties o inconvenients injustificats als viatgers o que afectin la seguretat dels vehicles.

Subsecció 8a

Lloguer de vehicles amb conductor³⁸

Article 96 bis. Infraccions greus³⁹

1. Es consideren infraccions molt greus:
 - 1.1. Dur a terme l'activitat de lloguer amb conductor sense l'autorització preceptiva.

³⁵ Punt afegit pel DL 2/2017, de 26 de maig, esmentat en la nota 1.

³⁶ Punt afegit pel DL 5/2022, de 16 de maig, esmentat en la nota 1.

³⁷ Punt afegit pel DL 2/2017, de 26 de maig, i, posteriorment, derogat pel DL 5/2022, de 16 de maig, ambdós esmentats en la nota 1.

³⁸ Subsecció afegida pel DL2/2017, de 26 de maig, esmentat en la nota 1.

³⁹ Article modificat per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

- 1.2. Iniciar un servei de lloguer amb conductor en un àmbit territorial diferent d'aquell en què estigui autoritzat.
- 1.3. Recollir clients d'un servei de lloguer amb conductor que no hagin contractat prèviament el servei.
- 1.4. Cometre una infracció greu d'acord amb el que preveu l'article següent, quan en els vint-i-quatre mesos anteriors a la comissió s'hagi estat sancionat, mitjançant una resolució ferma, per una infracció tipificada en un mateix apartat d'aquest article.
2. Es consideren infraccions greus:
 - 2.1. Incomplir qualsevol de les condicions establertes en els articles 74 ter, 74 *quater* i 74 *quinquies* d'aquesta llei i normativa de desenvolupament que no estiguin tipificades com a molt greus.
 - 2.2. Incomplir els requisits establerts pel consell insular competent quant a autoritzacions de lloguer amb conductor d'àmbit insular.

SECCIÓ 4a LES SANCIONS I EL PROCEDIMENT SANCIONADOR

Subsecció 1a Les sancions

Article 97. Quantificació i graduació

1. Sens perjudici del que disposa l'article 79 anterior, les infraccions lleus s'han de sancionar amb una multa de fins a 400 euros; les greus, amb una multa de 401 a 1.000 euros; i les molt greus, amb una multa de 1.001 a 6.000 euros.

Les infraccions tipificades en els punts 1, 3 i 6 de l'article 94, quan es refereixin al transport públic discrecional de viatgers en vehicles de turisme, se sancionen amb una multa de 6.001 a 12.000 euros.⁴⁰

2. La reincidència en la comissió d'una mateixa infracció en el termini de vint-i-quatre mesos, sancionada per mitjà d'una resolució ferma, s'ha de sancionar amb una multa del cinquanta per cent més del màxim que es preveu en l'escala corresponent.

La quantia de la sanció que s'imposi, dins dels límits que s'estableixen en els paràgrafs anteriors, s'ha de graduar d'acord amb la repercussió social del fet infractor, la intencionalitat, la naturalesa dels perjudicis causats, la magnitud del benefici il·lícitament obtingut i la reincidència o l'habitualitat en la conducta infractora, d'acord amb les regles i dins dels intervals corresponents.

3. Independentment del que estableixen els paràgrafs anteriors, la infracció o les anomalies detectades i les sancions que corresponguin per la infracció de les normes aplicables s'han de comunicar, si escau, a l'autoritat competent.

3. [sic] Quan siguin detectades a la carretera durant la seva comissió infraccions que s'hagin de denunciar en virtut del que disposen els punts 1, 2, 4 i 7 de l'article 94, s'haurà d'ordenar la immediata immobilització del vehicle fins que se suprimeixin els motius determinants de la infracció.⁴¹

4. La imposició de cinc o més sancions, mitjançant resolució ferma en via administrativa, per la comissió de les infraccions tipificades en els punts 1.1, 1.2 i 1.3

⁴⁰ Segon paràgraf modificat pel DL 2/2017, de 26 de maig, esmentat en la nota 1.

⁴¹ Apartat afegit pel DL 5/2022, de 16 de maig, esmentat en la nota 1.

de l'article 96 bis anterior en el període d'un any, comptador des de la imposició d'una d'elles, en serveis realitzats a l'empara d'una mateixa autorització d'arrendament de vehicles amb conductor, pot donar lloc a la revocació d'aquesta.⁴²

Article 98. Infractors no residents

En la imposició i l'execució de sancions per infraccions comeses per persones que no acreditin la residència en el territori espanyol, s'han d'aplicar les regles que s'indiquen a continuació, juntament amb les que, si escau, s'estableixin reglamentàriament de manera expressa:

1. El vehicle utilitzat en la prestació del transport objecte de la denúncia ha de quedar immobilitzat fins que l'empresa denunciada pagui la sanció que pertogui, o bé en dipòsit l'import o en garanteixi el pagament.
El dipòsit que, si escau, efectui el denunciat s'ha de constituir en euros, en metàl·lic o amb una targeta de crèdit.
Quan el denunciat no faci efectiu el dipòsit de l'import de la sanció en el moment de la denúncia, se li ha de permetre que assenyali una persona o una entitat que constitueixi una caució suficient del pagament de l'import total de la sanció proposada en la denúncia, conformement amb el que reglamentàriament es determini.
2. Quan, havent intentat la notificació al denunciat en el curs de l'expedient sancionador, aquesta no s'hagi pogut efectuar, la notificació s'ha de remetre al departament ministerial competent en matèria de transports del país en què resideixi perquè la hi notifiqui. Amb aquest tràmit s'entén complerta l'obligació de notificar.
3. Quan les sancions imposades mitjançant una resolució que exhaureixi la via administrativa no se satisfacin en el període voluntari, si el vehicle de què es tracta ha quedat immobilitzat durant la tramitació de l'expedient, es podrà vendre en subhasta pública, de la manera que reglamentàriament s'estableixi. En aquest cas, els diners obtinguts queden afectes al pagament de l'import de la sanció, les despeses originades per la immobilització, la subhasta i la responsabilitat del transportista per la custòdia del vehicle, la càrrega i les pertinences. El sobrant, si n'hi havia, ha de quedar a disposició de la persona sancionada.

Subsecció 2a

El procediment sancionador

Article 99. Àmbit procedimental

Els expedients sancionadors s'han de tramitar d'acord amb el procediment sancionador que es preveu en l'àmbit de competències que correspongui: en el transport urbà, el que correspongui a l'àmbit municipal, i en el transport interurbà, el que preveu la normativa autonòmica que regula el procediment sancionador.

⁴² Apartat afegit per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

Article 100. Pagament voluntari

En tots els supòsits en què la persona interessada decideixi voluntàriament fer efectiva la sanció abans que transcorrin els trenta dies següents a la notificació de l'expedient sancionador, la quantia pecuniària de la sanció proposada s'ha de reduir un trenta per cent.

El pagament de la sanció pecuniària abans que es dicti la resolució sancionadora implica, d'una banda, que la persona interessada està conforme amb els fets denunciats i renuncia a formular al·legacions; i de l'altra, que acaba el procediment i s'ha de dictar la resolució expressa que ho declara. Encara que el procediment sancionador es doni per acabat d'aquesta manera, la persona interessada pot interposar els mateixos recursos que li haurien correspost en el supòsit que el procediment hagués acabat de la manera ordinària.

Subsecció 3a **La prescripció i la caducitat**

Article 101. La prescripció

1. Les infraccions que es preveuen en aquest capítol prescriuen en el termini d'un any, de conformitat amb les condicions que s'estableixen en l'article 132 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, excepte les tipificades en els punts 1 i 3 de l'article 94 d'aquesta llei, quan es refereixin al transport públic discrecional de viatgers amb vehicles de turisme, que prescriuran en el termini de tres anys.

2. Les sancions que es preveuen en aquest capítol prescriuen en el termini d'un any, de conformitat amb les condicions que s'estableixen en l'article 132 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

3. El termini de prescripció de les infraccions s'interromp quan es practiquin les actuacions, que han de figurar expressament en l'expedient, dirigides a aclarir la identitat o el domicili del denunciat o qualsevol altra circumstància necessària per comprovar i qualificar la infracció.

4. Quan aquestes accions es vegin obstaculitzades per l'alteració o la falta de documentació obligatòria, o bé per la falta de comunicació a l'ajuntament de les dades que exigeix aquesta llei, la prescripció s'ha de considerar interrompuda fins que s'obtingui aquesta informació.

Article 102. Caducitat del procediment

El termini màxim per notificar la resolució del procediment sancionador és d'un any, comptador des de la data de l'acord d'iniciació. En el supòsit que la resolució del procediment no s'hagi notificat en aquest termini, es produeix la caducitat de l'expedient, i s'ha de dictar una resolució expressa que la declari.

SECCIÓ 5a
REGLES ESPECIALS PER AL RÈGIM SANCIONADOR DEL TRANSPORT PÚBLIC
URBÀ DE VIATGERS AMB VEHICLES DE TURISME (AUTOTAXIS)

Subsecció 1a
Sancions i mesures accessòries

Article 103. Sancions

1. La comissió d'una infracció, independentment de la sanció pecuniària que li correspongui, pot implicar l'adopció de les mesures correctores i cautelars a què es refereix la subsecció 2a d'aquesta secció, sens perjudici que es declari l'expiració o la revocació de les llicències, sempre que es compleixin els requisits que s'estableixen en aquesta llei.

2. Les infraccions que es preveuen en els apartats 10, 13 i 15 de l'article 89 d'aquesta llei poden comportar, a més de la sanció pecuniària que correspongui, la revocació del permís municipal de taxista de les persones que hi estiguin implicades. A més, les infraccions que es preveuen en els apartats 10 i 13 del mateix article també poden comportar la revocació de la llicència d'autotaxi.

3. Les infraccions relatives a la regulació del servei de taxi poden comportar la suspensió temporal de la llicència durant els terminis següents: les infraccions lleus, quinze dies; les greus, de tres a sis mesos; i les molt greus, de sis mesos a un any.

4. Quan les persones responsables de les infraccions que es preveuen en l'article 89 esmentat hagin estat sancionades, mitjançant una resolució definitiva, per una infracció tipificada en el mateix apartat del mateix article en els vint-i-quatre mesos anteriors a la comissió, la infracció pot comportar la retirada temporal de la llicència d'autotaxi o el permís municipal de taxista, durant el termini màxim d'un any. La tercera infracció i les que la succeeixin en un termini de dotze mesos poden comportar la retirada temporal de la llicència o el permís durant un termini màxim de cinc anys.

5. Independentment de les sancions que corresponguin conformement amb el que estableixen els paràgrafs anteriors, l'incompliment reiterat i de gravetat manifesta de les condicions imposades en les autoritzacions de llicències d'autotaxi i permís municipal de taxista, pot comportar-ne la revocació. Es considera incompliment reiterat i de gravetat manifesta haver estat sancionat, en un període de vint-i-quatre mesos consecutius, mitjançant resolucions fermes en la via administrativa, per la comissió de com a mínim tres infraccions molt greus o sis de caràcter greu per vulneració de les condicions imposades. Es consideren així els aspectes que configuren la naturalesa de l'activitat de què es tracti i delimitin l'àmbit, a més de l'exercici de l'activitat del titular, i el manteniment dels requisits que s'exigeixin per atorgar l'autorització i prestar el servei.

Article 104. Retirada del taxímetre i dipòsit de la documentació

1. La suspensió temporal i la revocació de la llicència d'autotaxi impliquen, a més del lliurament d'aquesta documentació, l'obligació de retirar del vehicle el taxímetre i la resta de signes externs de compliment obligat per als vehicles adscrits a una llicència d'autotaxi.

La documentació acreditativa per prestar el servei d'autotaxi s'ha de dipositar en la unitat administrativa de l'ajuntament que correspongui. La retirada del taxímetre i de la resta de signes externs, l'han de constatar els agents de l'autoritat, que ho han

de notificar a la unitat administrativa que correspongui. Els titulars de la llicència d'autotaxi estan obligats a facilitar aquesta inspecció o comprovació.

2. La suspensió temporal o la revocació del permís municipal de taxista implica l'obligació del titular de dipositar-lo en la unitat administrativa de l'ajuntament que correspongui.

Article 105. Retirada del vehicle

En el cas que el titular d'una llicència d'autotaxi incompleixi el que disposa l'apartat primer de l'article anterior, la policia local li ha de retirar el vehicle adscrit a la llicència i l'ha de dipositar als magatzems o dipòsits municipals, on ha de romandre mentre no es compleixi el que disposa l'article anterior. Les taxes o les exaccions que corresponguin per la retirada i el dipòsit s'han de meritjar com si es tractés d'un vehicle retirat de la via pública.

En el cas que el titular d'un permís municipal de taxista incompleixi el que disposa l'apartat segon de l'article anterior, la policia local li ha de retirar aquest document.

Article 106. Executivitat de les resolucions

1. Les resolucions de suspensió i revocació de la llicència de funcionament d'autotaxi i del permís municipal de taxista són executives a partir de la data de la notificació de la resolució que exhaureixi la via administrativa.

2. La persona que hagi estat sancionada amb la revocació de la llicència d'autotaxi o el permís municipal de taxista, no pot ser titular d'una altra llicència ni obtenir el permís de taxista fins que hagin transcorregut cinc anys des de la fermesa de la revocació o la sanció.

Subsecció 2a

Mesures correctores i cautelars

Article 107. Adopció de mesures correctores

L'ajuntament, amb l'informe tècnic previ corresponent, pot ordenar en qualsevol moment que s'adoptin les mesures correctores que siguin adequades per reparar les deficiències que s'apreciïn respecte de les condicions de seguretat, higienicosanitàries, estructurals o d'accessibilitat dels vehicles adscrits a una llicència d'autotaxi.

Article 108. Immobilització

1. Quan es consideri que les deficiències a què es refereix l'article anterior poden afectar la seguretat del transport, les condicions higienicosanitàries, l'accessibilitat o la imatge del servei, es pot disposar la immobilització del vehicle. Aquesta mesura implica el dipòsit immediat del vehicle immobilitzat al garatge propi del titular, a un taller de reparacions o a dependències municipals, on ha de romandre fins que no s'hagin reparat les deficiències apreciades i així es constati en el nou informe que han d'emetre els serveis tècnics municipals.

També han de ser objecte d'immobilització els vehicles que exerceixin l'activitat sense la llicència o l'autorització corresponent expedida per l'organisme competent o que l'exerceixin fora de l'àmbit territorial que empara la llicència o l'autorització.

2. Quan amb motiu de l'actuació dels agents de l'autoritat s'apreciïn anomalies en un vehicle o en la documentació, es pot ordenar la immobilització del vehicle de la

manera que es preveu en l'article anterior i intervenir la documentació per revisar-la o confrontar-la, la qual cosa s'ha de fer constar en l'acta de revisió o el butlletí de denúncia. Una vegada s'hagin reparat les anomalies o efectuat les comprovacions pertinents, es pot aixecar la immobilització del vehicle i tornar la documentació, llevat que sigui procedent adoptar un altre tipus de mesures correctores o sancionadores.

3. En els supòsits prevists en els punts 1.1, 1.2 i 1.3 de l'article 96 bis anterior, s'immobilitzarà el vehicle fins que es produeixi el pagament de la sanció pecuniària corresponent.⁴³

Article 109. Compatibilitat amb altres mesures

1. L'adopció de mesures correctores i cautelars és compatible amb l'obertura d'expedients sancionadors dirigits a la revocació de les llicències. Aquestes mesures es poden mantenir mentre no s'hagi dictat una resolució ferma.

2. No es poden aixecar les mesures correctores i cautelars mentre els serveis tècnics o administratius municipals no hagin comprovat que han desaparegut les causes que les motivaren.

Subsecció 3a

La caducitat i la revocació de la llicència municipal d'autotaxi i la revocació del permís municipal de taxista

Article 110. Caducitat

1. El permís municipal de taxista caduca per les causes següents:

- a) No haver sol·licitat o superat la renovació del permís. L'ajuntament pot regular les causes d'esmena, si escau, de la caducitat del permís municipal.
- b) La defunció, la jubilació total o la incapacitat laboral permanent del titular per exercir la professió.
- c) La caducitat o la privació definitiva del permís de conducció de la classe BTP.
- d) La resolució ferma de revocació del permís municipal de taxista.

2. L'ajuntament ha de resoldre la caducitat del permís municipal de taxista, amb la tramitació prèvia de l'expedient corresponent, que es pot incoar d'ofici o arran de la denúncia d'un particular.

3. Els permisos municipals no s'han de renovar quan es trobin en alguna de les causes de caducitat.

Article 111. Revocació

1. És procedent declarar la revocació de les llicències d'autotaxi, amb els informes previs que reglamentàriament s'estableixin, en els supòsits següents:

- a) Usar un vehicle no adscrit a la llicència.
- b) Deixar de prestar servei al públic, injustificadament, durant trenta dies consecutius o seixanta dies no consecutius durant un període de dotze mesos consecutius, sense comptar els períodes que, per qualsevol causa, autoritzi expressament l'ajuntament.
- c) No disposar de les assegurances en vigor que siguin obligatòries.

⁴³ Apartat afegit per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

- d) Arrendar, llogar, apoderar o transferir una llicència d'autotaxi o qualsevol altre acte que en suposi una explotació, sense l'autorització expressa de l'ajuntament.
 - e) Haver estat objecte d'una sanció que comporti la revocació de la llicència per mitjà d'una resolució ferma.
 - f) Explotar la llicència d'autotaxi amb conductors que no compleixin els requisits que exigeix la normativa vigent, tret que el titular acrediti que no coneix ni podia conèixer aquest incompliment.
 - g) Incomplir els requisits que estableixen els articles 49 i 54 d'aquesta llei.
2. És procedent declarar la revocació dels permisos municipals de taxista en els supòsits següents:
- a) Incomplir o no respectar el que disposa l'article 59 d'aquesta llei sobre els drets dels usuaris.
 - b) Haver estat objecte d'una sanció que impliqui la revocació del permís.
 - c) Tenir el permís de conducció de la classe B2 retirat definitivament, revocat, anul·lat o caducat.
 - d) Cobrar quantitats diferents de les que resultin d'aplicar les tarifes vigents o quantitats per conceptes no tarifats.
 - e) Haver estat objecte, per mitjà d'una resolució ferma, de dues sancions administratives molt greus o de tres de greus en un període de vint-i-quatre mesos consecutius.
3. La revocació, l'ha de resoldre l'ajuntament, havent tramitat prèviament l'expedient contradictori corresponent, que es pot incoar d'ofici o a instància de part.
4. La declaració de la revocació és totalment independent i no impedeix que es tramitin i s'imposin les mesures correctores i cautelars, com també les sancions, que corresponguin a l'empesa del que disposa la secció 4a del capítol VI del Títol I d'aquesta llei.

SECCIÓ 6a

REGLES ESPECIALS PER AL RÈGIM SANCIONADOR DEL TRANSPORT PÚBLIC DISCRECIONAL DE VIATGERS EN VEHICLES DE TURISME

Subsecció 1a

Definicions i persones responsables

Article 112. Definicions

1. S'entén com a transport públic discrecional de viatgers amb vehicles de turisme el que defineix l'article 68 d'aquesta llei.
2. És comercialitzador o intermediari de serveis de transport públic discrecional de viatgers amb vehicles de turisme qui, en nom propi o per compte d'una tercera persona, mitjançant un preu o una retribució, ofereix aquests serveis de transport, per mitjà del contacte directe amb possibles usuaris, amb la finalitat de facilitar-ne la contractació, independentment dels canals de comercialització que utilitzi.
3. S'ofereixen els serveis regulats en aquest règim sancionador específic des del moment en què es fan les actuacions prèvies de gestió, informació, oferta o organització de càrregues o serveis, necessàries per dur a terme la contractació dels transports.

4. S'entén que comercialitzen o ofereixen aquests serveis de transports les persones físiques o jurídiques que mitjançant aplicacions de missatgeria instantània per a dispositius mòbils, de forma gratuïta o no, permeten o faciliten la reserva o contractació del servei o permeten contactar amb possibles usuaris del servei de transport.⁴⁴

Article 113. Persones responsables

1. Són responsables de les infraccions comeses en matèria de transport públic discrecional de viatgers en vehicles de turisme:

- a) Els conductors i els propietaris dels vehicles amb els quals es presti el transport, llevat que acreditin que no han intervingut en els fets que se'ls imputen.
- b) Les persones titulars de qualsevol tipus de dret d'ús i gaudi sobre el vehicle amb el qual es presti el transport, llevat que acreditin que no han intervingut en els fets que se'ls imputen.
- c) Les persones que comercialitzin o ofereixin aquests serveis de transports.

2. La responsabilitat administrativa dels fets a què es refereixen els apartats anteriors s'exigeix a les persones físiques o jurídiques, independentment que aquestes o el personal de la seva empresa hagin dut a terme materialment les accions o les omissions de les quals derivi aquesta responsabilitat, sens perjudici que aquestes puguin deduir les accions que considerin procedents contra les persones a les quals siguin materialment imputables les infraccions.

Subsecció 2a

Mesures cautelars, dipòsit del vehicle i actuacions inspectores

Article 114. Mesures cautelars

1. Quan es detectin infraccions que consisteixin en la prestació d'un transport públic discrecional de viatgers amb vehicles de turisme sense disposar de l'autorització, la llicència o l'habilitació administrativa corresponents, independentment que les persones responsables tenguin la residència en territori espanyol o disposin de la documentació acreditativa de la identitat, s'ha d'immobilitzar immediatament el vehicle.

En el cas que el vehicle sigui d'una empresa d'arrendament de vehicles sense conductor i així consti en el permís de circulació o la documentació que l'administració competent en matèria de trànsit i circulació viària consideri equivalent, els serveis d'inspecció, els agents de vigilància del transport per carretera o els policies locals, en l'àmbit de les competències pròpies, han d'immobilitzar immediatament el vehicle i, en un termini de vint-i-quatre hores, comunicar-ho a l'empresa de lloguer propietària del vehicle perquè el retiri quan finalitzi el corresponent contracte d'arrendament.⁴⁵

⁴⁴ Apartat afegit pel DL 8/2020, de 13 de maig, esmentat en la nota 1. Vegeu també la Llei 2/2020, de 15 d'octubre, esmentada en la nota 1.

⁴⁵ Paràgraf modificat pel DL 8/2020, de 13 de maig, esmentat en la nota 1. Vegeu també la Llei 2/2020, de 15 d'octubre, esmentada en la nota 1.

2. Els serveis d'inspecció, els agents de vigilància del transport per carretera o els policies locals en l'àmbit de les competències pròpies han de fixar provisionalment la quantia de la multa.

3. L'import de la sanció ha de ser lliurat en el moment de la denúncia en concepte de dipòsit, en moneda de curs legal a Espanya. L'autoritat o l'agent denunciador ha de lliurar al denunciat l'escrit de la denúncia i el rebut del dipòsit de la quantitat corresponent.

4. La quantitat serà lliurada de resultes de l'acord que en definitiva adopti l'autoritat competent, a la qual s'ha de remetre aquesta quantitat juntament amb l'escrit de denúncia.

5. Si la denúncia es deixa sense efecte o es redueix l'import de la multa, s'ha de posar la quantitat que pertorqui en cada cas a la disposició de la persona interessada o de qui la representi.

Si el denunciat no fa efectiu el dipòsit de l'import de la multa en el moment de la denúncia, se li ha de permetre, d'acord amb el que disposa l'Ordre FOM/287/2009, de 9 de gener, i la normativa que la desplega, que assenyali una persona o entitat que constitueixi una caució suficient per l'import del cinquanta per cent de la quantia de la sanció fixada provisionalment.

6. El vehicle s'ha d'immobilitzar en un lloc que reuneixi les condicions de seguretat suficients i que garanteixi l'efectivitat de la mesura presa.

7. A aquests efectes, els membres de la inspecció del transport terrestre o els agents de les forces actuants que legalment en tenen atribuïda la vigilància han de retenir la documentació del vehicle fins que s'hagi fet efectiu l'import provisional de la sanció o s'hagi constituït un dipòsit o una caució del cinquanta per cent d'aquest import.

En qualsevol cas, són responsabilitat del denunciat la custòdia del vehicle i les pertinences i les despeses que aquesta immobilització pugui ocasionar, i també cercar els mitjans alternatius necessaris per fer arribar els viatgers a la seva destinació. En el cas que no ho faci, l'administració pot establir aquestes mesures, i les despeses que generin són a càrrec de la persona denunciada, sense que es pugui aixecar la immobilització del vehicle fins que les aboni.

8. ⁴⁶Inicialment no pot retornar-se la documentació del vehicle o deixar sense efecte la mesura cautelar d'immobilització del vehicle fins que no es faci efectiu l'import provisional de la sanció o es constitueixi un dipòsit o una caució del cinquanta per cent d'aquest import.

Transcorreguts tres mesos des de l'aplicació de la mesura cautelar d'immobilització del vehicle sense que hagi pogut aixecar-se, l'administració responsable de la tramitació de l'expedient sancionador corresponent pot optar per donar per finalitzada aquesta immobilització a través de la resolució motivada corresponent, que ha de basar-se en criteris d'eficàcia i eficiència administrativa, ponderant degudament l'eficàcia de la mesura adoptada per impedir la continuació de l'activitat infractora davant del cost incorregut per l'administració, en mitjans personals i materials, derivats de la retirada i custòdia del vehicle. També pot valorar-se la possibilitat real que el vehicle pugui constituir garantia de cobrament de la sanció.

⁴⁶ Apartat modificat pel DL 2/2023, de 6 de març, esmentat en la nota 1.

Article 115. Dipòsit del vehicle

1. Els vehicles dipositats per haver estat immobilitzats per alguna de les causes que preveu aquest règim sancionador específic, que no siguin retirats per les persones titulars de drets sobre aquests vehicles, poden ser objecte de les mesures que preveuen la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, modificada per la Llei 9/2013, de 4 de juliol, i el reglament que la desplega.

2. En el moment d'ordenar la immobilització i el dipòsit del vehicle, l'administració ha d'advertir la persona interessada d'aquesta possibilitat.

Article 116. Actuacions inspectores

1. Sens perjudici de les dades que siguin obligatòries, al butlletí de denúncia o a l'acta amb el resultat de l'actuació inspectora s'ha d'adjuntar un informe complementari amb la descripció de les circumstàncies de la comissió de la infracció i de les actuacions dutes a terme durant la inspecció.

2. Les actes esteses per la inspecció i els butlletins de denúncia formalitzats pels agents de l'autoritat han de reflectir amb claredat i precisió els antecedents i les circumstàncies dels fets o les activitats que en constitueixen l'objecte, com també les disposicions que, si escau, es consideren infringides.

3. Les actes i els butlletins de denúncia estesos pels agents de l'autoritat donen fe en via administrativa dels fets constatats, si no hi havia prova en contra. La persona titular de l'activitat o qui la representi legalment o, en el cas d'absència, qui condueixi el vehicle denunciat, pot signar aquestes actes i aquests butlletins. La signatura de qualsevol de les persones indicades no implica que se n'accepti el contingut. La negativa a signar l'acta o el butlletí de denúncia no suposa en cap cas la paralització o l'arxivament de les possibles actuacions posteriors motivades pel contingut d'aquesta acta o d'aquest butlletí.

4. En qualsevol cas, els informes complementaris han de motivar suficientment, si escau, la incoació de l'expedient sancionador corresponent.

TÍTOL II EL TRANSPORT FERROVIARI

CAPÍTOL I TRANSPORT AMB FERROCARRIL

SECCIÓ 1a SERVEI DE TRANSPORT AMB FERROCARRIL

Article 117. Definició

1. Es considera servei de transport amb ferrocarril el que es presta amb un vehicle que circula per un camí de rodament fix, que li serveix de sustentació i de guia, de manera que el conjunt camí-vehicle constitueix una unitat d'explotació.

2. Aquest servei de transport té el caràcter de servei públic de titularitat de l'administració, i s'hi han d'admetre totes les persones que ho vulguin i compleixin les condicions que s'estableixin. Tots els ferrocarrils de l'àmbit de la comunitat autònoma de les Illes Balears s'han de regir per aquesta llei i els reglaments que la despleguen, i supletòriament pels títols preliminar i primer de la Llei 16/1987, de 30 de juliol,

d'ordenació dels transports terrestres, modificada per la Llei 9/2013, de 4 de juliol, i la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, i les normes que les despleguen, en tot allò que no s'oposi a aquesta llei.

Article 118. Xarxa Ferroviària d'Interès General de les Illes Balears

1. Es consideren integrades en la Xarxa Ferroviària d'Interès General de les Illes Balears (XFIGIB) totes les línies ferroviàries que explota actualment l'entitat pública empresarial Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM).

2. Atès el seu caràcter històric i turístic afegit a la consideració de servei públic, el ferrocarril que cobreix el servei entre Palma i el Port de Sóller es regeix pel que disposa el capítol III del títol II d'aquesta llei.

Article 119. Concepte i règim jurídic

1. Són serveis ferroviaris de transport públic de la comunitat autònoma de les Illes Balears els serveis de transport de viatgers i mercaderies prestats amb ferrocarril en l'àmbit territorial d'aquesta comunitat.

2. Els serveis que integren la Xarxa Ferroviària d'Interès General de les Illes Balears estan gestionats i explotats per l'entitat pública empresarial Serveis Ferroviaris de Mallorca, regulada pel Decret 10/1994, de 13 de gener, de constitució i organització d'aquesta entitat.

3. El servei ferroviari establert entre Palma i el Port de Sóller és un contracte de gestió de servei públic gestionat i explotat d'acord amb les condicions que s'estableixen en el títol de concessió.

Article 120. Planificació dels serveis ferroviaris

1. Els serveis de transport ferroviari, d'acord amb els objectius de mobilitat sostenible i en el marc de les directrius que s'estableixin en el planejament territorial, s'han de planificar mitjançant el Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears, que té caràcter de pla territorial sectorial.

2. Per a l'establiment, la construcció i l'explotació de noves línies ferroviàries s'ha de tenir en compte, en el marc del Pla Director Sectorial de Mobilitat, la seva rendibilitat social i econòmica.⁴⁷

3. El procediment per al projecte, la construcció i l'explotació dels serveis de transport ferroviaris inclosos en la Xarxa Ferroviària d'Interès General de les Illes Balears s'ha d'establir reglamentàriament.

SECCIÓ 2a

ESTABLIMENT DE NOUS SERVEIS

Article 121. Aprovació del projecte⁴⁸

1. Per establir noves línies ferroviàries de transport públic és necessari que la direcció general competent, d'ofici o a instància de part interessada, aprovi un estudi

⁴⁷ Apartat modificat pel DL 8/2020, de 13 de maig, esmentat en la nota 1. Vegeu també la Llei 2/2020, de 15 d'octubre, esmentada en la nota 1.

⁴⁸ Article modificat pel DL 8/2020, de 13 de maig, esmentat en la nota 1. Vegeu també la Llei 2/2020, de 15 d'octubre, esmentada en la nota 1.

informatiu. L'estudi informatiu comprendrà l'anàlisi i la definició, en aspectes tant geogràfics com funcionals i d'explotació, de les opcions d'una actuació determinada i, si escau, de la selecció de l'alternativa més recomanable com a solució proposada, mitjançant una anàlisi multicriteri. Si escau, l'estudi informatiu ha d'incloure l'estudi d'impacte ambiental de les opcions plantejades i constitueix el document bàsic a l'efecte de la corresponent avaluació ambiental prevista en la legislació ambiental.

Sens perjudici del que pugui establir la legislació ambiental, no és preceptiva la redacció d'un estudi informatiu quan es tracti d'obres de reposició, de conservació, de condicionament de traçat, d'eixamplaments de plataforma o de desdoblaments de via sobre aquesta, electrificació, senyalització i, en general d'aquelles que no suposin una modificació substancial del traçat de les línies existents. Tampoc no és preceptiva la redacció d'un estudi informatiu per a la reforma, l'ampliació o l'establiment de noves

estacions ni per a les actuacions de supressió o reordenació de passos a nivell.

2. Per a la seva tramitació, la direcció general competent en matèria de mobilitat i transports, una vegada aprovat inicialment, remetrà l'estudi informatiu corresponent als consells insulars, municipis i entitats locals afectades, amb la finalitat que, durant el termini d'un mes, examinin i, si escau, informin de si el traçat proposat és el més adequat per a l'interès general i per als interessos que representen. Una vegada transcorregut aquest termini sense que aquestes administracions públiques hagin informat sobre això, s'entendrà que estan conformes amb la solució proposada.

En el cas que alguna d'aquestes administracions manifesti disconformitat, necessàriament motivada, la direcció general corresponent ha d'obrir un període de consultes amb aquesta per un període no inferior a dos mesos. Si es manté la discrepància, l'expedient s'ha de trametre al Consell de Govern, el qual ha de considerar les aportacions de les administracions que han manifestat disconformitat, ha de decidir sobre l'execució del projecte a què es refereix l'estudi informatiu i, si escau, ha d'acordar la modificació o revisió del planejament afectat, que s'ha d'acomodar a les determinacions del projecte en el termini d'un any des de la seva aprovació.

3. Amb caràcter simultani al tràmit d'informe a què es refereix l'apartat anterior, l'estudi informatiu se sotmetrà, en la forma prevista al procediment administratiu, a un tràmit d'informació pública durant un període de 30 dies hàbils. Les observacions realitzades en aquest tràmit han de versar exclusivament sobre la concepció del traçat projectat, les seves afeccions i efectes, així com sobre l'estudi d'impacte ambiental inclòs, si escau, en l'estudi informatiu. La tramitació de la informació pública correspon a la direcció general competent en matèria de mobilitat i transports.

4. Una vegada conclusos els terminis d'audiència i informació pública, la direcció general competent en matèria de mobilitat i transports, remetrà l'expedient complet, que ha d'incloure l'estudi informatiu i el resultat dels tràmits d'audiència i informació pública, a l'òrgan competent en matèria ambiental als efectes previstos en la legislació ambiental.

5. Una vegada completada la tramitació prevista en l'apartat anterior correspondrà a la direcció general competent en matèria de mobilitat i transports l'acte formal d'aprovació definitiva de l'estudi informatiu, en la qual s'ha d'indicar, si escau, la inclusió de la futura línia o tram de la xarxa a què aquest es refereixi, en la

Xarxa Ferroviària d'Interès General de les Illes Balears, de conformitat amb el que s'estableix en l'article 118.

En ocasió de les revisions dels instruments de planejament urbanístic, o en els casos que s'aprovi un tipus d'instrument diferent a l'anteriorment vigent, s'han d'incloure les noves infraestructures contingudes en els estudis informatius aprovats definitivament amb anterioritat. Amb aquesta finalitat, els estudis informatius han d'incloure, si escau, una proposta de la banda de reserva de la previsible ocupació de la infraestructura i de les seves zones de domini públic.

Únicament als efectes de l'ocupació temporal dels terrenys per a la presa de dades i realització de prospeccions necessàries per a l'elaboració dels projectes, l'aprovació dels estudis informatius implica la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació temporal d'aquests terrenys.

6. Una vegada transcorreguts deu anys des de l'aprovació formal d'un estudi informatiu, prorrogables a cinc més de forma expressa i motivada per part de la direcció general competent en matèria de mobilitat i transports, sense que s'hagin iniciat l'execució de les obres corresponents deixa de tenir efecte el que disposa l'apartat anterior.

7. Correspon a la conselleria competent en matèria de mobilitat i transports, prèvia elevació de la direcció general competent en matèria de mobilitat i transports, l'aprovació dels projectes bàsics i de construcció de les infraestructures ferroviàries. No obstant això, les empreses ferroviàries poden aprovar i executar projectes lligats exclusivament a aspectes de conservació i explotació que no suposin ampliació de la infraestructura ni necessitats d'ocupació de terrenys no adscrits al domini públic ferroviari.

S'entén per projecte de construcció el que estableix el desenvolupament complet de la solució adoptada en relació amb la necessitat d'una determinada infraestructura ferroviària, amb el detall necessari per fer factible la seva construcció i posterior explotació. El projecte bàsic és la part del projecte de construcció que conté els aspectes geomètrics d'aquest, així com la definició concreta dels béns i drets afectats.

Una vegada transcorreguts cinc anys des de l'aprovació tècnica d'un projecte de construcció sense que s'hagi iniciat l'execució de les obres corresponents, aquest queda sense efecte. L'aprovació del corresponent projecte bàsic o el de construcció de línies ferroviàries, trams de d'aquestes o altres elements de la infraestructura ferroviària o de modificació de les preexistents que requereixi la utilització de nous terrenys, suposa la declaració d'utilitat pública o interès social, la necessitat d'ocupació i la declaració d'urgència d'aquesta, a l'efecte de l'expropiació forçosa d'aquells en els quals s'hagi de construir la línia, el tram o l'element de la infraestructura ferroviària o que siguin necessaris per modificar les preexistents, segons el que es preveu en la legislació expropiatòria.

En cas que hagin de ser afectats serveis, instal·lacions de serveis, accessos o vies de comunicació, es pot optar per l'expropiació o per la reposició d'aquells. En aquest últim supòsit, la titularitat d'aquests serveis o vies reposats, així com les responsabilitats i obligacions derivades del seu funcionament, manteniment i conservació, corresponen al titular originari d'aquests, sempre garantint-ne la seva intervenció en la recepció de les obres fetes per a la reposició i el règim de

responsabilitat, la qual continua en tot cas sent del titular originari, excepte acord exprés en contra.

8. La potestat expropiatòria és exercida, en tot cas, per la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, el beneficiari de l'expropiació ha de ser l'empresa ferroviària, que ha d'assumir els drets i les obligacions que la legislació d'expropiacions estableix i ha d'abonar el cost d'aquestes.

9. La construcció dels ferrocarrils de transport públic s'ha d'ajustar a les característiques tècniques i a la normativa vigent per garantir-ne la qualitat, la seguretat i la homogeneïtat.

10. Les explotacions ferroviàries de transport públic, i també els vehicles, les instal·lacions, els terrenys i les dependències que hi siguin afectes, són inembargables, sens perjudici que judicialment se'n pugui intervenir l'explotació i assignar una part de la recaptació a amortitzar el deute. A aquest efecte, el creditor pot designar un interventor, assumint-ne el risc i ventura, que comprovi la recaptació obtinguda i es faci càrrec de la part que s'hagi indicat, que no pot excedir del percentatge o la quantia que s'hagi determinat reglamentàriament.

Article 122. Modalitats de gestió

L'administració pot establir noves línies que no hagin de formar part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General de les Illes Balears per mitjà de les dues modalitats següents:

1. Duent a terme la construcció amb independència de l'explotació. En aquest cas l'administració pot construir la línia per mitjà de qualsevol dels procediments de gestió directa o indirecta que es preveuen legalment i, una vegada construïda, explotar-la directament per mitjà de l'empresa pública Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM), o bé indirectament, d'acord amb el que estableixen els articles 123 i 124 d'aquesta llei.
2. Duent a terme la construcció conjuntament amb l'explotació per mitjà del sistema de gestió indirecta.

SECCIÓ 3a GESTIÓ INDIRECTA

Subsecció 1a Contracte d'explotació

Article 123. Contracte per a l'explotació indirecta del servei ferroviari

1. Com a regla general, la persona física o jurídica que obtingui el contracte de serveis públics d'acord amb el que preveu la legislació vigent sobre contractació administrativa ha de dur a terme l'explotació indirecta de la línia prèviament construïda.

2. Aquest contracte s'ha d'adjudicar, generalment, en la modalitat de concessió administrativa, en la qual l'adjudicatari ha de gestionar el servei assumint-ne el risc i ventura.

3. El termini de vigència del contracte d'explotació no pot ser superior a quinze anys. Tot i això, ateses les condicions d'amortització dels actius, si la gestió de l'explotació s'avalua positivament, la durada del contracte es pot prorrogar com a

màxim durant un termini no superior a la meitat del període originalment establert, d'acord amb el que estableix la normativa europea aplicable.

Article 124. Procediment d'adjudicació

1. El contracte de gestió per a l'explotació del servei s'ha d'atorgar mitjançant el procediment obert, d'acord amb la normativa vigent en matèria de contractes.

El concurs s'ha de basar en el plec de condicions que hagi aprovat l'administració, el qual ha d'incloure els serveis bàsics que s'hagin de prestar, la classe i les característiques del material que s'hagi d'aportar, les funcions de manteniment i conservació que s'hagin de dur a terme, el cànon de concessió que s'hagi de satisfer a l'administració com a compensació per les despeses de construcció, el termini de durada, el règim de suport públic que s'estableixi, la fiança que s'ha de constituir com a garantia i la resta de circumstàncies que configurin la prestació del servei.

2. Tant en el concurs com en la prestació i l'extinció posteriors del servei s'han d'aplicar disposicions anàlogues a les que estableixen aquesta llei i la legislació estatal per al transport públic regular de viatgers per carretera, i subsidiàriament la legislació de contractació administrativa.

Subsecció 2a

Contracte de construcció i d'explotació conjunta

Article 125. Contracte per a la construcció i l'explotació conjunta d'un servei ferroviari

1. Com a regla general, quan l'administració decideixi, d'ofici o a instància dels particulars interessats, que la construcció i l'explotació d'una línia ferroviària es duguin a terme conjuntament, per mitjà del procediment de gestió indirecta, ha de convocar un concurs per seleccionar l'empresa a la qual s'hagi d'atorgar la concessió de construcció i explotació de la línia corresponent.

2. No obstant el procediment comú de concessió que preveu el punt anterior, l'administració pot resoldre construir i explotar el servei per mitjà de qualsevol altra forma de gestió que prevegi la legislació de contractació administrativa.

3. Els particulars que vulguin construir i explotar un ferrocarril de transport públic han d'adreçar la sol·licitud a l'òrgan administratiu competent, acompanyada dels documents que hagin de servir de base al projecte corresponent, que explicitin les dades i les circumstàncies que preveu l'article 121 d'aquesta llei.

Article 126. Plec de condicions

1. El plec de condicions que hagi de regir el contracte de gestió per a la construcció i l'explotació d'un servei ferroviari ha de prendre com a base les condicions que contingui el projecte i les de l'explotació que preveu l'article 124 anterior.

2. Tant en el concurs com en la prestació i l'extinció posteriors del servei s'han d'aplicar disposicions anàlogues a les que estableixen aquesta llei i la legislació estatal per al transport públic regular de viatgers per carretera, i subsidiàriament la legislació de contractació administrativa.

Article 127. Vigència i extinció

1. Els contractes de construcció i explotació conjunta s'han de concedir per a un termini màxim de quinze anys, d'acord amb el que preveu el Reglament (CE) núm. 1370/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, sobre els serveis públics de transports de viatgers per ferrocarril i carretera.

2. Les concessions de construcció i explotació s'extingeixen quan acabi el termini per al qual es van atorgar.

Així mateix, les concessions s'extingeixen quan l'administració n'acordi el rescat o la caducitat o quan el concessionari hi renunciï. En aquests casos s'han d'aplicar disposicions anàlogues a les que estableixen aquesta llei i la legislació estatal per al transport públic regular de viatgers per carretera, i subsidiàriament la legislació de contractació administrativa en allò que no s'oposi a la naturalesa especial del transport ferroviari.

3. L'administració pot intervenir temporalment en la prestació del servei quan hi hagi risc d'interrupció o de no prestació d'aquest en les condicions que s'hagin establert. En aquest cas, les conseqüències econòmiques de la prestació continuen corresponent al concessionari del servei ferroviari.

Subsecció 3a Drets i obligacions

Article 128. Drets

1. Les empreses titulars de les concessions de construcció i explotació de ferrocarrils de transport públic, com també de les que únicament es refereixin a l'explotació, tenen els drets següents:

- a) Utilitzar els terrenys per on hagi de circular la línia quan correspongui a l'administració aportar-los d'acord amb el que prevegi la concessió corresponent.
- b) Dur a terme, en nom de l'administració, les funcions de policia que els atribueixi la normativa vigent.
- c) Percebre, mentre duri la concessió, l'abonament del preu del transport dels usuaris, amb subjecció a les tarifes que autoritzi l'administració.
- d) Rebre, de l'administració competent, les concessions o autoritzacions de domini públic o de servei públic que siguin necessàries per explotar el servei.
- e) Qualsevol altre que es determini reglamentàriament amb la finalitat d'assegurar la viabilitat i la prestació adequada del servei.

2. Així mateix, les empreses titulars de les concessions ferroviàries tenen dret a compensacions de servei públic, d'acord amb els principis i les condicions que s'estableixin en la normativa europea sobre aquest tipus de serveis.

3. Les empreses concessionàries, per si mateixes o per mitjà de terceres persones, amb un contracte, poden utilitzar els terrenys, les instal·lacions i les dependències de la línia per a activitats complementàries del transport o compatibles amb aquest. L'administració pot prohibir o condicionar les activitats quan aquestes puguin perjudicar una prestació adequada del servei o siguin contràries a l'interès públic.

4. Les empreses concessionàries, amb l'autorització prèvia de l'administració, poden dur a terme les ampliacions, les construccions de ramals i altres modificacions de la línia que no estiguin previstes en el títol de concessió i que siguin necessàries per

a una millor prestació del servei. Així mateix, l'administració pot efectuar per si mateixa aquestes activitats, sufragar-les o subvencionar-les, amb la sol·licitud prèvia del concessionari, sempre que la utilitat social de les línies o l'interès públic ho justifiquin.

5. Les empreses explotadores de ferrocarrils de transport públic no necessiten autoritzacions, permisos o llicències administratives per a les obres de conservació o entreteniment de les línies i les instal·lacions ni per a la resta de serveis auxiliars directament relacionats amb l'explotació ferroviària.

Article 129. Obligacions

1. Les empreses titulars de les concessions a què es refereix l'article 128 tenen les obligacions següents:

- a) Complir les normes que dicti l'administració pel que fa a la prestació, la qualitat o la seguretat del servei.
- b) Respectar els límits tarifaris que s'estableixin.
- c) Complir i fer complir les normes de policia de ferrocarrils.
- d) Facilitar el control i la inspecció de l'administració.
- e) Complir la resta d'obligacions generals que estableixi la legislació vigent, com també les de caràcter específic que s'estableixin en el títol de concessió.

2. Les funcions de manteniment, conservació i reparació de la línia són a càrrec de l'empresa concessionària, si no s'estableix expressament el contrari en el títol de concessió corresponent, la qual està obligada a mantenir la línia, les instal·lacions, les dependències i el material mòbil en un estat idoni de conservació.

3. Les empreses ferroviàries que per causes degudament justificades no puguin prestar el servei amb ferrocarril poden prestar-lo per carretera durant un termini no superior a set dies. Si subsistien les causes durant un període superior, l'empresa ho ha de comunicar a l'òrgan directiu competent, que podrà prohibir la continuïtat del servei per carretera o condicionar-lo al compliment de determinats requisits.

Si el termini d'interrupció del servei ferroviari supera els trenta dies, l'administració competent en la gestió del transport ferroviari ha de dictar una resolució sobre la prestació alternativa del servei, en què ha d'establir les regles i els terminis precisos d'acord amb les circumstàncies que hi concorrin.

L'empresa concessionària pot prestar els serveis per carretera que substitueixin els ferroviaris amb mitjans propis o amb la col·laboració d'altres transportistes legalment autoritzats.

SECCIÓ 4a

LIMITACIONS A LA PROPIETAT

Article 130. Zones de domini públic

1. S'estableixen limitacions a la propietat dels terrenys immediats al ferrocarril consistents en la declaració de zona de domini públic, zona de protecció i límit d'edificació.

2. Els serveis ferroviaris de la comunitat autònoma circulen entre zones de domini públic, entesos com els terrenys que ocupen l'esplanació de la línia ferroviària, els seus elements funcionals i les instal·lacions que tinguin per objecte explotar-los

correctament, i una franja de terreny de vuit metres a cada costat de la plataforma, mesurada en horitzontal i perpendicularment a l'eix d'aquesta, des de l'aresta exterior de l'esplanació.

En les zones urbanes consolidades, la franja és de cinc metres a cada costat. L'administració competent en la gestió del transport ferroviari pot reduir aquestes distàncies, amb l'informe previ de l'empresa prestadora del servei, quan se n'acrediti la necessitat i no s'ocasioni perjudici a la seguretat, la regularitat, la conservació i el lliure trànsit del ferrocarril. La zona de domini públic no pot ser inferior en cap cas a dos metres a cada costat.

3. S'entén per esplanació, la superfície de terreny en el qual s'ha modificat la topografia natural del terra i sobre la qual es troba la línia fèrria, s'hi disposen els elements funcionals i s'hi ubiquen les instal·lacions, i per aresta exterior de l'esplanació, la intersecció del terreny natural amb els talussos del desmunt, del terraplè o, si escau, dels murs de sosteniment.

4. En els casos especials de ponts, viaductes, estructures o obres similars, es poden fixar com a arestes exteriors de l'esplanació les línies de projecció vertical de la vora de les obres sobre el terreny. El terreny comprès entre aquestes línies és de domini públic.

5. Als túnels, la determinació de la zona de domini públic s'estén a la superfície dels terrenys necessaris per assegurar la conservació i el manteniment de l'obra i les seves instal·lacions accessòries, d'acord amb les característiques geotècniques del terreny, l'altura sobre aquests i la disposició dels seus elements, tenint en compte circumstàncies com ara la ventilació i els accessos.

6. Per al servei ferroviari de Palma al Port de Sóller, en consideració a les seves característiques peculiars i a l'antiguitat de la construcció, es poden establir reglamentàriament normes especials de protecció per a les zones de domini públic, de protecció i de límit d'edificació.

Article 131. Zona de protecció

La zona de protecció de les línies ferroviàries consisteix en una franja de terreny a cada costat, delimitada interiorment per la zona de domini públic definida en l'article 130 anterior, i exteriorment per dues línies paral·leles situades a trenta metres de les arestes exteriors de l'esplanació. En el sòl que el planejament urbanístic corresponent classifiqui com a urbà consolidat, la zona de protecció ha de ser de deu metres comptadors des de les arestes exteriors de l'esplanació. L'administració pot reduir aquestes distàncies en les mateixes circumstàncies que s'estableixen per a la zona de domini públic.

Article 132. Normes especials⁴⁹

1. A la zona de domini públic només es poden fer obres i instal·lacions, amb l'autorització prèvia de l'administració competent en la gestió de transport ferroviari, quan siguin necessàries per prestar el servei ferroviari o quan la prestació d'un servei públic o d'un servei o una activitat d'interès general ho requereixi. Excepcionalment, per causes degudament justificades, es pot autoritzar l'encreuament, tant aeri com subterrani, d'obres i instal·lacions d'interès privat amb la zona de domini públic. A les

⁴⁹ Article modificat pel DL 8/2020, de 13 de maig, esmentat en la nota 1. Vegeu també la Llei 2/2020, de 15 d'octubre, esmentada en la nota 1.

zones urbanes, amb l'autorització prèvia de l'administració competent en matèria de transport ferroviari, es poden executar obres d'urbanització que millorin la integració del ferrocarril dins la zona de domini públic.

2. A la zona de protecció només es poden executar les obres i permetre els usos que siguin compatibles amb la seguretat del trànsit ferroviari, a criteri de l'administració competent en la gestió de transport ferroviari, i amb l'autorització prèvia de la mateixa administració. S'hi permeten els cultius agrícoles, sempre que es garanteixi una evacuació correcta de les aigües de reg i no es causin perjudicis a l'esplanació. Hi queda prohibida la crema de rostolls.

3. L'administració competent pot excepcionalment utilitzar o autoritzar l'empresa ferroviària o un tercer per tal que s'utilitzi la zona de protecció per raons d'interès general o quan es requereixi per a un millor servei de la línia ferroviària. En aquest cas, l'ocupació de la zona de protecció i els danys i perjudicis que es causin per utilitzar-la són indemnitzables d'acord amb el que estableix la Llei d'expropiació forçosa.

4. Per executar qualsevol tipus d'obra o instal·lació, fixa o provisional, canviar-ne la destinació o el tipus d'activitat que s'hi pugui fer i plantar o talar arbres a les zones de domini públic i de protecció, es requereix l'autorització prèvia de l'administració competent en la gestió de transport ferroviari. En cap cas no s'han d'autoritzar obres o instal·lacions que puguin afectar la seguretat de la circulació ferroviària, perjudicar o impedir una explotació adequada de la infraestructura ferroviària. El que estableix aquest apartat s'entén sens perjudici de les competències d'altres administracions públiques.

5. En tots els casos anteriors, l'administració competent en la gestió de transport ferroviari, abans d'atorgar l'autorització, ha de requerir l'informe previ de l'empresa ferroviària afectada per aquestes obres o instal·lacions. Aquest informe s'ha de presentar en el termini màxim d'un mes, a comptar des de l'endemà del dia en què s'hagi sol·licitat; una vegada superat aquest termini sense que s'hagi presentat l'informe, aquest s'ha de entendre com a favorable.

6. En les construccions i instal·lacions ja existents a la zona de protecció i a domini públic, es poden realitzar, exclusivament, obres de reparació i de millora, sempre que:

- a) No suposin un augment del volum de la construcció i que l'increment del valor que les obres comportin es pugui tenir en compte a efectes expropiatòris.
- b) Siguin compatibles amb la seguretat del trànsit ferroviari i no suposin un perjudici a la línia ferroviària i a la seva explotació.
- c) La construcció hagi estat executada legalment i es disposi de tots els permisos adients en el moment oportú.

Article 133. Límit d'edificació⁵⁰

1. S'estableix la línia límit d'edificació en ambdós costats de les línies ferroviàries. Des d'aquesta línia fins a la línia ferroviària queda prohibit qualsevol tipus d'obra de construcció d'edificis, reconstrucció o ampliació d'edificis, a excepció de les que siguin imprescindibles per conservar i mantenir els edificis existents en el moment que entri en vigor aquesta Llei. També es prohibeix establir noves línies elèctriques d'alta tensió dins de la superfície afectada per la línia límit d'edificació. En els túnels i en les línies fèrries soterrades o cobertes amb lloses no és d'aplicació la línia límit de l'edificació.

⁵⁰ Article modificat pel DL 8/2020, de 13 de maig, esmentat en la nota 1. Vegeu també la Llei 2/2020, de 15 d'octubre, esmentada en la nota 1.

Tampoc és d'aplicació la línia límit de l'edificació quan l'obra que s'ha d'executar sigui un muret o un tancament.

2. La línia límit d'edificació se situa a vint metres, mesurats horitzontalment, de l'aresta exterior més pròxima a la plataforma, si bé reglamentàriament es pot determinar una distància més curta d'acord amb les característiques de les línies.

3. L'administració competent en la gestió ferroviària, amb l'informe previ de l'empresa ferroviària i les entitats locals afectades, per raons geogràfiques o socioeconòmiques, pot fixar una línia límit d'edificació en zones o àrees delimitades diferent de la que s'estableix amb caràcter general. Aquesta reducció no ha d'afectar punts concrets, sinó que s'ha d'aplicar al llarg de trams complets i de longitud significativa.

Aquest informe s'ha de presentar en el termini màxim d'un mes, a comptar des de l'endemà del dia en què s'hagi sol·licitat; una vegada superat aquest termini sense que s'hagi presentat l'informe, aquest s'ha d'entendre com a favorable.

4. L'administració competent en la gestió del transport ferroviari, amb l'informe previ sobre la idoneïtat de la reducció de l'empresa ferroviària que explota el servei, pot establir la línia límit d'edificació en les línies ferroviàries que circulin per zones urbanes a una distància més curta que la que es fixa en l'apartat 2 d'aquest article, quan ho permeti el planejament urbanístic corresponent, sempre que això redundi en una millora de l'ordenació urbanística i no causi perjudicis a la seguretat, la regularitat, la conservació i el lliure trànsit del ferrocarril.

Article 134. Expropiació de béns

L'administració competent en la gestió del transport ferroviari pot expropiar béns, que passaran a tenir la consideració de bé de domini públic, a la zona de protecció fins a la línia límit d'edificació, entenent-hi implícita la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació, sempre que es justifiqui l'interès per a la prestació idònia dels serveis ferroviaris i per a la seguretat de la circulació.

A aquest efecte, l'empresa ferroviària afectada ha d'emetre prèviament l'informe justificatiu esmentat.

Article 135. Obres i activitats

1. Per executar qualsevol obra o activitat en una zona de protecció és preceptiu i vinculant l'informe previ de l'administració competent en gestió del transport ferroviari, que ha d'emetre una vegada hagi consultat l'empresa ferroviària afectada per aquestes obres o activitats, com també les autoritzacions i els informes d'altres administracions que sigui necessaris d'acord amb la normativa vigent.

2. Les obres promogudes per les empreses que explotin ferrocarrils de transport públic no estan sotmeses al control preventiu municipal a què es refereix l'article 84.1.b) de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases de règim local.

3. L'administració competent en la gestió del transport ferroviari pot autoritzar l'ús dels edificis i les instal·lacions que formen part del domini ferroviari de les empreses prestatàries del transport públic de viatgers per a serveis i activitats complementaris al servei ferroviari amb la finalitat d'obtenir ingressos que contribueixin al manteniment de les instal·lacions. Els ajuntaments han d'adaptar el planejament urbanístic als usos que s'autoritzin.

4. Els terrenys ocupats per les línies de ferrocarril i els edificis que hi hagi en aquests terrenys, que estiguin dedicats a estacions, magatzems o qualsevol altre servei indispensable per explotar aquestes línies, estan exempts de l'impost sobre béns immobles (IBI).

Article 136. Mesures cautelars

L'administració competent en la gestió del transport ferroviari, havent constatat els fets, pot resoldre la paralització de les obres o les instal·lacions i la suspensió d'usos prohibits, no autoritzats o que no s'ajustin a les condicions que estableixen les autoritzacions. Així mateix, pot precintat les obres o les instal·lacions afectades.

Article 137. Incoació de l'expedient

1. L'administració competent en matèria de transports, en el cas que constati que s'incompleix la resolució dictada, ha d'adoptar una de les resolucions que s'indiquen a continuació, en el termini de dos mesos des que es produeixi la paralització i havent donat audiència prèvia a qui pugui resultar directament afectat:

- a) La demolició d'obres o instal·lacions i la prohibició definitiva dels usos prohibits, no autoritzats o que no s'ajustin a les autoritzacions atorgades. El cost és a càrrec de qui faci les actuacions a què es refereix aquest apartat, tot i que pot executar-les l'administració subsidiàriament.
- b) La iniciació d'un expedient per regularitzar obres o instal·lacions o autoritzar-hi els usos permesos.

2. Els acords s'han d'adoptar sens perjudici de les sancions i de les responsabilitats que siguin procedents.

SECCIÓ 5a

SEGURETAT EN EL TRANSPORT FERROVIARI

Article 138. Compliment de les normes

1. Les activitats ferroviàries estan subjectes a les normes de seguretat que preveuen aquesta llei i les disposicions que la despleguen, les disposicions d'àmbit nacional i la normativa comunitària que hi siguin aplicables.

2. L'administració ha de vetllar perquè es garanteixi el dret dels ciutadans a rebre el servei de transport ferroviari en les condicions de seguretat i accessibilitat degudes.

3. L'empresa ferroviària prestadora del servei ha de tenir prou garantida la responsabilitat civil en què pugui incórrer; en particular, la derivada dels danys causats als viatgers, a la càrrega, a l'equipatge, al correu i a tercers. L'import i les condicions de la cobertura de responsabilitat civil s'han d'establir reglamentàriament.

Article 139. Reglament de circulació

1. Les empreses ferroviàries han d'elaborar un reglament sobre les normes generals de circulació, que ha d'aprovar l'administració competent en matèria de transport ferroviari, amb el contingut següent:

- a) Els principis que regeixen l'organització de la circulació, el vocabulari tècnic bàsic que s'ha d'emprar per a les comunicacions, els documents d'ús obligatori i els procediments per distribuir-los, els mitjans necessaris per a la bona organització de la circulació, les regles per a les comunicacions entre el personal de circulació i el de conducció i els coneixements bàsics exigibles a ambdós.

- b) El significat dels senyals i el règim de funcionament de les instal·lacions de seguretat de la circulació, d'índole mecànica, lluminosa o electrònica, tant respecte de la infraestructura ferroviària com del material rodador.
- c) Les regles que s'han de complir per a la circulació dels trens per la xarxa i per a l'entrada, la sortida i el pas per les estacions, i les mesures que s'han d'adoptar en el cas dels passos a nivell i d'incidències sobre les infraestructures que puguin afectar les condicions de circulació.
- d) Els tipus i el funcionament del bloqueig de la via i l'enclavament de les estacions.
- e) Les normes per compondre els trens, distribuir-hi la càrrega i frenar.
- f) La manera de dur a terme les maniobres.

2. El Reglament general de circulació també ha d'establir la manera en què l'empresa ferroviària ha de dictar les ordres i les circulars necessàries per determinar, amb precisió, les condicions d'operació de la infraestructura ferroviària. Aquestes han de tenir per objecte evitar incidències i accidents i, en el cas que s'esdevinguin, saber com fer-hi front, i s'han de publicar de manera que es garanteixi que l'empresa ferroviària en conegui el contingut. L'empresa ha d'adoptar les mesures necessàries per assegurar que el personal destinat a complir-les les coneix.

3. Les empreses ferroviàries que exploten línies que no formen part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General de les Illes Balears també han d'elaborar un reglament de circulació propi.

Article 140. Passos a nivell

1. Els encreuaments de carreteres o altres vies de comunicació amb línies ferroviàries que es produeixin per la instal·lació o la modificació de qualsevol d'aquestes, s'han de fer a nivells diferents, excepte si es tracta de tramvies, que s'exclouen de l'àmbit d'aplicació d'aquest capítol. L'establiment provisional de nous passos a nivell únicament es pot autoritzar, amb caràcter excepcional i per causes justificades, pel temps estrictament necessari i de la manera que s'estableixi per mitjà d'un reglament.

2. En l'elaboració del Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears s'han d'analitzar tots els passos a nivell que hi hagi per adequar-los a la normativa o, si escau, per donar-los la millor solució temporal possible. En aquest sentit, regeix l'article 8 de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari.

3. La construcció d'urbanitzacions, hospitals, centres esportius, docents, culturals, altres instal·lacions o equipaments similars, quan afecti una via de ferrocarril existent, obligarà a construir un encreuament a diferent nivell, a tancar la zona adjacent i, si escau, a suprimir el pas a nivell preexistent.

El promotor ha de costejar la construcció de l'encreuament i, si escau, la supressió del pas a nivell. L'entitat promotora ha de presentar el projecte constructiu de l'encreuament o pas a nivell que haurà de ser aprovat per l'entitat prestatària del servei.

SECCIÓ 6a EL PERSONAL FERROVIARI

Article 141. El personal

1. L'administració competent en la gestió del transport ferroviari pot desplegar reglamentàriament les condicions i els requisits necessaris per obtenir els títols i les habilitacions del personal ferroviari que garanteixin una qualificació suficient per permetre la prestació del servei ferroviari amb les garanties de seguretat i eficiència adequades.

2. Les empreses ferroviàries poden homologar el personal de les empreses contractistes que els presti serveis. El procediment i les condicions d'aquesta homologació s'han de determinar reglamentàriament.

SECCIÓ 7a DRETS I DEURES DELS USUARIS

Article 142. Drets dels usuaris

1. Els usuaris dels serveis de transport ferroviari tenen dret a usar-los en els termes que estableixin la normativa vigent i, si escau, els contractes que subscriuguin amb les empreses ferroviàries. Aquestes han de respectar els nivells de qualitat que determini l'administració competent en la gestió del transport ferroviari.

2. En concret, els viatgers tenen els drets següents:

- a) Utilitzar els serveis de transport ferroviari en les condicions que s'estableixin reglamentàriament.
- b) Rebre, amb l'antelació suficient i de manera accessible per a tots, informació sobre l'horari dels serveis, les tarifes i, especialment, les incidències que puguin afectar la prestació del servei i el compliment dels horaris previstos. Els protocols d'actuació que s'han de complir en el cas d'incidències que afectin el servei s'han de fixar en un reglament, d'acord amb el principi de la menor afectació als usuaris.
- c) Contractar la prestació del servei ferroviari amb l'empresa ferroviària en els termes que estableix la normativa aplicable en matèria de defensa dels consumidors i usuaris.
- d) Ser indemnitzats per l'empresa ferroviària, en el supòsit que aquesta incompleixi les obligacions que hagi assumit en virtut del contracte de transport o que li imposa la normativa aplicable, llevat dels casos de força major o la concurrència de causes no imputables a l'empresa ferroviària, d'acord amb el que s'estableixi reglamentàriament.
- e) Ser informats dels procediments establerts per resoldre les controvèrsies que sorgeixin en el compliment del contracte de transport ferroviari davant de les juntes arbitral de transports o la jurisdicció ordinària.
- f) Ser atesos amb correcció pel personal de l'empresa ferroviària. Aquest personal ha de tenir cura d'atendre degudament les persones que, per motius d'edat, de salut o de limitacions de mobilitat o de discapacitat i per altres motius anàlegs, requereixen una atenció especial. La manera d'atendre les necessitats d'aquestes persones i els mitjans que el personal de l'empresa ferroviària ha de posar al seu abast per facilitar-los l'accés als serveis ferroviaris s'han de determinar en un reglament.

- g) Formular les reclamacions que estimin convenientes amb relació a la prestació del servei, de la manera que estableixin les normes que despleguin aquesta llei.
 - h) Utilitzar, les persones amb discapacitat o mobilitat reduïda, els seients i els espais reservats en compliment de la normativa aplicable en matèria d'accessibilitat.
 - i) Transportar l'equipatge.
 - j) Transportar els animals de companyia i les bicicletes, d'acord amb els requisits i les condicions que s'estableixin reglamentàriament.
 - k) Les altres que els reconeixen les normes i els reglaments de servei aplicables.
3. Les empreses ferroviàries han de tenir a disposició dels usuaris dels serveis un llibre de reclamacions que s'ajusti al model que s'estableixi reglamentàriament.
4. Es garanteix als usuaris el dret a reclamar davant de les juntes arbitral de transport.

Article 143. Deures dels usuaris

1. Els usuaris dels serveis ferroviaris tenen les obligacions següents:
- a) Disposar del títol de transport vàlid per a l'ús del servei del transport degudament validat, conservar-lo mentre siguin a l'interior de les instal·lacions i posar-lo a disposició del personal de l'empresa explotadora del servei si es requereix.
 - b) Atendre les indicacions dels empleats de l'empresa explotadora del servei per poder prestar el servei correctament, les indicacions en els cartells i els accessoris col·locats a la vista, i les que s'emeten per megafonia, com també advertir l'empresa de les anomalies que observin.
 - c) Mantenir un comportament correcte i respectuós amb els altres usuaris del transport i el personal de l'empresa explotadora del servei, i evitar les accions que puguin implicar un deteriorament o un maltractament dels trens o les instal·lacions.
 - d) Respectar les obligacions que estableixin els reglaments d'utilització i els contractes tipus de transport ferroviari, quan aquests hagin estat aprovats.
2. Es prohibeixen, d'acord amb les obligacions que estableix l'apartat 1 anterior, les actuacions següents:
- a) Fumar als trens i a les instal·lacions, en els termes que estableix la normativa sanitària aplicable; circular en patins o mitjans similars dins les instal·lacions, i viatjar amb animals, exceptuant els cans d'assistència, els cans de seguretat de l'empresa explotadora i els animals domèstics que es puguin admetre en les condicions que fixa el reglament.
 - b) Introduir objectes o materials que puguin ser peril·losos o molestos per als usuaris i, en general, qualsevol paquet de mesures superiors a les fixades per reglament, exceptuant els cotxets, les bicicletes i les cadires de rodes. Tanmateix, es pot autoritzar el transport de determinats objectes d'ús comú la mida dels quals sigui superior a la fixada per reglament i establir les condicions específiques que han de complir els portadors per utilitzar els serveis. Les condicions específiques per poder transportar bicicletes s'han d'establir en un reglament.
 - c) Utilitzar sense causa justificada els sistemes d'aturada d'emergència de les escales mecàniques i dels ascensors, i utilitzar aquests elements de manera indeguda.

- d) Viatjar en llocs diferents dels que es destinen als usuaris o en condicions inadequades. S'inclouen en aquest supòsit les actuacions següents:
- Romandre a les plataformes d'intercomunicació dels trens fora dels supòsits en els quals sigui imprescindible.
 - Guaitar per les finestres del tren.
 - Muntar sobre l'estrep o qualsevol altre element exterior del tren per sostenir-s'hi amb el tren aturat o en marxa.
 - Entrar a les cabines de conducció dels trens o a les dependències i instal·lacions reservades per a ús exclusiu dels empleats de l'empresa explotadora o del personal autoritzat.
 - Baixar a les vies o entrar als túnels.
- e) Intentar entrar al tren o sortir-ne després que hagi sonat el senyal acústic que avisa del tancament de les portes.
- f) Impedir o forçar l'obertura o el tancament de les portes d'accés als trens o manipular els seus mecanismes de funcionament previstos
- a) perquè els utilitzi en exclusiva el personal de l'empresa explotadora.
- g) Utilitzar els aparells d'alarma dels trens o els altres que es trobin a les instal·lacions sense una causa justificada, com també impedir-ne la utilització legítima.
- h) Dur a terme activitats o accions que deteriorin o embrutin els trens o les instal·lacions, o que, per la seva naturalesa, puguin pertorbar els usuaris, alterar l'ordre públic o pertorbar els serveis de l'entitat explotadora; mantenir un comportament que impliqui perill per a la integritat física pròpia o la dels altres usuaris, que aquests, els agents o el personal de l'entitat explotadora puguin considerar molest.
- i) Romandre a les instal·lacions fora de l'horari previst perquè les utilitzin els usuaris.
- j) Distribuir publicitat, aferrar cartells, captar, organitzar rifes o jocs d'atzar o vendre béns o serveis als trens, les instal·lacions o les dependències del servei sense l'autorització de l'empresa explotadora.
- k) Manipular, destruir o deteriorar qualsevol element del servei directament relacionat amb la circulació normal i segura.
- l) Manipular, destruir o deteriorar de manera directa o indirecta qualsevol obra o instal·lació fixa o mòbil o qualsevol element funcional del servei.
- m) Tirar o dipositar objectes de qualsevol naturalesa o fer abocaments en qualsevol punt de la via o dels voltants.
- n) Dur a terme qualsevol altra actuació que pugui comportar perill per a la seguretat del ferrocarril, els usuaris, els empleats, els mitjans o les instal·lacions.
- o) Creuar les vies fèrries o transitar-hi, llevat que es disposi d'una autorització expressa. Les vies s'han de creuar pels llocs determinats a aquest efecte, amb les limitacions o les condicions que s'estableixin per utilitzar-les.
- p) Utilitzar les rutes d'evacuació o les sortides d'emergència o obstaculitzar-les de manera que se n'alteri la funcionalitat, sense una causa justificada.
- q) Qualsevol altra actuació que preveuen els reglaments d'utilització del servei.

SECCIÓ 8a INSPECCIÓ I RÈGIM SANCIONADOR

Article 144. Inspecció i control

1. L'administració competent en la gestió del transport ferroviari s'ha d'encarregar d'inspeccionar i controlar que es compleix la normativa ferroviària, i pot demanar la informació que estimi necessària per a aquesta finalitat.
2. Les empreses ferroviàries estan obligades a facilitar al personal de la inspecció l'accés a les instal·lacions i al material mòbil per a l'exercici de les seves funcions.
3. Les actes i les diligències tenen naturalesa de document públic i valor probatori dels fets que en motiven la formalització, llevat que s'acrediti el contrari.

Article 145. Actuacions de control del personal ferroviari

1. El personal de les empreses ferroviàries, degudament habilitat, ha de controlar que els usuaris facin un ús correcte del servei. En aquest cas té la consideració d'autoritat pública, i també a l'efecte de l'exigència, si pertoca, de la responsabilitat que correspongui a les persones que oposin resistència o cometin desobediència, d'obra o de paraula, a les quals pot exigir-ne la identificació.
2. El personal de les empreses ferroviàries, en l'exercici de les funcions a què es refereix aquest article, pot sol·licitar, per mitjà de l'autoritat governativa corresponent, el suport necessari dels cossos i les forces de seguretat.
3. Es determinaran reglamentàriament el procediment d'actuació i les atribucions que corresponen als agents de l'autoritat a què fa referència aquesta llei, així com les obligacions relatives a la inspecció de les persones físiques o jurídiques a les que es pot aplicar aquesta llei.

Article 146. Defensa de les infraestructures ferroviàries

1. Correspon a l'administració competent en la gestió del transport ferroviari l'exercici de la potestat de policia sobre la circulació ferroviària i l'ús i la defensa de les infraestructures ferroviàries, amb la finalitat de garantir la seguretat del trànsit i la conservació de les infraestructures i les instal·lacions de qualsevol classe, necessàries per explotar-les. A més, ha de controlar que es compleixen les obligacions que s'estableixin per evitar qualsevol tipus de dany, deteriorament de les vies, risc o perill per a les persones, com també que es respecten les limitacions imposades amb relació als terrenys immediats al ferrocarril a què es refereix aquesta llei.
2. Correspon a les empreses ferroviàries el control immediat de la circulació ferroviària i l'ús i la defensa de les infraestructures, amb la finalitat de garantir la seguretat del trànsit i la conservació de les infraestructures i les instal·lacions de qualsevol classe, necessàries per explotar-les. A més, han d'exercir el control immediat pel que fa al compliment de les obligacions que s'estableixin per evitar qualsevol tipus de dany, deteriorament de les vies, risc o perill per a les persones, com també de les obligacions imposades amb relació als terrenys immediats al ferrocarril a què es refereix aquesta llei.
3. El personal de l'administració competent en la gestió del transport ferroviari i el personal expressament facultat per l'empresa ferroviària pot requerir qualsevol informació que consideri necessària per exercir les funcions anteriors i, si escau, denunciar les conductes i les actuacions que contravinguin les disposicions que

s'estableixin en aquesta llei i en les normes que la despleguen. Aquest personal té la condició d'autoritat a l'efecte d'exigir, si pertoca, la responsabilitat corresponent a qui ofereixi resistència o cometi atemptat o desacatament, d'obra o de paraula. En l'exercici de les funcions a què es refereix aquest article, pot sol·licitar, per mitjà de l'autoritat corresponent, el suport necessari dels cossos i les forces de seguretat.

4. En l'exercici d'aquestes funcions, el personal esmentat està autoritzat per:

- a) Executar materialment les actuacions inspectors necessàries en qualsevol lloc on es facin activitats afectades per la legislació del transport ferroviari. No obstant això, quan es requereixi accedir al domicili de persones físiques i jurídiques, és necessari obtenir prèviament l'ordre judicial oportuna.
- b) Dur a terme les proves, les investigacions o els exàmens que siguin necessaris per comprovar que es compleixen les disposicions legals vigents en matèria de transport ferroviari.

5. Si els òrgans responsables de la inspecció decidien paralitzar les activitats o els serveis ferroviaris per circumstàncies greus que poguessin comprometre la seguretat dels transports, ho han de comunicar immediatament a l'òrgan competent a l'efecte que instrueixi el procediment corresponent.

6. En les actes que aixequi el personal esmentat s'han de documentar els resultats de les actuacions i consignar:

- a) El nom, els cognoms i el domicili de la persona que motivi el fet pel qual s'aixeca l'acta, i el caràcter o la representació amb què compareix.
- b) La descripció dels fets.
- c) La conformitat o la disconformitat del subjecte inspeccionat amb els fets que se li imputen.

Les actes i les diligències esteses tenen naturalesa de document públic i proven els fets que en motiven la formalització, llevat que s'acrediti el contrari.

Article 147. Responsabilitat

1. La responsabilitat administrativa derivada de les infraccions tipificades en aquest títol s'ha d'exigir a les persones físiques o jurídiques que duguin a terme les activitats a què es refereix aquesta llei o que els afecti el contingut d'aquesta.

2. Si un mateix comportament infractor era susceptible de ser qualificat d'acord amb dos tipus infractors o més, s'ha d'imposar la sanció que correspongui al més greu.

Article 148. Classificació de les infraccions

1. Les infraccions administratives es classifiquen en molt greus, greus i lleus.

2. La infracció de la prohibició de fumar es regeix pel que disposa la normativa sanitària aplicable.

Article 149. Infraccions molt greus

Són infraccions molt greus:

- a) No tenir les assegurances que siguin obligatòries en vigor o tenir-les sense la cobertura suficient, d'acord amb el que disposa aquesta llei.
- b) Cometre una infracció greu quan en els vint-i-quatre mesos anteriors ja s'ha estat sancionat per una altra infracció greu per mitjà d'una resolució administrativa ferma.

- c) Negar o obstruir l'actuació dels serveis d'inspecció dels transports ferroviaris de manera que s'impedeixi l'exercici de les funcions que tenen atribuïdes.
- d) Executar obres o dur a terme activitats no permeses a la zona de domini públic o a les zones de protecció de les infraestructures ferroviàries sense disposar de l'autorització preceptiva, si afecten la seguretat del trànsit ferroviari.
- e) Deteriorar, destruir o sostreure qualsevol element de la infraestructura ferroviària que afecti la via fèrria o estigui directament relacionat amb la seguretat del trànsit ferroviari o la seguretat de les persones o modificar-ne intencionadament les característiques.
- f) Dur a terme activitats o prestar serveis regulats en aquesta llei sense l'autorització administrativa preceptiva o qualsevol altre títol que l'habiliti o amb un títol que no l'empari expressament.
- g) Incomplir les condicions que fixen les autoritzacions administratives o els altres títols si es posava en perill la seguretat de les persones, els béns o el trànsit ferroviari.
- h) Prestar serveis en unes condicions que puguin afectar la seguretat de les persones o els béns pel fet d'incomplir greument les normes o les prescripcions tècniques.

Article 150. Infraccions greus

Són infraccions greus:

- a) Utilitzar sense una causa justificada els aparells d'aturada d'emergència de les escales mecàniques i dels ascensors, o utilitzar-los de manera indeguda, si aquesta mala utilització comportava un perill per a les persones.
- b) Talar arbres sense autorització si es perjudica el servei ferroviari o no talar-los si poden provocar situacions de perill.
- c) Incomplir l'obligació de facilitar a l'òrgan administratiu competent la informació que reclami d'acord amb el que estableix aquesta llei.
- d) Incomplir les obligacions formals en matèria de drets dels consumidors i usuaris.
- e) No disposar dels instruments o els mitjans de control que s'han d'instal·lar obligatòriament a les màquines i al material rodador o tenir-los inhabilitats.
- f) Dur a terme accions que comportin un perill per als usuaris o el deteriorament dels vehicles o les estacions.
- g) Passar amb un vehicle per un pas a nivell sense haver obtingut prèviament la descàrrega elèctrica dels elements corresponents, si era necessari ateses les dimensions del transport.
- h) Concedir una llicència d'obres sense haver obtingut l'informe favorable de l'administració competent en transport ferroviari.
- i) Baixar a les vies, entrar als túnels o creuar la via fèrria o la plataforma del tramvia per llocs que no estiguin expressament habilitats per a això.
- j) Utilitzar sense una causa justificada les rutes d'evacuació i les sortides d'emergència o obstaculitzar-les de manera que se n'alteri la funcionalitat.
- k) Cometre una infracció tipificada en l'article 151 següent quan en els vint-i-quatre mesos anteriors ja s'ha estat sancionat per una altra infracció lleu mitjançant una resolució administrativa ferma.

- l) Cometre una infracció tipificada en l'article 149 anterior, quan, per les circumstàncies, no es posi en perill la seguretat de les persones, els béns o el trànsit ferroviari.
- m) Negar o obstruir l'actuació dels serveis d'inspecció, si no s'impedeix l'exercici de les funcions que tenen atribuïdes.
- n) Utilitzar elements de transport que no compleixin les normes i els requisits tècnics de seguretat, llevat que aquest comportament constitueixi una infracció molt greu.
- o) Dur a terme activitats que afectin el transport de mercaderies perilloses o peribles sense respectar la normativa reguladora específica o incomplir les normes reglamentàries que garanteixen la sanitat de les persones o que declaren la incompatibilitat de productes transportables salvaguardant la seguretat del transport, llevat que aquest comportament constitueixi una infracció molt greu.
- p) Executar obres o dur a terme activitats no permeses a les zones de domini públic o de protecció de les infraestructures ferroviàries sense tenir l'autorització preceptiva, si no afecten la seguretat del trànsit ferroviari.
- q) Destruir, deteriorar, alterar o modificar qualsevol obra o instal·lació de la via fèrria, dels seus elements funcionals o, en general, de qualsevol element del servei, llevat que aquest comportament constitueixi una infracció molt greu.
- r) Plantar arbres en una zona de domini públic o de protecció sense autorització, variar el curs natural de les aigües o dirigir-les a la via fèrria, no mantenir o no conservar els talussos que confronten amb la via fèrria, no evitar-ne la inestabilitat o dur a terme altres accions que produeixin perjudicis al ferrocarril.
- s) Incomplir les condicions que fixen les autoritzacions o els altres títols habilitadors, llevat que es donin les circumstàncies perquè sigui una infracció molt greu.
- t) Interrompre el servei autoritzat o impedir el transport ferroviari de manera injustificada.
- u) Deteriorar qualsevol element de la infraestructura ferroviària directament relacionat amb l'ordenació, l'orientació o la seguretat de la circulació o modificar-ne intencionadament les característiques o la situació, llevat que aquest comportament constitueixi una infracció molt greu.
- v) Llançar o dipositar objectes en qualsevol punt de la via, els voltants o les instal·lacions annexes, o al pas dels trens, o, en general, dur a terme qualsevol acte que pugui comportar un perill greu per a la seguretat del transport, els usuaris, els mitjans o les instal·lacions de qualsevol tipus.
- w) Cometre qualsevol de les infraccions que es preveu en l'article anterior que, per la naturalesa, l'ocasió o la circumstància, no s'hagi de qualificar com a molt greu, la qual cosa s'ha de justificar en la resolució corresponent.

Article 151. Infraccions lleus

Són infraccions lleus:

- a) Viatjar en llocs diferents dels habilitats per als usuaris.
- b) Romandre a les instal·lacions ferroviàries fora de l'horari previst perquè els usuaris les utilitzin.

- c) Distribuir publicitat, aferrar cartells al tren o a les instal·lacions ferroviàries sense l'autorització de l'empresa explotadora.
- d) Viatjar sense el bitllet o amb un títol de transport no validat.
- e) Viatjar amb un títol de transport que no sigui vàlid per les característiques del trajecte o de la persona usuària.
- f) Viatjar amb un títol de transport integrat validat al començament del desplaçament però no validat en el transbordament.
- g) Viatjar amb un bitllet o un títol de transport manipulat o falsificat, llevat que aquest comportament constitueixi una infracció penal.
- h) Saltar els torns d'accés a les instal·lacions o als abaixadors, així com captar, organitzar rifes o jocs d'atzar, vendre béns o serveis o dur a terme qualsevol activitat artística als trens o a les instal·lacions ferroviàries sense l'autorització de l'empresa explotadora; o, en general, dur a terme activitats o accions que per la seva naturalesa puguin pertorbar els usuaris o alterar l'ordre públic.
- i) Accedir al tren o abandonar-lo fora de les parades establertes, quan es mou o després que hagi sonat el senyal que avisa del tancament de les portes.
- j) Obstaculitzar o forçar els mecanismes d'obertura o tancament de les portes dels cotxes del tren o no respectar l'accés o la sortida dels viatgers.
- k) Manipular els mecanismes d'ús exclusiu del personal de l'empresa ferroviària.
- l) Utilitzar, sense una causa justificada, els aparells de parada d'emergència de les escales mecàniques i dels ascensors, o utilitzar-los de manera indeguda, llevat que aquest mal ús comporti un perill per a les persones.
- m) Utilitzar, sense una causa justificada, els mecanismes de parada, de seguretat o d'auxili dels trens i les instal·lacions, o d'altres mecanismes de seguretat o d'auxili, o impedir-ne l'ús legítim.
- n) Entrar, sense estar autoritzat, a les cabines de conducció dels trens, les locomotores o altres llocs on hi hagi material de tracció, o accedir a les instal·lacions reservades per a l'ús exclusiu de les persones autoritzades.
- o) Executar obres o instal·lacions sense autorització a la zona de domini públic o de protecció, llevat que s'hagi de considerar una infracció greu.
- p) Cometre qualsevol de les infraccions que es preveuen en l'article anterior que, per la naturalesa, l'ocasió o la circumstància, no s'hagi de qualificar com a greu, la qual cosa s'ha de justificar en la resolució corresponent.

Article 152. Sancions

1. S'han de sancionar amb una advertència o multa de fins a 500 euros les infraccions que es preveuen en els apartats a), b), c), d), e), f) i g) de l'article 151 anterior.

2. S'han de sancionar amb una multa de 501 a 1.500 euros les infraccions que es preveuen en els apartats h), i), j) i k) de l'article 151 esmentat.

3. S'han de sancionar amb una multa de 1.501 a 3.000 euros les infraccions que es preveuen en els apartats l), m), n), o) i p) de l'article 151 esmentat.

4. S'han de sancionar amb una multa de 3.001 a 7.000 euros les infraccions que es preveuen en els apartats a), b), c), d), e), f), g), h), i), j), k) i l) de l'article 150 anterior.

5. S'han de sancionar amb una multa de 7.001 a 11.000 euros les infraccions que es preveuen en els apartats m), n), o), p), q) i r) de l'article 150 esmentat.

6. S'han de sancionar amb una multa d'11.001 a 15.000 euros les infraccions que es preveuen en els apartats s), t), u) i v) de l'article 150 esmentat.

7. S'han de sancionar amb una multa de 15.001 a 25.000 euros les infraccions que es preveuen en els apartats a) i b) de l'article 149 anterior.

8. S'han de sancionar amb una multa de 25.001 a 35.000 euros les infraccions que es preveuen en els apartats c), d) i e) de l'article 149 esmentat.

9. S'han de sancionar amb una multa de 35.001 a 50.000 euros les infraccions que es preveuen en els apartats f), g) i h) de l'article 149 esmentat.

10. La imposició de les sancions correspon a l'administració competent en transport ferroviari.

11. La imposició de sancions és independent de l'obligació, exigible en qualsevol moment, de restituir el medi físic a l'estat anterior a la comissió de la infracció i de l'obligació d'indemnitzar pels danys i perjudicis causats. Específicament, la imposició de sancions per l'execució d'obres sense que s'hagi observat el que prescriu aquesta llei comporta la demolició del que s'hagi construït de manera indeguda, llevat que s'hagi obtingut l'autorització preceptiva, i, en tots els casos, la restitució dels elements i terrenys del ferrocarril a la situació anterior. Les despeses ocasionades són a càrrec de la persona que ha comès la infracció.

12. L'administració competent en la gestió del transport ferroviari ha de fixar, per mitjà de la resolució corresponent, el termini en què l'infractor ha de restituir els béns a l'estat anterior a la comissió de la infracció i l'import de la indemnització pels danys i perjudicis causats.

Article 153. Graduació de les sancions

L'import de les sancions que s'han d'imposar per les infraccions que tipifica aquesta llei s'ha de graduar, dins dels intervals corresponents, d'acord amb:

- a) La repercussió social de la infracció i el perill per a la seguretat i la salut de les persones, la seguretat de les coses i el medi ambient.
- b) El dany o el deteriorament causat.
- c) La intencionalitat.
- d) El grau de participació de la persona sancionada i el benefici obtingut.
- e) La comissió, en els dotze mesos anteriors al fet infractor, d'una altra infracció de la mateixa naturalesa declarada per una resolució ferma en via administrativa.
- f) El fet que l'infractor hagi esmenat els efectes de la infracció per iniciativa pròpia.

Article 154. Multes coercitives

L'autoritat competent, amb independència de les sancions imposades, pot imposar multes coercitives en el cas que s'incompleixin els requeriments que cessin les conductes infractores continuades. La imposició de multes coercitives es pot reiterar un cop hagi transcorregut el temps suficient per complir el requeriment en qüestió. Cada multa coercitiva no pot excedir del trenta per cent de l'import de la sanció fixada per a la infracció comesa.

Article 155. Competència per a la imposició de sancions

La imposició de les sancions correspon a l'administració competent en la gestió del transport ferroviari.

Article 156. Procediment sancionador

1. El procediment sancionador l'ha d'iniciar sempre d'ofici l'òrgan que correspongui de l'administració competent en aquesta matèria, bé per iniciativa pròpia o com a conseqüència d'una ordre superior, una petició raonada d'altres òrgans o una denúncia, sens perjudici del que disposen la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, o la normativa aplicable al règim jurídic de l'Administració de la comunitat autònoma de les Illes Balears i la normativa que les desplega.

La denúncia ha d'expressar la identitat de la persona o les persones que la presenten, el relat dels fets que puguin constituir una infracció, la data en què van tenir lloc els fets i, si és possible, la identificació dels infractors presumptes.

2. Abans d'incoar el procediment sancionador, es poden fer actuacions prèvies per determinar si hi ha circumstàncies que ho justifiquin. En especial, aquestes actuacions s'han d'orientar a fixar, de la manera més precisa possible, els fets susceptibles de motivar la incoació del procediment, la persona o les persones que puguin ser-ne responsables i les circumstàncies rellevants que es presentin en uns i altres.

3. La iniciació del procediment sancionador s'ha de notificar al presumpte infractor o infractors, que disposaran d'un termini de quinze dies, des de la data de la notificació, per aportar les al·legacions, els documents o la informació que estimin convenient i proposar els mitjans de prova de què pretenguin valer-se. Un cop s'hagin rebut les al·legacions o hagi transcorregut el termini per aportar-les, es pot resoldre obrir un període probatori.

4. La proposta de resolució s'ha de notificar a les persones interessades, i se'ls ha de concedir un termini de quinze dies, des de la notificació, per formular al·legacions i presentar els documents i la informació que estimin pertinents davant dels òrgans competents per resoldre.

5. Abans de dictar la resolució, l'òrgan competent per resoldre pot decidir, motivadament, dur a terme les actuacions complementàries indispensables per resoldre el procediment, que han de tenir lloc en un termini no superior a quinze dies. El termini per resoldre el procediment queda suspès fins que acabin aquestes actuacions.

6. L'òrgan competent per resoldre, en el termini de deu dies des que rebi la proposta de resolució i els documents, les al·legacions i la informació que consten en l'expedient, ha de dictar una resolució motivada, que s'ha de notificar a les persones interessades.

El procediment caduca si la resolució que l'exhaureix no es notifica a les persones interessades en el termini d'un any des que s'inicià.

Les resolucions que exhaureixen la via administrativa són immediatament executives.

7. Abans d'iniciar el procediment sancionador, l'òrgan competent, d'ofici o a instància de part, pot adoptar les mesures que corresponguin, en els casos d'urgència i per a la protecció provisional dels interessos implicats. Aquestes mesures s'han de confirmar, modificar o deixar sense efecte en la resolució d'iniciació del procediment, que s'ha de dictar dins dels quinze dies següents a l'adopció i que pot ser objecte del recurs que sigui procedent.

8. Així mateix, un cop s'hagi iniciat el procediment sancionador, l'òrgan competent per imposar la sanció corresponent pot adoptar, d'ofici o a instància de part, les

mesures provisionals que estimi oportunes per assegurar l'eficàcia de la resolució que pugui recaure i la bona fi del procediment, evitar el manteniment dels efectes de la infracció i garantir les exigències dels interessos generals.

9. Les mesures provisionals queden sense efecte si no s'inicia el procediment en el termini assenyalat o si l'acord d'iniciació no conté un pronunciament exprés sobre les mesures.

No es poden en cap cas adoptar mesures provisionals que puguin causar un perjudici de reparació difícil o impossible als interessats o que impliquin la violació dels drets que empara aquesta llei.

10. Les mesures provisionals es poden deixar sense efecte o confirmar durant la tramitació del procediment sancionador, d'ofici o a instància de part, en virtut de circumstàncies sobrevingudes o que no s'hagin pogut tenir en compte en el moment d'adoptar-les. En tot cas, s'extingeixen amb l'eficàcia de la resolució que exhaureix el procediment sancionador.

11. En el supòsit que la persona interessada decideixi voluntàriament fer efectiva la sanció abans que transcorrin trenta dies des de la notificació de l'expedient sancionador, la quantia pecuniària de la sanció inicialment proposada s'ha de reduir en un trenta per cent.

El pagament de la sanció pecuniària abans que es dicti la resolució sancionadora implica, d'una banda, que la persona interessada està conforme amb els fets denunciats i renuncia a formular al·legacions, i de l'altra, que acaba el procediment, i s'ha de dictar la resolució expressa que ho declara. Encara que el procediment sancionador es doni per acabat d'aquesta manera, la persona interessada pot interposar els mateixos recursos que li haurien correspost en el supòsit que el procediment hagués acabat de la manera ordinària.

Article 157. Prescripció

1. Les infraccions molt greus tipificades en aquesta llei prescriuen als tres anys d'haver-se comès; les greus, als dos anys; i les lleus, a l'any.

2. El termini de prescripció de les infraccions comença a comptar a partir del dia que es cometen. La iniciació del procediment sancionador, amb el coneixement de la persona interessada, interromp la prescripció. El còmput del termini de prescripció comença de nou si l'expedient sancionador es paralitza durant un mes per una causa no imputable al responsable presumpte.

3. Les sancions imposades per infraccions molt greus prescriuen als tres anys d'haver-se comès; les imposades per infraccions greus, als dos anys; i les imposades per infraccions lleus, a l'any.

4. El termini de prescripció de les sancions comença a comptar a partir de l'endemà que la resolució per la qual s'imposa la sanció esdevé ferma. La iniciació del procediment d'execució, amb el coneixement de la persona interessada, interromp la prescripció. El còmput del termini de prescripció comença de nou si el procediment d'execució es paralitza durant un mes per una causa no imputable a l'infractor.

CAPÍTOL II

TRANSPORT AMB TRAMVIA

SECCIÓ 1a

SERVEI DE TRANSPORT AMB TRAMVIA

Article 158. Definicions

1. S'entén per tramvia el ferrocarril afecte al servei públic de transport de viatgers que circula principalment per la via pública en una superfície amb carrils fixos encaixats en una plataforma de via, que pot ser segregada o no segregada.

2. S'entén per:

- a) Infraestructura tramviària: la infraestructura ferroviària d'un sistema tramviari implantada sobre la via pública o altres terrenys, que comprèn els elements que formen part de les vies principals, les de servei i els brancs de desviació, entre els quals hi ha l'electrificació; les instal·lacions vinculades a la seguretat, a les telecomunicacions, a la senyalització de les línies, a l'enllumenat i la transformació, a la distribució i, si escau, al transport de l'energia elèctrica; les parades; els edificis i els equipaments annexos a l'explotació, i qualsevol altre element que es determini per mitjà d'un reglament.
- b) Plataforma de via segregada: l'espai reservat a la circulació tramviària pel qual passa la via, que és comprès entre barreres, vorades o altres elements físics longitudinals que el separen dels vials d'ús públic o terrenys privats paral·lels al traçat del tramvia. En els trams de la via on no hi ha aquests elements físics, dues línies imaginàries que uneixen per cada costat de la plataforma els punts on s'acaben aquests elements, seguint un traçat paral·lel als eixos de via, limiten el terreny de domini públic inclòs a la plataforma.
- c) Plataforma de via no segregada: la part on té lloc la circulació tramviària de manera no privativa, que està delimitada per la projecció vertical sobre el terreny dels elements aeris, superficials o subterranis afectes a la via.

Article 159. Naturalesa i competències

1. El tramvia es caracteritza per prestar un servei de transport de viatgers principalment urbà, que cohabita amb altres mitjans de transports i tipus de vehicles amb els quals es pot entrecreuar i amb els quals comparteix l'espai físic de les vies públiques.

2. El tramvia que circula dins d'un únic terme municipal té la consideració de servei públic de transport urbà, i depèn de l'autoritat municipal competent en matèria de transports, llevat que, per establir-lo o explotar-lo, les administracions públiques amb competències en matèria de transports hagin creat un consorci o una altra fórmula empresarial, en què recau la titularitat del servei tramviari.

3. Els tramvies que circulen per més d'un terme municipal tenen la consideració de servei públic de transport interurbà de viatgers i depenen de l'autoritat competent en matèria de transports, sens perjudici de quina sigui l'administració titular de la infraestructura tramviària.

Article 160. Modalitats d'explotació del servei

El servei tramviari es pot explotar en mode de gestió directa, per mitjà dels òrgans de l'administració competent en l'àmbit territorial que correspongui o l'organisme que

hi estigui adscrit, o bé en mode de gestió indirecta, per mitjà d'un adjudicatari d'un contracte administratiu especial de gestió de servei públic.

Article 161. Normes generals per establir noves línies de tramvia que circulin per més d'un municipi⁵¹

1. Per establir un sistema tramviari que circuli per més d'un municipi, la direcció general competent en matèria de mobilitat i transports ha de redactar un estudi informatiu, en el sentit indicat en l'article 121, en el qual, considerant les aportacions dels ajuntaments afectats, n'ha de determinar les condicions d'integració en l'entorn urbà, tant des del punt de vista urbanístic com de gestió i tractament del sistema viari i dels espais públics per on transcorri. L'estudi informatiu, que ha d'elaborar l'òrgan administratiu que tenguí a càrrec l'execució directa d'aquesta infraestructura, amb la participació i col·laboració dels municipis afectats, s'ha de tramitar d'acord amb les disposicions que en aquesta llei es preveuen per a l'aprovació d'estudis informatius ferroviaris. Els planejaments urbanístics municipals s'han d'adaptar a l'estudi informatiu que s'hagi aprovat definitivament.

2. El projecte bàsic i/o constructiu que segueix l'aprovació de l'estudi informatiu ha de determinar les condicions necessàries per fer viable l'establiment i l'explotació del servei, pel que fa a la conservació i al manteniment, i concretar les condicions d'ús del domini públic municipal i les obligacions de les administracions implicades, com també les condicions en què s'ha de prestar el servei en relació amb les vies públiques afectades, la circulació d'altres vehicles i vianants, la seguretat d'aquests, els encreuaments i qualsevol altre aspecte que es consideri necessari. Els ajuntaments corresponents han d'informar sobre aquest projecte bàsic i/o constructiu en el termini d'un mes. Es considera positiu el silenci dels consistoris municipals un cop transcorregut el termini indicat.

3. El projecte bàsic i/o constructiu ha de compatibilitzar la inserció del sistema tramviari i les seves necessitats amb les de la resta de modes de transport del municipi i dels seus objectius en l'àmbit de la mobilitat sostenible, garantint, alhora, l'accessibilitat als espais on s'hagi d'instal·lar.

Article 162. Normes generals per establir noves línies de tramvia que circulin per un sol municipi⁵²

Per establir noves línies de tramvia que transcorrin per un únic terme municipal, l'entitat o administració competent en matèria de transport públic urbà és l'encarregada de redactar i tramitar, segons determina l'article 161, l'estudi informatiu i la resta de documents necessaris per a la seva aprovació, i es pot cedir la competència de fer-ho a la direcció general competent en matèria de mobilitat i transports. En qualsevol cas, cal que, amb caràcter previ, la infraestructura s'hagi inclòs dins el Pla Director Sectorial de Mobilitat o bé el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible corresponent.

⁵¹ Article modificat per la Llei 2/2020, de 15 d'octubre, esmentada en la nota 1.

⁵² Article modificat pel DL 8/2020, de 13 de maig, esmentat en la nota 1. Vegeu també la Llei 2/2020, de 15 d'octubre, esmentada en la nota 1.

Article 163. Procediment d'aprovació dels plans especials urbanístics⁵³

Derogat

Article 164. Domini públic i zones de protecció

1. Són de domini públic els terrenys que ocupa la infraestructura tramviària, inclosos, en tots els casos, els que ocupen la plataforma de la via i els elements funcionals o les instal·lacions afectes a l'ús i l'explotació del tramvia. També formen part del domini públic afecte al servei tramviari el subsòl i la projecció vertical dels terrenys que ocupa la infraestructura tramviària, de la manera que es determini reglamentàriament.

2. La zona de protecció és contigua al domini públic i consisteix en una franja de terreny de quatre metres comptats des de les arestes exteriors de la plataforma de la via.

Aquesta franja es pot reduir en les zones d'edificació consolidada, a proposta de l'ajuntament afectat i amb l'informe previ favorable de l'administració titular de la infraestructura tramviària.⁵⁴

Els límits que s'estableixen per a la zona de protecció no són aplicables als supòsits en què el domini públic tramviari limiti alhora amb un altre domini públic. Això no obstant, l'execució de qualsevol obra que pugui afectar el servei i la seguretat del tramvia requereix l'informe previ de l'administració titular, que ha d'escoltar l'empresa concessionària o explotadora del tramvia. Les obres han de ser sufragades per qui les promogui.

3. A la zona de protecció només es poden executar exclusivament les obres que resultin necessàries per a la conservació, el manteniment i la millora de les construccions i instal·lacions executades legalment existents en el moment en què comenci a vigir aquesta Llei, sempre que no suposin un augment del volum de la construcció i que no afectin l'explotació de la infraestructura tramviària.⁵⁵

Article 165. Obres o instal·lacions en zones de domini públic

1. Per executar obres o instal·lacions en una zona de domini públic d'un servei tramviari de caràcter interurbà és necessària l'autorització prèvia de l'administració competent en la gestió tramviària, que l'ha d'atorgar sempre que sigui necessària per a la prestació del servei públic de viatgers o per a un servei d'interès general. Excepcionalment es poden autoritzar obres o instal·lacions d'interès privat que creuin la zona de domini públic, sempre que la causa estigui degudament justificada.

Si les obres són degudes a serveis o activitats municipals o d'urbanització, l'autorització correspon a l'ajuntament, amb l'informe previ vinculant de l'administració competent en la gestió tramviària. En qualsevol cas, ha de sufragar les obres qui les promogui.

2. Les autoritzacions han de fixar les condicions tècniques i temporals d'execució de les obres o instal·lacions autoritzades a la zona de domini públic, procurant que l'afectació del sistema de transport de viatgers sigui mínima. Abans d'atorgar l'autorització preceptiva, s'ha de donar audiència a l'empresa concessionària o

⁵³ Article derogat pel DL 8/2020, de 13 de maig, esmentat en la nota 1. Vegeu també la Llei 2/2020, de 15 d'octubre, esmentada en la nota 1.

⁵⁴ Paràgraf modificat pel DL 2/2017, de 26 de maig, esmentat en la nota 1.

⁵⁵ Apartat afegit pel DL 2/2017, de 26 de maig, esmentat en la nota 1.

explotadora del tramvia perquè informi sobre els condicionants tècnics de les obres que es preveuen a la zona de domini públic.

3. Quan la infraestructura tramviària estigui integrada en el domini públic municipal o d'altres administracions públiques, l'autorització a la qual es refereixen els apartats anteriors l'ha de concedir l'ajuntament o l'organisme titular del domini públic afectat, amb l'informe previ de l'administració competent en la gestió tramviària, que té caràcter vinculant pel que fa als aspectes de naturalesa ferroviària, havent escoltat, si escau, l'empresa explotadora del servei tramviari.

4. El dret d'ús que han de concedir les administracions titulars dels ponts, túnels i altres infraestructures d'obra civil a favor de l'administració titular del sistema tramviari que hi passa, s'ha d'acordar per mitjà de convenis entre les administracions implicades.

Article 166. Llicències per a obres de conservació i manteniment

Les obres de conservació i manteniment de les línies i les instal·lacions tramviàries i la resta de serveis auxiliars directament relacionats amb aquesta explotació no necessiten autoritzacions, permisos ni llicències administratives.

Article 167. Manteniment, conservació i neteja de la infraestructura tramviària

Amb caràcter general, el manteniment, la conservació i la neteja de la infraestructura tramviària i dels elements instal·lats en la plataforma de la via essencials per explotar el sistema tramviari, corresponen a l'administració que n'és titular o, en cas de gestió indirecta del servei tramviari, a l'empresa concessionària o explotadora del servei.

Article 168. Aplicació subsidiària de la norma

1. Per a tot el que aquesta llei no preveu sobre el transport públic de viatgers prestat mitjançant un sistema o mitjà tramviari, són aplicables les disposicions que estableix per al transport ferroviari.

2. En matèria d'inspecció i sanció, és aplicable al transport tramviari el règim que estableix la secció 6a del capítol anterior.

SECCIÓ 2a EXPLOTACIÓ COMBINADA

Article 169. Definició

1. Quan un servei de transport permanent de viatgers de caràcter interurbà es presta mitjançant explotació ferroviària en els trams interurbans i explotació tramviària en els trajectes urbans, té la consideració de transport ferroviari combinat, i s'ha de sotmetre a la normativa reguladora de cada tipus de servei en els trams interurbà i urbà, respectivament, tot i que ha de dependre d'una única autoritat competent, que ha de ser la titular del traçat que representi el quilometratge més llarg sobre el percentatge total del servei autoritzat.

2. L'administració titular del traçat ha de declarar, mitjançant una resolució administrativa i havent donat audiència prèvia al concessionari i als ajuntaments afectats, quins trams de trajecte tenen la consideració de transport ferroviari i quins de transport tramviari.

CAPÍTOL III FERROCARRIL DE SÓLLER

SECCIÓ 1a DEFINICIÓ I CARACTERÍSTIQUES

Article 170. Definició

1. El ferrocarril de Sóller és un mitjà de transport públic de viatgers, entès com el que es presta per compte d'altri mitjançant una retribució econòmica, en què s'hi han d'admetre totes les persones que ho vulguin i compleixin les condicions que s'estableixin.

2. El ferrocarril de Sóller, en consideració al fet que fa més de cent anys que es va construir i explotar per primera vegada, té la consideració de tren històric i turístic. En conseqüència, queda exclòs de l'àmbit d'aplicació del Reglament 1370/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, sobre els serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera, pel qual es deroguen els reglaments (CEE) 1191/69 i (CEE) 1107/70 del Consell, d'acord amb l'article 1.2 d'aquest reglament.

Article 171. Característiques

1. El ferrocarril de Sóller és un servei de transport públic de viatgers de titularitat de l'administració, prestat en règim de gestió indirecta mitjançant una empresa privada, per la qual cosa l'explotació està sotmesa a les condicions que s'estableixen en el títol de concessió.

2. L'administració competent per a la gestió del transport ferroviari a l'illa de Mallorca és la competent per autoritzar, regular i controlar la prestació del servei i les possibles modificacions del traçat.

3. En consideració al caràcter turístic del servei materialitzat en la prestació simultània de trajectes de caràcter discrecional, l'administració no pot atorgar compensacions econòmiques per cobrir-ne els costos d'explotació. Hi és aplicable el règim que s'estableix en el capítol III del títol I de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, modificada per la Llei 9/2013, de 4 de juliol.

SECCIÓ 2a ADJUDICACIÓ I PRESTACIÓ DEL SERVEI

Article 172. Adjudicació del servei

1. Per regla general, l'explotació del servei s'ha d'adjudicar mitjançant un procediment obert, d'acord amb les normes que estableix el Reial Decret Legislatiu 3/2011, de 14 de novembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de contractes del sector públic, o la norma que el substitueixi. El contracte d'adjudicació tindrà naturalesa de contracte administratiu especial de gestió de serveis públics.

2. La convocatòria per adjudicar el servei ha d'exigir, com a condició essencial, que l'explotació del ferrocarril de Sóller conservi i mantingui la imatge tradicional i típica actual, pel que fa al material mòbil, les instal·lacions i les dependències, principalment les estacions.

Article 173. Prestació del servei

El servei ferroviari s'ha de prestar d'acord amb les condicions que s'estableixen en el títol de concessió o el contracte de servei públic, i amb subjecció, si n'és el cas, a les tarifes que aprovi l'autoritat competent en matèria de transport ferroviari i, si pertoca, per l'autoritat competent en matèria de preus públics, sense perjudici del que estableix l'article 171.3 d'aquesta llei.

Article 174. Itinerari i requisits

1. El servei ferroviari es presta entre les poblacions de Palma i el Port de Sóller, i circula, de manera diferenciada, en tres zones operativament distintes:

Zona 1: de Palma a l'estació de Son Sardina.

Zona 2: de l'estació de Son Sardina a Sóller.

Zona 3: de Sóller al Port de Sóller.

2. El servei que circula per les zones urbanes (zones 1 i 3) es caracteritza perquè es presta a una velocitat màxima de 40 km/h, cosa que permet els passos a nivell tant de vehicles com de vianants.

3. En la zona 2 el servei s'ha de prestar d'acord amb les condicions normals d'un servei ferroviari amb les característiques d'un tren històric i turístic.

4. La prestació del servei ferroviari ha de ser continuada, tret que se suspengui per obres de reparació o millora de les vies o del material mòbil, que s'han d'haver comunicat a l'administració competent en la gestió ferroviària, que les ha d'autoritzar.

5. Quan l'Ajuntament de Palma a la zona 1, o l'Ajuntament de Sóller a la zona 3, hagin de dur a terme actuacions que afectin la via o la prestació del servei, ja sigui per obres noves o per tasques de manteniment o conservació, han de disposar de l'autorització de l'administració competent en la gestió del transport ferroviari, la qual, al seu torn, ha de sol·licitar un informe a l'empresa concessionària sobre la possible incidència en l'explotació del servei i la seguretat. Quan això passi, amb la finalitat que no es produeixin suspensions del servei, l'ajuntament respectiu i l'empresa concessionària han de fixar les dates d'execució de les obres.

6. Per a les obres de conservació i manteniment de la línia, les instal·lacions i la resta de serveis auxiliars directament relacionats amb l'explotació del servei, l'empresa ferroviària, atès el caràcter de transport públic, no necessita autoritzacions, permisos ni llicències administratives.

Les obres de conservació i manteniment en les zones 1 i 3 amb la finalitat d'adequar la via pública i les interseccions d'aquesta amb el servei ferroviari, són a càrrec de l'ajuntament titular de la via.

7. Sense l'acord exprés amb l'explotador del servei no es poden dur a terme obres o modificacions en la via que afectin el perfil longitudinal actual o el traçat en planta d'aquesta ni tampoc l'alçada de la catenària.

Article 175. Vigència del servei

La concessió del ferrocarril de Sóller que s'adjudiqui a partir que entri en vigor aquesta llei ha de tenir una vigència màxima de vint-i-cinc anys.

Article 176. Limitacions a la propietat: domini públic i zones de protecció en les zones 1 i 3

1. Es consideren de domini públic els terrenys ocupats per la infraestructura ferroviària, inclosos els que ocupen la plataforma de la via i els elements funcionals o les instal·lacions afectes a l'ús i l'explotació del ferrocarril.

També formen part del domini públic afecte al servei ferroviari el subsòl i la projecció vertical dels terrenys ocupats per la infraestructura ferroviària, en la forma que es determini reglamentàriament.

2. En els trams d'explotació assenyalats com a zones 1 i 3 s'estableix que la zona de protecció és contigua al domini públic i consisteix en una franja de terreny de quatre metres comptats des de les arestes exteriors de la plataforma de la via. Aquesta franja es pot reduir en determinades zones de sòl urbà consolidat, a proposta de l'ajuntament afectat i amb l'informe previ favorable de l'administració ferroviària i del ferrocarril de Sóller.

(...) *Suprimit*⁵⁶

3. A la zona de protecció són d'aplicació els punts 2 i 3 de l'article 164.⁵⁷

Article 177. Limitacions a la propietat en la zona 2

Són aplicables al ferrocarril de Sóller els articles 130 a 137 del títol II, capítol I, secció 4a d'aquesta llei, respecte del domini públic, les zones de protecció, els límits d'edificació, les normes especials i les obres i activitats.

Article 178. Activitats complementàries

1. L'administració competent en matèria de transports pot autoritzar l'ús dels edificis i les instal·lacions que formen part del domini ferroviari del ferrocarril de Sóller per als serveis i les activitats complementaris al servei ferroviari encaminats a obtenir ingressos que contribueixin a mantenir les instal·lacions. Els ajuntaments han d'adaptar el planejament urbanístic als usos autoritzats.

2. Els terrenys ocupats per les línies de ferrocarrils i els edificis ubicats en els mateixos terrenys que estiguin dedicats a estacions, magatzems o a qualsevol altre servei indispensable per explotar aquestes línies, estan exempts del pagament de l'impost sobre béns immobles.

Article 179. Normativa aplicable

En tot allò que no preveu aquest capítol són aplicables les disposicions de les seccions 3a, 5a (articles 138 i 139), 6a, 7a i 8a del capítol I del títol II d'aquesta llei, i les que la despleguen. En allò que aquesta llei no preveu, sempre que no contradigui el que estableix aquest capítol, són aplicables les normes relatives als transports per carretera que estableixen la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, modificada per la Llei 9/2013, de 4 de juliol, o la normativa que la substitueixi, i el reglament que la desplegui, i supletòriament la normativa vigent en matèria de contractes administratius especials de gestió dels serveis públics.

⁵⁶ Paràgraf suprimit pel DL 2/2017, de 26 de maig, esmentat en la nota 1.

⁵⁷ Apartat afegit pel DL 2/2017, de 26 de maig, esmentat en la nota 1.

TÍTOL III

ORDENACIÓ DE LA MOBILITAT

CAPÍTOL I

PRINCIPIS GENERALS

Article 180. Concepte

S'entén per mobilitat el conjunt de desplaçaments que les persones fan per motius laborals, culturals, sanitaris, socials, de lleure o d'altres, que poden ser motoritzats o no motoritzats, com ara a peu o amb bicicleta.

Article 181. Principis

La comunitat autònoma de les Illes Balears ha de promoure polítiques de mobilitat sostenible que respectin els principis següents:

- a) El dret dels ciutadans a l'accés als béns i els serveis en unes condicions de mobilitat adequades, accessibles en els termes establerts a la normativa d'aplicació, i segures, i amb el mínim impacte ambiental i social possible.
- b) L'impuls a la mobilitat sostenible entesa com la que se satisfà en un temps i amb un cost raonables que minimitza els efectes negatius sobre l'entorn i la qualitat de vida de les persones.
- c) La implicació de la societat en la presa de decisions que afectin la mobilitat de les persones i les mercaderies.
- d) El compliment dels tractats internacionals vigents a Espanya relatius a la preservació del clima i la qualitat ambiental, pel que fa a la mobilitat i l'adequació a les polítiques comunitàries en aquesta matèria.
- e) L'establiment de nous serveis de transport supeditat a l'existència d'un volum de demanda d'acord amb els costos d'inversió, operació i manteniment, tenint en compte les maneres alternatives de qualitat, preu i seguretat adequades, com també els resultats de l'avaluació ambiental.

Article 182. Objectius

En la política d'impuls a la mobilitat sostenible, la comunitat autònoma de les Illes Balears ha de perseguir els objectius següents:

- a) Contribuir a millorar el medi ambient urbà i rural, la salut i la seguretat dels ciutadans, les polítiques de desenvolupament sostenible i l'eficiència de l'economia, fent un ús més racional dels recursos naturals.
- b) Integrar les polítiques de desenvolupament urbà, econòmic i de mobilitat de manera que es minimitzin els desplaçaments habituals, i facilitar l'accessibilitat eficaç, eficient i segura als serveis bàsics amb el mínim impacte ambiental.
- c) Promoure la disminució del consum d'energia i la millora de l'eficiència energètica tenint en compte les polítiques de gestió de la demanda.
- d) Establir mecanismes de coordinació per aprofitar al màxim els transports col·lectius, siguin transports públics o transport escolar o d'empresa.
- d) [sic] A l'efecte, s'ha de facilitar, quan s'escaigui, la reserva de places per als escolars i alumnes en la xarxa de transport regular de viatgers per carretera d'ús general. Les condicions del servei i econòmiques s'hauran de concretar a través del corresponent conveni de col·laboració entre les administracions competents

en matèria de transport regular i de transport escolar. El conveni de col·laboració podrà tenir la mateixa durada que el termini del contracte de la xarxa de transport regular de viatgers per carretera d'ús general. En aquest cas, també s'haurà d'acomplir la normativa sobre transport escolar.⁵⁸

- e) Efectuar i dur a terme propostes innovadores que afavoreixin un ús més racional del vehicle privat, com el cotxe multiusuari o el cotxe compartit.
- f) Establir fórmules d'integració tarifària del transport públic a cadascuna de les Illes Balears, d'acord amb les competències de cada administració pública i des del principi de la cooperació institucional.
- g) Millorar la velocitat comercial del transport públic de viatgers.
- h) Fomentar propostes i actuacions que contribueixin a la millora de la seguretat viària.
- i) Fomentar la reducció de l'accidentalitat.
- j) Fomentar els mitjans de transport de menor cost social, econòmic, ambiental i energètic tant per a persones com per a mercaderies, com també l'ús del transport públic i col·lectiu i altres mitjans de transport no motoritzat.
- k) Fomentar la intermodalitat dels mitjans de transport, tenint en compte el conjunt de xarxes i mitjans de transport que faciliten el desenvolupament de mitjans alternatius al vehicle privat motoritzat, especialment la bicicleta.
- l) Fomentar mitjans de transport més accessibles com a via imprescindible per aconseguir la integració i la millora de la qualitat de vida personal.

Article 183. Foment de la mobilitat no motoritzada

1. Les administracions públiques de les Illes Balears han de promoure els desplaçaments a peu i amb bicicleta, tant en l'exercici de les seves competències en matèria de mobilitat com en relació amb d'altres competències interrelacionades, com ara la planificació urbanística, la ubicació de serveis públics o la construcció d'infraestructures.

2. Els ajuntaments de les Illes Balears han de desenvolupar accions dirigides a facilitar els desplaçaments segurs a peu i amb bicicleta dins el seu terme municipal, adoptant mesures de pacificació del trànsit, creant itineraris específics en els casos de major concentració de demanda i compatibilitzant adequadament els distints usos del viari urbà.

3. Les administracions públiques de les Illes Balears han de fomentar i facilitar l'ús de la bicicleta en l'accés a aquells centres que siguin generadors de grans demandes de mobilitat, com ara centres educatius, sanitaris, esportius o d'oci.

4. Els edificis destinats a serveis públics s'han de dotar, en la mesura que això sigui possible, d'aparcaments per a bicicletes.

5. Els edificis d'ús residencial de nova construcció han de disposar d'emplaçaments específics per a bicicletes, segurs i resguardats, i en una ubicació que permeti un accés còmode des de la xarxa viària, d'acord amb les condicions que reglamentàriament s'estableixin.

6. Les estacions ferroviàries i d'autobusos han de disposar d'emplaçaments específics per a bicicletes, en un nombre adequat a la demanda potencial.

⁵⁸ Llettra afegida per la Llei 6/2018, de 22 de juny, esmentada en la nota 1.

CAPÍTOL II

INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ

Article 184. Concepte

Correspon al Govern de les Illes Balears la planificació territorial de la mobilitat poblacional, que ha de perseguir l'objectiu d'integrar els mitjans de transport en un sistema comú, eficaç i operatiu, atenent els principis de desenvolupament sostenible i accessibilitat universal, des del respecte al medi ambient i al paisatge, afavorint els desplaçaments en vehicles col·lectius per sobre dels viatges en vehicle privat així com l'ús de vehicles més eficients i amb combustibles alternatius al petroli, especialment en el transport col·lectiu.

Article 185. Instruments de planificació

1. Els instruments de planificació de la mobilitat són un conjunt d'eines que persegueixen l'objectiu d'implantar maneres de desplaçar-se més sostenibles en l'àmbit geogràfic que correspongui, prioritzant la reducció del transport individual en benefici dels sistemes col·lectius i altres mitjans no motoritzats de transports i desenvolupant els que facin compatibles el creixement econòmic, la cohesió social, la seguretat viària i la defensa del medi ambient, garantint alhora una millor qualitat de vida per als ciutadans.

2. Les determinacions dels instruments de planificació relatives a la mobilitat prevalen sobre les determinacions dels instruments d'ordenació del territori, d'ordenació urbanística, d'infraestructures i de transport.

3. S'estableixen els instruments de planificació de la mobilitat següents:

- a) El Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears, regulat en el capítol II del títol II de la Llei 6/1999, de 3 d'abril, de les directrius d'ordenació territorial de les Illes Balears i de mesures tributàries.
- b) Els plans insulars de serveis de transport regular de viatgers per carretera (PISTRVC).
- c) Els plans de mobilitat urbana sostenible.

SECCIÓ 1a

PLANS INSULARS DE SERVEIS DE TRANSPORT REGULAR DE VIATGERS PER CARRETERA

Article 186. Concepte i naturalesa

1. Els plans insulars de serveis de transport regular de viatgers per carretera (PISTRVC) són l'instrument que té per objecte la planificació i l'ordenació del transport públic regular de viatgers per carretera en tot l'àmbit insular de les illes de Mallorca, Menorca i Eivissa. En queda expressament exclosa l'illa de Formentera per la doble naturalesa insular i municipal, respecte de la qual aquests serveis s'han de regular en el pla de mobilitat urbana sostenible corresponent, que estableixen els articles 189 i següents d'aquesta llei.

2. La iniciativa per elaborar i aprovar el pla insular de serveis de transport regular de viatgers per carretera correspon als organismes que exerceixin la gestió ordinària d'aquest transport públic en l'àmbit territorial respectiu.

3. Aquests plans s'han d'ajustar als principis que recull aquesta llei i a les orientacions, els criteris i les mesures generals que estableixi el Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears.

Article 187. Contingut

1. Els plans insulars de serveis han d'incloure, com a mínim, la informació següent relativa al seu àmbit d'aplicació:

- a) El diagnòstic de la situació actual dels serveis de transport públic regular de viatgers per carretera, amb una atenció especial a:
 - La identificació de les zones amb problemes d'accessibilitat a les xarxes i als serveis de transport públic regular de viatgers per carretera.
 - La identificació de les zones amb desajustos significatius entre l'oferta i la demanda de transport públic regular de viatgers per carretera.
 - La identificació de les deficiències significatives en la qualitat dels serveis de transport públic regular de viatgers per carretera.
 - La identificació dels dèficits i les disfuncions en les infraestructures de transport públic regular de viatgers per carretera.
- b) Els objectius concrets que s'han d'aconseguir a mitjà i llarg termini en matèria de transport públic regular de viatgers per carretera.
- c) La planificació integrada de l'oferta de serveis i infraestructures de transport públic regular interurbà, amb una atenció especial a l'optimització, la coordinació i la integració.
- d) La configuració de l'oferta dels contractes de gestió de serveis de transport regular de viatgers per carretera.
- e) Una anàlisi de la viabilitat de les mesures proposades en matèria dels serveis i les infraestructures de transport públic regular interurbà, a partir de criteris econòmics, socials i ambientals.
- f) Un estudi economicofinancer que valori les actuacions proposades i estableixi els recursos directes i indirectes amb els quals es pretenen finançar.
- g) Els procediments per fer-ne el seguiment, l'avaluació i la revisió.

2. A l'hora de planificar i ordenar els serveis del transport públic regular de viatgers per carretera, els plans insulars han de tenir en compte l'oferta i la demanda tant de transport privat com ferroviari, i les previsions de noves infraestructures de la xarxa viària i ferroviària que continguin els plans directors sectorials de carreteres i de mobilitat de les Illes Balears.

Article 188. Revisió

Els plans insulars de serveis s'han de revisar com a mínim cada vuit anys, en els termes que s'estableixin reglamentàriament.

SECCIÓ 2a PLANS DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE

Article 189. Concepte

1. Els plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS) són els instruments que tenen per objecte ordenar i planificar la mobilitat en els entorns urbans.

2. L'àmbit d'aplicació dels plans de mobilitat urbana sostenible és el municipi, tot i que pot incloure diversos municipis que comparteixin un esquema de mobilitat interdependent, amb l'acord corresponent dels ajuntaments afectats.

3. Els plans de mobilitat urbana sostenible s'han d'ajustar al que estableix la normativa aplicable, als principis que recull aquesta llei i a les orientacions, els criteris i les mesures generals que estableixen el Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears i els plans insulars de serveis de transport regular de viatgers per carretera.

Article 190. Contingut

1. Els plans de mobilitat urbana sostenible han d'incloure, com a mínim, la informació següent relativa al seu àmbit d'aplicació:

- a) El diagnòstic de la situació actual de la mobilitat.
- b) Els objectius concrets a mitjà i llarg termini en matèria de mobilitat. Aquests objectius han de ser coherents amb els objectius generals i els indicadors d'avaluació i control que estableixen tant el Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears com el pla insular corresponent.
- c) Les mesures concretes de mobilitat sostenible que permetin assolir els objectius proposats.
- d) Una anàlisi de la viabilitat de les mesures proposades a partir de criteris econòmics, socials i ambientals.
- e) Un estudi economicofinançer que valori les actuacions proposades i estableixi els mecanismes de finançament oportuns.
- f) Els procediments per fer-ne el seguiment, l'avaluació i la revisió.

2. Els plans de mobilitat urbana sostenible han de determinar el disseny i el dimensionament de les xarxes viàries i de transport públic; les infraestructures i les mesures específiques per a vianants i ciclistes; les condicions de seguretat lligades a la mobilitat; els sistemes d'estacionament; les accions de gestió de la mobilitat per a col·lectius específics, com ara persones amb discapacitat o mobilitat reduïda, col·legis o centres de treball, entre d'altres; i els aspectes de l'ordenació urbanística rellevants a l'hora de determinar aspectes quantitatius i qualitatius de la demanda de transport i establir mesures de promoció d'una mobilitat més sostenible.

Article 191. Tramitació

1. La iniciativa per elaborar i aprovar els plans de mobilitat urbana sostenible correspon als ajuntaments. Amb caràcter previ a l'aprovació, l'ajuntament ha de requerir un informe a la conselleria competent en matèria de mobilitat del Govern de les Illes Balears. Aquest informe s'ha de pronunciar expressament sobre la coherència del pla amb els objectius d'aquesta llei i els objectius i les mesures que estableix el Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears, i és vinculant en els aspectes que siguin competència del Govern de les Illes Balears.

També és preceptiu sol·licitar un informe al consell insular corresponent, que és vinculant en els aspectes que siguin competència del consell insular esmentat.

2. Els plans de mobilitat urbana sostenible a què es refereix aquest article s'han de sotmetre a informació pública en els termes que reglamentàriament s'estableixin i d'acord amb el que prevegi la normativa vigent.

3. Tots els municipis que, d'acord amb la normativa de règim local, hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers, han de tramitar i aprovar el pla de

mobilitat urbana sostenible corresponent. També han d'elaborar i aprovar un pla de mobilitat urbana sostenible els municipis que determini el Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears.

Article 192. Revisió

Els plans de mobilitat urbana sostenible s'han de revisar cada vuit anys, en els termes que reglamentàriament s'estableixin.

CAPÍTOL III INSTRUMENTS D'AVALUACIÓ I MILLORA

Article 193. Instruments d'avaluació i millora

1. Els instruments d'avaluació i millora de la mobilitat tenen per finalitat fixar els efectes potencials de determinades actuacions de caràcter territorial sobre la mobilitat i el sistema de transports, com també definir mesures dirigides a garantir-ne la sostenibilitat.

2. S'estableixen els instruments d'avaluació i millora de la mobilitat següents:

- a) Els estudis de mobilitat de grans centres atractius de mobilitat.
- b) Els estudis de viabilitat de grans infraestructures de transport.

SECCIÓ 1a ESTUDIS DE MOBILITAT DE GRANS CENTRES GENERADORS DE MOBILITAT

Article 194. Concepte i contingut

1. Els estudis de mobilitat de grans centres generadors de mobilitat són els instruments d'avaluació de la mobilitat que tenen per objecte definir les mesures i les actuacions necessàries per garantir que les necessitats de mobilitat generades per determinats desenvolupaments urbanístics se satisfacin d'acord amb els principis que recull aquesta llei.

2. El contingut i la tramitació d'aquests estudis s'han d'ajustar a la normativa reguladora de l'ordenació territorial i urbanística de la comunitat autònoma de les Illes Balears.

SECCIÓ 2a ESTUDIS DE VIABILITAT DE GRANS INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT

Article 195. Concepte i característiques⁵⁹

1. L'estudi de viabilitat de grans infraestructures de transport s'ha d'integrar dins l'estudi informatiu definit en els articles 121, 161 i 162, en el cas d'infraestructures ferroviàries, amb l'objecte de formar part de la presa de decisió sobre quina és l'alternativa més adequada en referència a la viabilitat econòmica, financera, social, territorial i mediambiental de construcció d'una gran infraestructura de transport, i

⁵⁹ Article modificat pel DL 8/2020, de 13 de maig, esmentat en la nota 1. Vegeu també la Llei 2/2020, de 15 d'octubre, esmentada en la nota 1.

com a part integrant de l'anàlisi multicriteri que necessàriament ha d'incloure l'estudi informatiu per determinar-ne l'alternativa més adequada.

2. Les inversions en infraestructures que s'indiquen a continuació s'han d'incloure en un estudi de viabilitat de grans infraestructures de transport:

- a) Noves autopistes, autovies o desdoblament de calçada.
- b) Nous trams de la xarxa ferroviària o tramviària.
- c) Noves infraestructures de transport terrestre que comportin una inversió econòmicament rellevant.
- d) Modificacions i adaptacions d'infraestructures de transport terrestre existents que comportin una inversió econòmica rellevant.

En el cas de les infraestructures no ferroviàries, la legislació sectorial corresponent ha de determinar el paper d'aquest estudi de viabilitat dins la tramitació de cada tipus de projecte.

3. Als efectes dels epígrafs c) i d) de l'apartat anterior, es considera que una nova infraestructura de transport terrestre o la modificació i l'adaptació d'una infraestructura de transport terrestre ja existent representen una inversió econòmica rellevant quan l'import total previst, incloent-hi les expropiacions o qualsevol altra càrrega econòmica necessària per posar en servei la infraestructura i excloent-ne l'impost sobre el valor afegit, sigui superior a deu milions d'euros.

4. Els estudis de viabilitat de grans infraestructures de transport han d'incloure, com a mínim, la caracterització de la mobilitat en l'àmbit afectat abans i després de l'execució de la infraestructura, una avaluació de la rendibilitat socioeconòmica i financera de la infraestructura i una dels impactes en el territori i en el medi ambient.

Article 196. Comitè Avaluador⁶⁰

Derogat

DISPOSICIONS ADDICIONALS

Disposició adicional primera. Principis generals

S'habilita el Govern de les Illes Balears perquè, d'acord amb l'article 58.3 de l'Estatut d'Autonomia, estableixi els principis generals sobre les matèries que són competència pròpia dels consells insulars.

Disposició adicional segona. Actualització de les quanties pecuniàries

S'autoritza el Govern de les Illes Balears per actualitzar les quanties pecuniàries que s'estableixen en aquesta llei, a fi d'adequar-les als canvis de valor adquisitiu de la moneda, segons els índexs oficials de l'Institut Nacional d'Estadística.

Disposició adicional tercera. Règims especials de recollida de viatgers

Tots els règims especials de recollida de viatgers amb vehicles de turisme fora dels municipis per als quals s'hagi expedit l'autorització de transport interurbà ja constituïts quan entri en vigor aquesta llei, es mantenen vigents mentre l'òrgan competent no decideixi suprimir-los o modificar-los.

⁶⁰ Article derogat pel DL 8/2020, de 13 de maig, esmentat en la nota 1. Vegeu també la Llei 2/2020, de 15 d'octubre, esmentada en la nota 1.

Disposició addicional quarta. Limitacions quantitatives

1. Si la legislació estatal ho permet, es faculta l'administració competent en la gestió dels transports terrestres perquè, entre els criteris que fixi reglamentàriament el Govern de les Illes Balears, estableixi les limitacions quantitatives que el desplegament reglamentari esmentat prevegi per a l'atorgament d'autoritzacions noves que habilitin tant per al transport públic interurbà amb vehicles de turisme com per a l'arrendament de vehicles amb conductor.

2. En el supòsit anterior, l'òrgan competent per gestionar els transports terrestres ha d'establir els criteris quantitatius per determinar el nombre màxim de llicències municipals d'autotaxi en els municipis de l'àmbit territorial propi.

Disposició addicional cinquena. Transmissió de les llicències d'autotaxi

Les persones físiques i jurídiques que siguin titulars de més de dues llicències d'autotaxi quan entri en vigor aquesta llei, poden transmetre-les a adquirents distints, els quals han de complir el que estableix l'article 52.3 d'aquesta llei, o a favor d'un adquirent únic, en el qual cas no és aplicable la limitació que estableix l'article esmentat.

Disposició addicional cinquena bis. Contractació per plaça en els serveis de transport discrecional de viatgers en autobús, amb origen o destinació en ports o aeroports de les Illes Balears⁶¹

1. La contractació per plaça en els serveis de transport discrecional de viatgers en autobús, amb origen o destinació en ports o aeroports de les Illes Balears, es realitzarà d'acord amb el que reglamentàriament s'estableixi, mitjançant decret del Govern de les Illes Balears, tal com s'estipula en l'article 63.2.b) d'aquesta llei.

2. Mentre no es dugui a terme el desenvolupament reglamentari, la contractació per plaça en els serveis de transport discrecional de viatgers en autobús, amb origen o destinació en ports o aeroports de les Illes Balears, es podrà dur a terme en els supòsits i amb la justificació que s'estableix en els articles 1 i 2 del Decret Llei 2/2023, de 6 de març, de mesures urgents en matèria de servei públic discrecional de transport de viatgers i altres mesures vinculades a sectors econòmics.

Disposició addicional sisena. Aplicació de la normativa tramviària a d'altres sistemes de transport

La normativa que estableix aquesta llei relativa al transport tramviari és aplicable a d'altres sistemes de transport que presentin les mateixes característiques que el servei tramviari, o característiques similars, pel que fa a la plataforma de via i la naturalesa jurídica.

Disposició addicional setena. Règim d'ús provisional d'edificis i instal·lacions afectes al domini ferroviari ubicats en sòl rústic

1. L'administració competent en la gestió del transport ferroviari pot admetre i autoritzar els usos docents, educatius, científics, culturals, de lleure, recreatius o esportius, amb caràcter provisional, en els edificis o les instal·lacions que formin part del domini ferroviari ubicats en qualsevol categoria de sòl rústic, sempre que no s'hi

⁶¹ Disposició afegida per la Llei 1/2024, de 16 de febrer, esmentada en la nota 1.

hagi dut a terme de manera efectiva cap dels usos ferroviaris propis que en van motivar la construcció. Aquests usos han de cessar quan sigui necessari destinar els edificis o les instal·lacions als usos originaris.

2. L'autorització per als usos a què es refereix l'apartat anterior requereix que es compleixin les condicions següents:

- a) Que l'ús provisional sigui promogut per alguna administració pública o per qualsevol de les entitats instrumentals que en depenen.
- b) Que se'n justifiqui la necessitat i l'oportunitat, com també el caràcter no permanent, ateses les característiques tècniques o la temporalitat.
- c) Que l'ajuntament afectat emeti un informe previ relatiu a les competències municipals que puguin resultar afectades.

3. En el moment en què l'òrgan de l'administració ferroviària adopti l'ordre de cessaments dels usos provisionals autoritzats, l'òrgan o l'entitat administrativa que els dugui a terme té l'obligació de cessar-los immediatament i de retornar l'edifici o la instal·lació a l'estat original o anterior a l'execució d'aquests usos, i no té dret a percebre cap tipus d'indemnització. En qualsevol cas, l'ús provisional a què es refereix aquesta disposició està subjecte al règim que prevegi la normativa autonòmica sectorial aplicable en matèria d'activitats.

Disposició addicional vuitena. Estudis de viabilitat de grans infraestructures de transports

Totes les inversions que figurin en qualsevol conveni de col·laboració signat entre la comunitat autònoma de les Illes Balears i el Govern central o altres organismes públics sobre grans infraestructures de transports abans que s'aprovi aquesta llei estan exemptes de sotmetre's als estudis de viabilitat de grans infraestructures de transports, que es regulen en el capítol III del títol III d'aquesta llei.

Disposició addicional novena. Impacte de gènere

En el text de la llei, les referències fetes a les paraules ciutadà, viatger, conductor, titular, usuari, prestatari, denunciat, interessat, creditor i interventor, tant en singular com en plural, s'han d'entendre referides a ambdós gèneres, masculí i femení, llevat dels títols habilitants o les autoritzacions de transports, la modificació dels quals suposaria el canvi de denominació.

DISPOSICIONS TRANSITÒRIES

Disposició transitòria primera. Desplegament reglamentari de les llicències d'autotaxi de set places i cobrament individual per seient

1. Mentre no es despleguin reglamentàriament els articles 49.b) i 73.1 d'aquesta llei, no es poden adscriure llicències d'autotaxi ni autoritzacions de transport públic discrecional de viatgers a vehicles de turisme de més de cinc places, comptant la persona que condueix.

2. Els vehicles destinats al transport públic de viatgers amb vehicles de turisme que estiguin autoritzats per transportar persones amb mobilitat reduïda quan entri en vigor aquesta llei no podran transportar més de cinc persones, comptant la persona que condueix, fins que no s'aprovi el desplegament reglamentari corresponent.

3. L'òrgan competent per a la gestió dels transports terrestres ha de determinar, mitjançant la disposició administrativa oportuna, els requisits necessaris per expedir les llicències d'autotaxi per als vehicles de set places, comptant la persona que condueix.

4. Mentre no es desplegui reglamentàriament l'article 63.2.b) d'aquesta llei no es poden prestar els serveis de transport que s'hi estableixen.

Disposició transitòria segona. Règim específic per a l'illa d'Eivissa en matèria de transport públic discrecional de viatgers amb vehicles de turisme per a l'any 2014

1. Durant l'any 2014, els ajuntaments de l'illa d'Eivissa poden atorgar autoritzacions municipals estacionals de transport públic de viatgers amb vehicles de turisme que tinguin una durada estacional determinada, a l'àmbit territorial dels territoris municipals respectius.

2. Els ajuntaments atorgants han d'adoptar un acte administratiu per aprovar un pla regulador que determini les condicions de prestació del servei i el nombre màxim d'autoritzacions que es poden atorgar; les condicions a les quals s'han de subjectar; els drets i les obligacions i la quantia de la taxa, si s'escau, que comporten per als adjudicataris; els supòsits de revocació, i el termini de durada, que no pot ser inferior a una temporada estival ni superior a dues, i que ha de donar dret a l'explotació del servei durant un termini no inferior a dos mesos ni superior a quatre cada temporada estival.

3. Perquè els vehicles autoritzats pels ajuntaments puguin prestar servei fora del municipi en què tenen domiciliada l'autorització han d'obtenir l'autorització habilitant del Consell Insular d'Eivissa, titular de les competències sobre els transports interurbans, el qual ha de disposar el que correspongui perquè es puguin fer els recorreguts interurbans en les mateixes condicions de prestació que els titulars de les llicències municipals fixes, amb subjecció en tot al règim de càrrega i descàrrega i a les tarifes aprovades aplicables.

Aquestes autoritzacions només tindran validesa a l'illa d'Eivissa.

Disposició transitòria tercera. Transport turístic

Mentre no s'estableixin reglamentàriament les condicions per prestar el servei de transport turístic en l'àmbit de la comunitat autònoma de les Illes Balears, és aplicable el Decret 96/2006, de 24 de novembre, pel qual es regulen els transports turístics terrestres en l'àmbit de les Illes Balears o la normativa que el substitueixi, en tot allò que no s'oposi a aquesta llei.

Disposició transitòria quarta. Procediment sancionador

Aquesta llei no és aplicable als procediments sancionadors iniciats en virtut de fets anteriors a la llei que s'estiguin tramitant quan aquesta entri en vigor.

Disposició transitòria cinquena. Vigència de les actuals concessions de servei públic de viatgers

Les concessions actuals de serveis públics de viatgers per carretera i per ferrocarril mantenen la vigència que estableixi el seu títol de concessió.

Disposició transitòria sisena. Clàusules mediambientals i flota de transport públic

En els processos de renovació o adquisició de noves flotes de transport públic terrestre, l'administració ha de vetllar perquè els contractes i les licitacions incloguin clàusules mediambientals que prioritzin els vehicles amb un menor nivell d'emissions de CO₂, de tal manera que es permeti transitar cap a un model de transport públic sostenible.

DISPOSICIÓ DEROGATÒRIA

Disposició derogatòria única

1. Es deroguen totes les disposicions del mateix rang que aquesta llei, o d'un rang inferior, que contradiguin el que s'hi estableix.
2. En particular, queden derogats:
 - El Decret Llei 1/2012, de 10 de febrer, de mesures orientades a prevenir l'oferta il·legal en matèria de transports a l'illa d'Eivissa.
 - El Decret Llei 6/2012, de 8 de juny, de mesures urgents sobre el règim sancionador en matèria de transport públic discrecional de viatgers amb vehicles de turisme en l'àmbit territorial de la comunitat autònoma de les Illes Balears.
 - El Decret Llei 12/2012, de 14 de desembre, de modificació del Decret Llei 6/2012, de 8 de juny, de mesures urgents sobre el règim sancionador en matèria de transport públic discrecional de viatgers amb vehicles de turisme en l'àmbit territorial de la comunitat autònoma de les Illes Balears.
 - El Decret 90/1983, de 22 de desembre, sobre homologació i actualització del model oficial del llibre de reclamacions a utilitzar en les administracions i vehicles de serveis públics de transport de viatgers i mercaderies per carretera de competència d'aquesta comunitat autònoma (BOCAIB núm. 2/1984, de 31 de gener).
 - El Decret 106/1985, de 15 de novembre, sobre normes d'utilització de material mòbil en els serveis regulars i discrecionals de transport de viatgers per carretera a les Balears (BOCAIB núm. 35/1985, de 30 de novembre).
 - El Decret 67/1988, de 28 de juliol, pel qual es regulen les autoritzacions de transports regulars temporals de viatgers amb vehicles denominats minitrens o trens turístics de carretera de caràcter interurbà, en l'àmbit de la comunitat autònoma de les Illes Balears (BOCAIB núm. 94/1988, de 6 d'agost).
 - El Decret 24/1991, de 7 de març, regulador del règim de suport a la renovació de les flotes de vehicles de les empreses de transport públic regular de viatgers d'ús general per carretera (BOCAIB núm. 47/1991, fascicle 1, de 13 d'abril).
 - El Decret 41/1991, de 2 de maig, pel qual s'estableixen reduccions en el preu dels bitllets dels serveis públics regulars de viatgers per carretera per als pensionistes i les persones majors de 65 anys (BOCAIB núm. 63/1991, de 18 de maig).
 - El Decret 48/1992, de 23 de juliol, pel qual es fixen els itineraris autoritzats per a la circulació dels vehicles amb càrrega superior a 16,5 tones, dels vehicles articulats de longitud total superior a 15 metres i dels trens de carretera de més de 14 metres, que no sobrepassin les condicions que estableixen els

- articles 55, 57 i 58 del Codi de la circulació a l'àmbit de la comunitat autònoma de les Illes Balears (BOCAIB núm. 95/1992, de 8 d'agost).
- El Decret 43/1998, de 3 d'abril, sobre règim jurídic de les autoritzacions de transport per carretera de viatgers i mercaderies (BOCAIB núm. 52/1998, de 16 d'abril).
 - El Decret 108/1998, de 27 de novembre, pel qual es revisa el mínim de percepció per als serveis de transport públic regular de viatgers per carretera d'ús general (BOCAIB núm. 157/1998, de 10 de desembre).
 - El Decret 52/2000, de 24 de març, de creació de la Comissió de Transports entre la Conselleria d'Obres Públiques, Habitatge i Transport i la Conselleria de Medi Ambient (BOCAIB núm. 43/2000, de 4 d'abril).
 - El Decret 110/2000, de 21 de juliol, pel qual es modifica el Decret 52/2000, de 24 de març, de creació de la Comissió de Transports entre la Conselleria d'Obres Públiques, Habitatge i Transport i la Conselleria de Medi Ambient (BOCAIB núm. 94/2000, d'1 d'agost).
 - El Decret 9/2011, d'11 de febrer, de principis generals sobre els modes d'explotació del transport ferroviari, tramviari i combinat (BOIB núm. 25/2011, de 19 de febrer).
 - L'Ordre del conseller de Foment de 18 de desembre de 2001, sobre confecció de quadres tarifaris i quantia del mínim de percepció en euros, i l'establiment de normes per al pagament dels serveis públics regulars permanents d'ús general de transport de viatgers per carretera (BOIB núm. 154/2001, de 25 de desembre).
 - L'Ordre de la consellera d'Obres Públiques, Habitatge i Transports de 28 de juny de 2006, per la qual es modifica la quantia del mínim de percepció del servei públic regular de transport de viatgers per carretera en la comunitat autònoma de les Illes Balears, i es modifiquen les normes de pagament del títol de transport en relació amb aquests serveis (BOIB núm. 92/2006, d'1 de juliol).

DISPOSICIONS FINALS

Disposició final primera. Modificació de l'article 58 de la Llei 6/1999, de 3 d'abril, de les directrius d'ordenació territorial de les Illes Balears i de mesures tributàries

Es modifica el punt 1 de l'article 58 del capítol I del títol II de la Llei 6/1999, de 3 d'abril, de directrius d'ordenació territorial de les Illes Balears i de mesures tributàries, que queda redactat de la manera següent:

“1. Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears.”

Disposició final segona. Modificació del capítol II del títol II de la Llei 6/1999, de 3 d'abril, de les directrius d'ordenació territorial de les Illes Balears i de mesures tributàries

1. Es modifica el capítol II del títol II de la Llei 6/1999, de 3 d'abril, de directrius d'ordenació territorial de les Illes Balears i de mesures tributàries, que queda redactat amb els articles següents:

“Capítol II

El Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears

Article 60. Concepte i àmbit d'aplicació

1. El Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears (PDSMIB) constitueix el marc orientador per a l'ordenació de la mobilitat i dels serveis i les infraestructures del transport, d'acord amb els principis i els objectius de mobilitat que estableix la Llei de

transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears i d'altra normativa sectorial vigent.

2. L'àmbit d'aplicació del Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears és la comunitat autònoma de les Illes Balears.

Article 61. Vinculació i elaboració

1. El Pla director sectorial de mobilitat ha de ser respectat per la resta d'instruments de planificació, avaluació i millora de la mobilitat, i és vinculant per als consells insulars, les entitats locals, els organismes públics i d'altres organismes dependents del Govern de les Illes Balears o d'altres administracions públiques.

2. L'elaboració del Pla director sectorial de mobilitat s'ha de basar en enquestes de mobilitat que permetin caracteritzar les pautes de mobilitat de la població resident i turística de les Illes Balears, d'acord amb les condicions que s'estableixin reglamentàriament.

Article 62. Contingut

1. El Pla director sectorial de mobilitat s'ha d'ajustar als principis que estableixen aquesta llei, la Llei 14/2000, de 21 de desembre, d'ordenació territorial, i la resta de normativa que hi sigui aplicable, i ha d'incloure, com a mínim, els aspectes següents relatius al seu àmbit d'aplicació:

- a) El diagnòstic de la situació actual de la mobilitat, amb especial atenció a les pautes temporals i espacials, el repartiment modal i la relació entre la mobilitat terrestre i la resta de mitjans marítims i aeris.
- b) La projecció previsible de les variables de mobilitat i la concreció d'aquestes en escenaris futurs de referència per a la mobilitat.
- c) Els objectius generals en matèria de mobilitat sostenible, amb indicació expressa de l'horitzó temporal.
- d) Les orientacions i els criteris d'intervenció que han de guiar l'actuació de les administracions públiques per eliminar les disfuncions detectades amb relació a la mobilitat sostenible.
- e) Les mesures generals que s'han d'adoptar per aconseguir els objectius establerts en matèria de mobilitat sostenible i, en qualsevol cas, per aconseguir millorar les connexions interinsulars, especialment en el cas de Formentera, coordinar i integrar els diversos mitjans de transport, específicament la connectivitat del port d'Eivissa amb l'aeroport i els centres sanitaris, optimitzar l'oferta de transport públic terrestre i promoure els desplaçaments no motoritzats.
- f) Les directrius sobre el desenvolupament, si és el cas, de noves infraestructures tant de la xarxa viària com ferroviària, o de la seva modificació, amb l'objecte de satisfer la demanda potencial.
- g) La determinació d'aquells municipis que han de ser objecte d'un pla de mobilitat urbana sostenible.

h) Els indicadors d'avaluació i control per fer el seguiment de l'evolució de la mobilitat.

2. Correspon al Govern de les Illes Balears, per mitjà de la conselleria competent en matèria de mobilitat, la iniciativa per elaborar el Pla director sectorial de mobilitat, com també, si escau, per revisar-lo. Durant el procediment d'elaboració s'ha de garantir la coordinació amb els departaments del Govern de les Illes Balears, els consells insulars i els ajuntaments les competències dels quals puguin quedar afectades.

3. Correspon al Govern de les Illes Balears, amb l'informe previ del Consell Balear de Transports Terrestres, aprovar el Pla director sectorial de mobilitat. Fins que aquest pla no s'hagi aprovat definitivament es poden elaborar els instruments de planificació, avaluació i millora de la mobilitat que es preveuen en aquesta llei, d'acord amb els principis inspiradors i els criteris que s'hi assenyalen.

Article 63. Revisió

El Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears s'ha de revisar com a mínim cada vuit anys, en els termes que reglamentàriament s'estableixin. Amb caràcter biennal, o amb una periodicitat inferior si així ho estableix el Pla, s'ha de fer un seguiment de la consecució dels objectius del Pla i se n'han de revisar les determinacions.”

2. Els articles 64 i 65 de la Llei 6/1999, de 3 d'abril, de les directrius d'ordenació territorial de les Illes Balears i de mesures tributàries, queden sense contingut.

Disposició final tercera. Modificació de l'article 7 de la Llei 13/1998, de 23 de desembre, d'atribució de competències als consells insulars en matèria de transports terrestres

Es modifica l'article 7, apartat 3, paràgraf segon, de la Llei 13/1998, de 23 de desembre, d'atribució de competències als consells insulars en matèria de transports terrestres, que queda redactat de la manera següent:

“La Comissió Interinsular de Coordinació del Transport per Carretera ha d'estar integrada pels membres següents:

- a) Un president, que serà el conseller del Govern de les Illes Balears competent en matèria de transport terrestre, o la persona en qui delegui.
- b) Sis vocals: tres designats en representació dels consells insulars de Menorca, Eivissa i Formentera, i tres designats pel conseller competent en matèria de transport terrestre del Govern de les Illes Balears.”

Disposició final quarta. Addició d'un article 7 bis a la Llei 5/1990, de 24 de maig, de carreteres de les Illes Balears

1. S'addiciona un article 7 bis a la Llei 5/1990, de 24 de maig, de carreteres de les Illes Balears, que queda redactat de la manera següent:

“Article 7 bis

1. Els plans directors sectorials de carreteres ha de contenir la planificació del transport amb bicicleta a la xarxa viària interurbana, atenent els principis bàsics següents:

- a) El planejament integral de la xarxa interurbana de vials per a bicicletes, que presti una atenció especial a la continuïtat amb les xarxes locals.
- b) La conveniència social, mediambiental, econòmica i d'impulsar i desenvolupar una xarxa de vials per a bicicletes en tant que instrument de cohesió social i territorial.
- c) L'ús prioritari, sempre que sigui compatible amb la seguretat i els criteris de protecció del medi ambient, de les xarxes públiques municipals de camins.
- d) La seguretat dels ciclistes i de la resta de persones que es puguin desplaçar en l'entorn dels vials per a bicicletes (vianants i ocupants de vehicles motoritzats).

2. Els plans directors sectorials de carreteres han de classificar els tipus de vials per a bicicletes segons el nivell de segregació amb el trànsit motoritzat sota la premissa essencial que, com més velocitat permeti el disseny de la carretera, més gran ha de ser el nivell de segregació entre aquesta i el vial per a bicicletes.

3. Els plans directors sectorials de carreteres han d'establir els criteris de disseny i execució dels vials per a bicicletes, com a mínim pel que fa a:

- a) La secció del traçat (amplada mínima i recomanada dels carrils, condicions tècniques de segregació del vial, etc.).
- b) Les interseccions.
- c) La pavimentació.
- d) La integració paisatgística.”

Disposició final cinquena. Modificació de l'article 14 de la Llei 5/1990, de 24 de maig, de carreteres de les Illes Balears

S'afegeix el punt 6 a l'article 14 de la Llei 5/1990, de 24 de maig, de carreteres de les Illes Balears, que queda redactat de la manera següent:

“6. Els projectes han de procurar que la carretera i les instal·lacions que la complementen s'integrin paisatgísticament en l'entorn i han de preveure les canalitzacions de les xarxes elèctriques, telefòniques i telemàtiques i les mesures per preservar la biodiversitat i evitar les inundacions i els impactes sobre la pèrdua de terra.”

Disposició final sisena. Modificació de la Llei 8/2006, de 14 de juny, de creació del Consorci de Transports de Mallorca

Es modifica l'article 3 de la Llei 8/2006, de 14 de juny, de creació del Consorci de Transports de Mallorca, que queda redactat de la manera següent:

“Article 3. Naturalesa jurídica

1. El Consorci de Transports de Mallorca es crea com un consorci, òrgan de naturalesa corporativa amb personificació pública, amb personalitat jurídica i patrimoni propi i independent del dels seus membres, i amb capacitat d'obrar plena per a la satisfacció de les finalitats pròpies en el marc de la legislació vigent.

2. El Consorci de Transports de Mallorca es regeix pel dret administratiu, amb caràcter general, i d'acord amb les particularitats que estableixen aquesta llei i els seus estatuts. A més, li són aplicables la Llei 7/2010, de 21 de juliol, del sector públic instrumental de la comunitat autònoma de les Illes Balears, la resta de legislació aplicable específicament als consorcis, les disposicions relatives als organismes

públics i, en particular, les que corresponen als organismes autònoms, en la mesura que siguin compatibles amb la naturalesa peculiar dels consorcis.”

Disposició final setena. Modificació de la Llei 3/1993, de 4 de maig, per a la millora de l'accessibilitat i de la supressió de les barreres arquitectòniques

L'article 35 de la Llei 3/1993, de 4 de maig, per a la millora de l'accessibilitat i de la supressió de les barreres arquitectòniques, es modifica d'acord amb el text següent:

1. Es modifica l'apartat 1, que queda redactat de la manera següent:
“1. S'han de facilitar a les persones amb discapacitat l'accés necessari per a l'entrada en els mitjans de transport públics i la seva utilització, com també l'espai físic necessari per ubicar les cadires de rodes i altres utensilis d'ajuda. En els vehicles que presten serveis públics de transport interurbà, aquest espai físic es pot ubicar en la bodega, si en disposen, sense perjudici del que estableix l'article 8 de la Llei 1/2014, de 21 de febrer, de cans d'assistència.”
2. S'hi afegeix un nou apartat 5:
“5. Els autobusos interurbans o suburbans amb escalons han de disposar de plataforma elevadora amb una superfície d'allotjament per a una cadira de rodes d'unes dimensions mínimes de 1.300 mil·límetres de longitud i 750 mil·límetres d'amplada.”

Disposició final vuitena. Modificació de la Llei 7/2013, de 26 de novembre, de règim jurídic d'instal·lació, accés i exercici d'activitats a les Illes Balears

S'afegeix l'apartat j) a l'article 2.2 de la Llei 7/2013, que queda redactat de la manera següent:

“j) La instal·lació de punts de recàrrega per a vehicle elèctric i la seva recàrrega energètica, independentment de la seva titularitat, tant a noves activitats com a les activitats existents. No obstant això, no eximeix del títol habilitant l'activitat que la conté en cas necessari, ni de les autoritzacions sectorials que corresponguin.”

Disposició final novena. Normativa subsidiària

En tot allò que no prevegi aquesta llei és aplicable la legislació estatal vigent en aquesta matèria.

Disposició final desena. Entrada en vigor

Aquesta llei entra en vigor l'endemà d'haver estat publicada en el *Butlletí Oficial de les Illes Balears*.