

## Presidència de la Generalitat

*LLEI 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana. [2011/3979]*

Sia notori i manifest a tots els ciutadans que Les Corts han aprovat i jo, d'acord amb el que estableixen la Constitució i l'Estatut d'Autonomia, en nom del rei, promulgue la Llei següent:

### PREÀMBUL

Mobilitat, progrés i llibertat s'han entrelaçat en els últims dos segles de la història de les societats avançades, i han transformat radicalment l'escenari d'aïllament i subdesenvolupament en què transcorria la vida de la immensa major part de les persones, per mitjà de la multiplicació de les possibilitats per a desplaçar-se i, per tant, de les opcions de treball, formació i accés als servicis, al mateix temps que les empreses generaven cada vegada més riquesa i ocupació. Vaixells de vapor, ferrocarrils, tramvies, metropolitans, l'automòbil i l'aviació comercial han transformat els límits geogràfics de la vida de les persones des de l'estretor dels murs de les aldees fins als nivells d'interrelació social i cultural que han superat l'una darrere de l'altra totes les fronteres. Al mateix temps, i parafrasejant Larra, pegades a les rodes dels nous modes de transport es difonia la pols de les idees i de la llibertat, fins a extrems que cap pensador il·lustrat haguera pogut vaticinar.

En començar el segle XXI sabem, no obstant això, que l'espiral virtuosa de mobilitat i desenvolupament té límits i condicionants molt clars. *Traffic in Towns*, la cèlebre obra de Buchanan, ja va avançar en 1963 que el cost que la qualitat de vida de les nostres ciutats estava pagant a l'automòbil era inassumible. Per tant, tenim el repte que cada vegada més ciutadans i ciutadanes puguen moure's fàcilment per a satisfer les seues aspiracions en relació amb l'ocupació, la formació i els servicis, però que això siga compatible a tindre un entorn urbà d'alta qualitat, en el qual podem disfrutar d'un espai urbà al servici de les persones, amb un aire net i amb una factura energètica, en especial pel que fa als combustibles fòssils, que no ens porten a nivells de dependència no assumibles.

Recuperar la ciutat, fer el transport accessible per a tots, disminuir les emissions danyoses per a la salut i tindre nivells de seguretat cada vegada més alts, són objectius comuns que han de guiar el desenvolupament de la mobilitat en els pròxims anys, de manera que la Comunitat Valenciana pugua homologar-se en esta matèria amb les regions més avançades del continent que han sabut trobar vies adequades per a unir desenvolupament i qualitat de vida. En poques paraules, es tracta d'avançar cap a un patró més equilibrat de mobilitat en què els desplaçaments a peu i amb bicicleta i el transport públic tinguen un paper cada vegada més rellevant tant en el centre dels espais metropolitans com en els àmbits cada vegada més amplis als quals s'estén la mobilitat quotidiana.

L'atenció preferent sobre esta qüestió està especialment en raó tant de l'actual magnitud de les xifres de mobilitat, com de la progressió que aconseguirà en els pròxims anys. D'acord amb estudis solvents, en les pròximes dos dècades els desplaçaments diaris en àrees com les de la Comunitat Valenciana poden duplicar-se. Ens trobem, no tan sols davant de la necessitat de resoldre un problema present, sinó amb l'oportunitat de desenvolupar un ventall d'accions preventives en la matèria, que tendixen al fet que en les pròximes dècades el nostre territori aconseguisca també en qüestions de mobilitat l'alt nivell d'excel·lència a què en matèria de qualitat de vida i de capacitat de progrés aspira la ciutadania.

Gràcies a la Unió Europea disposem d'una àmplia bateria d'anàlisi, criteris, objectius i normes que ens permeten avançar cap a este objectiu a l'uníson amb la resta dels països membres, i donar solucions semblants a problemes que són comuns a tota la ciutadania europea. Ens trobem, així, davant d'un nou escenari integrat en la seua essència per una sèrie d'interessants disposicions: les directives comunitàries 91/440 i 51/2004, que estableixen un nou model de prestació de servicis ferroviaris amb separació de la infraestructura i els servicis, la Directiva 2004/49, que estableix les bases per a avançar en la seguretat ferroviària, el Reglament CE 1371/2007, sobre els drets dels usuaris del ferrocarril

## Presidencia de la Generalitat

*LEY 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana. [2011/3979]*

Sea notorio y manifiesto a todos los ciudadanos que Les Corts han aprobado y yo, de acuerdo con lo establecido por la Constitución y el Estatuto de Autonomía, en nombre del rey, promulgo la siguiente Ley:

### PREÁMBULO

Movilidad, progreso y libertad se han venido entrelazando en los últimos dos siglos de la historia de las sociedades avanzadas transformando radicalmente el escenario de aislamiento y subdesarrollo en el que transcurría la vida de la inmensa mayor parte de las personas, mediante la multiplicación de las posibilidades para desplazarse y por lo tanto de las opciones de trabajo, formación y acceso a los servicios, a la vez que las empresas generaban cada vez más riqueza y empleo. Barcos a vapor, ferrocarriles, tranvías, metropolitanos, el automóvil y la aviación comercial han ido transformando los límites geográficos de la vida de las personas desde la estrechez de los muros de las aldeas hasta niveles de interrelación social y cultural que han ido superando una tras otra todas las fronteras. Al tiempo, y parafraseando a Larra, pegadas a las ruedas de los nuevos modos de transporte se difundía el polvo de las ideas y de la libertad, hasta extremos que ningún pensador ilustrado hubiera podido vaticinar.

Al comenzar el siglo XXI sabemos, sin embargo, que la espiral virtuosa de movilidad y desarrollo tiene límites y condicionantes muy claros. *Traffic in Towns*, la cèlebre obra de Buchanan, ya avanzó en 1963 que el coste que la calidad de vida de nuestras ciudades estaba pagando al automóvil era inasumible. Tenemos por lo tanto el reto de que cada vez más ciudadanos y ciudadanas puedan moverse fácilmente para satisfacer sus aspiraciones en relación con el empleo, la formación y los servicios, pero que ello sea compatible con tener un entorno urbano de alta calidad, en el que podamos disfrutar de un espacio urbano al servicio de las personas, con un aire limpio y con una factura energética, en especial en lo referente a los combustibles fósiles, que no nos aboque a niveles de dependencia no asumibles.

Recuperar la ciudad, hacer el transporte accesible para todos, disminuir las emisiones dañinas para la salud y tener niveles de seguridad cada vez más altos, son pues objetivos comunes que tienen que guiar el desarrollo de la movilidad en los próximos años, de manera que la Comunitat Valenciana pueda homologarse en esta materia con las regiones más avanzadas del continente que han sabido encontrar vías adecuadas para unir desarrollo y calidad de vida. En pocas palabras, se trata de avanzar hacia un patrón más equilibrado de movilidad en el que los desplazamientos a pie y en bicicleta y el transporte público tengan un papel cada vez más relevante tanto en el corazón de los espacios metropolitanos como en los ámbitos cada vez más amplios a los que se extiende la movilidad cotidiana.

La atención preferente sobre esta cuestión está especialmente en razón tanto de la actual magnitud de las cifras de movilidad, como de la progresión que va a alcanzar en los próximos años. De acuerdo con estudios solventes, en las próximas dos décadas los desplazamientos diarios en áreas como las de la Comunitat Valenciana pueden duplicarse. Nos encontramos, pues, no tan sólo ante la necesidad de solventar un problema presente, sino con la oportunidad de desarrollar un abanico de acciones preventivas en la materia, tendentes a que en las próximas décadas nuestro territorio alcance también en cuestiones de movilidad el alto nivel de excelencia al que en materia de calidad de vida y de capacidad de progreso aspira la ciudadanía.

Gracias a la Unión Europea disponemos de una amplia batería de análisis, criterios, objetivos y normas que nos permiten avanzar hacia tal objetivo al unísono con el resto de los países miembros, dando soluciones semejantes a problemas que son comunes a toda la ciudadanía europea. Nos encontramos así ante un novedoso escenario integrado en su esencia por una serie de interesantes disposiciones: las Directivas comunitarias 91/440 y 51/2004 que establecen un nuevo modelo de prestación de servicios ferroviarios separando infraestructura y servicios, la Directiva 2004/49 que sienta las bases para avanzar en la seguridad ferroviaria, el Reglamento CE 1371/2007 sobre derechos de los

i, especialment, el Reglament CE 1370/2007, de 23 d'octubre de 2007, sobre els servicis públics de transport, que defineix un nou escenari de tanta profunditat en la matèria que, sens dubte, per si sol acomoda la resta del marc legal vigent, i referma, així, els principis en què es basa, entre els quals cal destacar molt especialment la consideració dels servicis de transport com un servici públic coherent amb les potestats genèriques de les administracions d'ordenació i gestió, i obert a la selecció del millor operador, ja siga públic o privat, que l'eficiència i l'interés general aconsellen en cada cas.

Aplicant els criteris abans assenyalats, el títol I de la llei encomana a les administracions públiques un paper central de cara a impulsar patrons equilibrats de mobilitat i, en particular, l'ús del transport públic i la potenciació dels desplaçaments amb bicicleta i, sobretot, a peu. Les ciutats de la Comunitat Valenciana tenen percentatges de desplaçaments de vianants difícilment superables. Un model de mobilitat mediterrània associat al gaudi de la ciutat i de l'entorn que suposa, en relació amb altres àmbits, una disminució real dels nivells d'emissions i consums energètics. El manteniment d'este model és un objectiu essencial d'esta llei, que per això no es limita només a fer una sèrie de recomanacions respecte d'això, sinó que s'introdueix en l'essència del model, en propagnar obertament un desenvolupament de models urbans en què la integració d'usos, les densitats intermèdies, la contigüitat dels desenvolupaments i la qualitat de l'entorn propicien este tipus de desplaçaments.

Altres models urbans, amb la residència i els servicis, els comerços i les activitats dispersos en el territori, impliquen la impossibilitat de teixir xarxes de transport públic vertaderament efectives, i obliguen a l'ús del vehicle privat fins i tot per a les qüestions més quotidianes. Els plans de mobilitat previstos en el capítol III del títol I, inserits en el procés d'ordenació urbana, asseguraran que els teixits urbans es desenvolupen en el futur de manera racional, tenint en compte el balanç energètic i ambiental del conjunt dels desplaçaments. La figura dels plans de mobilitat s'estén igualment a altres supòsits en què es tracta de crear mecanismes de solució de situacions preexistents, tant pel que fa a nuclis urbans consolidats, com a centres generadors de desplaçaments.

Respecte a l'ús de la bicicleta, la llei incorpora una sèrie de determinacions destinades a potenciar-ne l'ús, entre les quals cal destacar la previsió d'estacionaments en origen i destinació, així com la consideració singular de les seues infraestructures específiques de cara a eliminar els obstacles legals i administratius que puguen impedir-ne el desenvolupament.

Tot el contingut de la llei, i en particular el del títol I, es basa, com no podria ser d'una altra manera, en el més estricte respecte a les competències fixades per la Constitució, l'Estatut d'Autonomia de la Comunitat Valenciana i la legislació aplicable en matèria de règim local. Es consagren les competències de la Generalitat en la mobilitat intracomunitària, al mateix temps que es respecta la funció que han de desenvolupar els ajuntaments tant en relació amb els servicis de transport urbà com en la potenciació dels desplaçaments no motoritzats. L'esmentat respecte al marc competencial no obsta perquè, des del punt de vista del ciutadà, este haja de percebre una oferta integrada de transport, més enllà d'estes competències i dels límits administratius. Els principis generals d'eficiència i coordinació de les administracions que presideixen el nostre ordenament jurídic s'apliquen en este cas tant en l'adopció d'un ampli ventall de mecanismes de concertació, com per mitjà del suport en l'Agència Valenciana de Mobilitat, ens públic de la Generalitat, la conformació del qual li permet tindre un paper destacat en matèria de coordinació del transport públic i foment de la mobilitat equilibrada, així com en la gestió del taxi en els espais metropolitanos.

Respecte al transport de viatgers, el títol II de la llei enllaça la rica tradició del nostre ordenament jurídic en la matèria amb el que estableix el reglament esmentat 1370/2007. D'esta manera, figures del nostre dret de transport d'eficiència àmpliament contrastada, com són el projecte i el contracte de servici públic de transport (nova terminologia dels contractes de servici públic de transport per carretera), s'acomoden a les noves circumstàncies, estenen-les a qualsevol servici públic de transport i, en relació amb el que estableix el Reglament 1370/2007, que potencia els aspectes relatius a la identificació i la compensació en relació amb les obligacions de servici públic.

usuarios del ferrocarril y, especialmente el Reglamento CE 1370/2007 de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte, que define un nuevo escenario de tanto calado en la materia que sin duda por sí sólo acomoda el resto del marco legal vigente, afirmando así los principios en los que se basa, entre los que cabe destacar muy especialmente la consideración de los servicios de transporte como un servicio público coherente con las potestades genéricas de las administraciones de ordenación y gestión, y abierto a la selección del mejor operador, ya sea público o privado, que la eficiencia y el interés general aconsejen en cada caso.

Aplicando los criterios antes señalados, el título I de la ley encomienda a las administraciones públicas un papel central de cara a impulsar patrones equilibrados de movilidad y, en particular, el uso del transporte público y la potenciación de los desplazamientos en bicicleta y, sobre todo, a pie. Las ciudades de la Comunitat Valenciana tienen porcentajes de desplazamientos peatonales difícilmente superables. Un modelo de movilidad mediterránea asociado al disfrute de la ciudad y del entorno que supone, en relación con otros ámbitos, una disminución real de los niveles de emisiones y consumos energéticos. El mantenimiento de este modelo es un objetivo esencial de esta ley, que por ello no se limita tan sólo a hacer una serie de recomendaciones al respecto, sino que se introduce en la esencia del modelo, al propagnar abiertamente un desarrollo de modelos urbanos en los que la integración de usos, las densidades intermedias, la contigüidad de los desarrollos y la calidad del entorno propicien este tipo de desplazamientos.

Otros modelos urbanos, con la residencia y los servicios, los comercios y las actividades dispersos en el territorio, implican la imposibilidad de tejer redes de transporte público verdaderamente efectivas, y obligan al uso del vehículo privado incluso para las cuestiones más cotidianas. Los planes de movilidad previstos en el capítulo III del título I, insertados en el proceso de ordenación urbana, asegurarán que los tejidos urbanos se desarrollen en el futuro de manera racional, teniendo en cuenta el balance energético y ambiental del conjunto de los desplazamientos. La figura de los planes de movilidad se extiende igualmente a otros supuestos en los que se trata de crear mecanismos de solución de situaciones preexistentes, tanto en lo referente a núcleos urbanos consolidados, como a centros generadores de desplazamientos.

Respecto al uso de la bicicleta, la ley incorpora una serie de determinaciones destinadas a potenciar su uso, entre las que cabe destacar la previsión de estacionamientos en origen y destino, así como la consideración singular de sus infraestructuras específicas de cara a eliminar los obstáculos legales y administrativos que puedan impedir su desarrollo.

Todo el contenido de la ley, y en particular el del título I, se basa, como no podría ser de otra forma, en el más estricto respeto a las competencias fijadas por la Constitución, el Estatut d'Autonomia de la Comunitat Valenciana y la legislación aplicable en materia de régimen local. Se consagran las competencias de la Generalitat en la movilidad intracomunitaria, a la vez que se respeta la función que deben desarrollar los ayuntamientos tanto en relación con los servicios de transporte urbano como en la potenciación de los desplazamientos no motorizados. Dicho respeto al marco competencial no obsta para que, desde el punto de vista del ciudadano, éste deba percibir una oferta integrada de transporte, más allá de tales competencias y de los límites administrativos. Los principios generales de eficiencia y coordinación de las administraciones que presiden nuestro ordenamiento jurídico se aplican en este caso tanto en la adopción de un amplio abanico de mecanismos de concertación, como mediante el apoyo en la Agencia Valenciana de Movilidad, ente público de la Generalitat, cuya conformación le permite tener un papel destacado en materia de coordinación del transporte público y fomento de la movilidad equilibrada, así como en la gestión del taxi en los espacios metropolitanos.

Respecto al transporte de viajeros, el título II de la ley enlaza la rica tradición de nuestro ordenamiento jurídico en la materia con lo dispuesto en el citado Reglamento 1370/2007. De esta forma, figuras de nuestro derecho de transporte de eficiencia ampliamente contrastada, como son el proyecto y el contrato de servicio público de transporte (nueva terminología de los contratos de servicio público de transporte por carretera), se acomodan a las nuevas circunstancias, extendiéndolas a cualquier servicio público de transporte y, en relación con lo dispuesto en el Reglamento 1370/2007, potenciando los aspectos relativos a la identificación y compensación en relación con las obligaciones de servicio público.

Generalment oblidat en els plantejaments integrals del transport, el capítol III del títol II de la llei presta una atenció molt especial al sector del taxi, que continuarà sent essencial per a assegurar la mobilitat en zones i horaris en què la demanda no és elevada. Concebut inicialment com un servei municipal, hui en dia l'operació del servei de taxi no es comprén si se cenyix a un sol terme, ja siga metropolitana o rural. Per tant, convé regular este servei com a autòmic, amb independència de les excepcions que es plantegen de cara a articular una adequada transició des de la situació actual. D'altra banda, la llei consagra l'interés públic del taxi i en relació amb això regula la intervenció administrativa en el sector, fonamentalment en l'establiment del corresponent contingent en cada un dels àmbits considerats, així com en el règim tarifari.

La promulgació de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del Sector Ferroviari, cenyida exclusivament als ferrocarrils d'interés general de l'Estat, implica que les diverses comunitats autònomes hagen de desenvolupar marcs normatius propis que regulen les infraestructures ferroviàries. En el cas de la Comunitat Valenciana, després d'analitzar la possibilitat d'una llei específica per a la infraestructura mencionada, en el títol III s'ha optat per una solució més avançada que és la d'una norma estesa a qualsevol tipus d'infraestructures de transport, i s'hi inclouen igualment les plataformes reservades per al transport públic quan no formen part d'una carretera, les infraestructures logístiques i altres de similars. En qualsevol cas, sembla summament convenient mantindre en matèria d'infraestructures el major nivell possible d'homogeneïtat legislativa, de manera que els processos de planificació i d'execució d'infraestructures tenen en esta llei una regulació semblant a la de la Llei 39/2003, assenyalada anteriorment. Igualment succeïx amb les mesures tendents a assegurar la compatibilitat amb l'entorn (homòlogues a les de policia de ferrocarrils de la legislació estatal) i les d'àrees de reserva (igualment homòlogues a les denominades en l'esmentada llei zones de servici), si bé en este últim cas es potencien d'una manera notable amb vista a complir el que estableix l'article 47 de la nostra carta magna amb vista a la participació en les plusvàlues que genere l'acció urbanística dels ens públics.

Així mateix, cal apuntar que existix ja en l'ordenament jurídic autòmic una llei que garanteix el lliure accés als mitjans de transport i a la plena possibilitat de mobilitat i comunicació accessible en l'ús d'estos servicis per a tota la ciutadania de la Comunitat Valenciana, que és la Llei 9/2009, de 20 de novembre, de la Generalitat, d'Accesibilitat Universal al Sistema de Transports de la Comunitat Valenciana.

Finalment, s'ha d'assenyalar que en el procediment d'elaboració de la present llei han sigut consultats els principals agents que representen als sectors afectats per l'aplicació de la norma. Igualment, han informat les diferents conselleries amb competències sobre la matèria objecte de la regulació projectada, els suggeriments de la qual han sigut incorporada majoritàriament i conforme amb el Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana.

Amb els objectius expressats i en l'exercici de les competències que en matèria de transport terrestre reconeix a la Generalitat l'article 49.1.15.<sup>a</sup> de l'Estatut d'Autonomia de la Comunitat Valenciana, en relació amb l'article 148.1.5.<sup>a</sup> de la Constitució Espanyola, es redacta esta llei, a fi de configurar un marc normatiu regulador del transport terrestre a la Comunitat Valenciana.

## **TÍTOL I** **Principis generals**

### **CAPÍTOL I** *Objectius, criteris i competències*

#### *Article 1. Objecte de la llei*

La present llei té com a objecte regular les diverses competències que en matèria de mobilitat corresponen a la Generalitat d'acord amb l'Estatut d'Autonomia de la Comunitat Valenciana, i, en particular:

1. Establir els criteris generals destinats a promoure la mobilitat en el marc del màxim respecte possible per la seguretat, els recursos energètics i la qualitat de l'entorn urbà i del medi ambient.

Generalmente olvidado en los planteamientos integrales del transporte, el capítulo III del título II de la ley presta una atención muy especial al sector del taxi, que seguirá siendo esencial para asegurar la movilidad en zonas y horarios en los que la demanda no es elevada. Concebido inicialmente como un servicio municipal, hoy en día la operación del servicio de taxi no se comprende si se ciñe a un solo término, ya sea metropolitano o rural. Conviene por lo tanto regular tal servicio como autonómico, con independencia de las excepciones que se plantean de cara a articular una adecuada transición desde la situación actual. Por otra parte, la ley consagra el interés público del taxi y en relación con ello regula la intervención administrativa en el sector, fundamentalmente en el establecimiento del correspondiente contingente en cada uno de los ámbitos considerados, así como en el régimen tarifario.

La promulgación de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, ceñida exclusivamente a los ferrocarriles de interés general del Estado, implica que las diversas comunidades autónomas deban desarrollar marcos normativos propios que regulen las infraestructuras ferroviarias. En el caso de la Comunitat Valenciana, tras analizar la posibilidad de una ley específica para dicha infraestructura, en el título III se ha optado por una solución más avanzada cual es la de una norma extendida a cualquier tipo de infraestructuras de transporte, incluyendo igualmente las plataformas reservadas para el transporte público cuando no formen parte de una carretera, las infraestructuras logísticas y otras similares. En todo caso, parece sumamente conveniente mantener en materia de infraestructuras el mayor nivel posible de homogeneidad legislativa, de manera que los procesos de planificación y ejecución de infraestructuras tienen en esta ley una regulación semejante a la de la Ley 39/2003 antes señalada. Igualmente sucede con las medidas tendentes a asegurar la compatibilidad con el entorno (homólogas a las de policia de ferrocarriles de la legislación estatal) y las de áreas de reserva (igualmente homólogas a las denominadas en dicha ley zonas de servicio), si bien en este último caso se potencian de una manera notable en orden a dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 47 de nuestra carta magna en orden a la participación en las plusvalías que genere la acción urbanística de los entes públicos.

Cabe así mismo apuntar que existe ya en el ordenamiento jurídico autonómico una ley que garantiza el libre acceso a los medios de transporte y a la plena posibilidad de movilidad y comunicación accesible en el uso de estos servicios para toda la ciudadanía de la Comunitat Valenciana, que es la Ley 9/2009, de 20 de noviembre, de la Generalitat, de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana.

Por último señalar que en el procedimiento de elaboración de la presente ley han sido consultados los principales agentes que representan a los sectores afectados por la aplicación de la norma. Igualmente, han informado las diferentes consellerias con competencias sobre la materia objeto de la regulación proyectada, cuyas sugerencias han sido incorporadas en su mayor parte y conforme con el Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana.

Con los objetivos expresados y en el ejercicio de las competencias que en materia de transporte terrestre reconoce a la Generalitat el artículo 49.1.15.<sup>a</sup> del Estatut d'Autonomia de la Comunitat Valenciana, en relación con el artículo 148.1.5.<sup>a</sup> de la Constitución Española, se redacta esta ley, con el fin de configurar un marco normativo regulador del transporte terrestre en la Comunitat Valenciana.

## **TÍTULO I** **Principios generales**

### **CAPÍTULO I** *Objetivos, criterios y competencias*

#### *Artículo 1. Objeto de la ley*

La presente ley tiene por objeto regular las diversas competencias que en materia de movilidad corresponden a la Generalitat de acuerdo con el Estatut d'Autonomia de la Comunitat Valenciana, y, en particular:

1. Establecer los criterios generales destinados a promover la movilidad en el marco del mayor respeto posible por la seguridad, los recursos energéticos y la calidad del entorno urbano y del medio ambiente.



2. Regular els instruments de planificació necessaris amb vista a assolir els objectius assenyalats anteriorment.

3. Regular el servei públic de transport terrestre de viatgers i el servei de taxi.

4. Regular les infraestructures de transport, així com les logístiques.

#### *Article 2. Principis generals*

1. Les administracions públiques facilitaran la mobilitat de les persones com a element essencial de la seua qualitat de vida i de les seues possibilitats de progrés en relació amb el desenvolupament de les seues oportunitats d'accés al treball, a la formació, als serveis i a l'oci.

2. Les administracions públiques orientaran el creixement de la mobilitat de manera que se satisfacen simultàniament els següents objectius:

a) La millora constant dels nivells de seguretat, amb la promoció de l'ús dels modes més segurs i, dins de cada mode, la disminució dels índexs d'accidentalitat.

b) La millora de l'accessibilitat de tota la ciutadania amb vista a garantir la igualtat en l'accés a l'ocupació, formació, serveis, relacions socials, oci, cultura i a les altres oportunitats que ofereixen les societats avançades.

c) La salut i la qualitat de l'entorn urbà i del medi ambient, amb la consegüent disminució dels nivells de soroll i emissions atmosfèriques, especialment les que puguen afectar de manera directa la salut i el benestar de les persones.

d) La disminució dels consums energètics específics, amb la potenciació de la utilització dels modes de transport en este sentit més eficients, i amb la promoció de la progressiva utilització de fonts renovables.

e) La participació de la societat en la presa de decisions que afecten la mobilitat de les persones i de les mercaderies.

f) La promoció del transport públic per a totes les persones i de la intermodalitat.

3. Les administracions públiques competents promouran totes aquelles accions de formació i difusió que permeten a ciutadans i ciutadanes triar el mode de transport per a cada desplaçament que consideren idoni en relació tant amb la seua eficiència i qualitat com per les seues afecions energètiques i ambientals.

#### *Article 3. Competències administratives*

1. Correspon a la Generalitat:

a) La potestat normativa en relació amb la mobilitat de les persones, dels serveis de transport públic i de les seues infraestructures dins de la Comunitat Valenciana.

b) La planificació, l'execució i el manteniment de les infraestructures de transport interurbà, excepte aquelles que siguen d'interès general de l'Estat.

c) La provisió dels serveis de transport públic interurbà de viatgers dins de la Comunitat Valenciana.

d) La potestat inspectora i sancionadora en relació amb les seues competències.

2. De la mateixa manera, d'acord amb el que estableix la present llei i en la legislació aplicable en matèria de règim local, a l'administració local correspon:

a) La promoció de patrons equilibrats de mobilitat urbana, en especial en relació amb els desplaçaments a peu i amb altres modes no motoritzats.

b) La planificació, l'execució i el manteniment de les infraestructures de transport urbà, d'acord amb el que s'estableix sobre això en la present norma i en la legislació urbanística i de règim local.

c) La provisió dels serveis de transport públic dins dels nuclis urbans.

3. Les competències abans assenyalades seran exercides sota el principi general de la col·laboració administrativa, de manera que l'acció conjunta de les diverses administracions tinga com a fruit oferir al ciutadà un sistema integrat de transports, tant pel que fa a la planificació de les infraestructures i els serveis, com en els aspectes relacionats amb la intermodalitat, la informació, la tarificació i la coordinació d'itineraris i horaris.

2. Regular los instrumentos de planificación necesarios en orden a alcanzar los objetivos antes señalados.

3. Regular el servicio público de transporte terrestre de viajeros y el servicio de taxi.

4. Regular las infraestructuras de transporte, así como las logísticas.

#### *Artículo 2. Principios generales*

1. Las administraciones públicas facilitarán la movilidad de las personas como elemento esencial de su calidad de vida y de sus posibilidades de progreso en relación con el desarrollo de sus oportunidades de acceso al trabajo, a la formación, a los servicios y al ocio.

2. Las administraciones públicas orientarán el crecimiento de la movilidad de manera que se satisfagan simultáneamente los siguientes objetivos:

a) La mejora constante de los niveles de seguridad, promoviendo el uso de los modos más seguros y, dentro de cada modo, la disminución de los índices de accidentalidad.

b) La mejora de la accesibilidad de toda la ciudadanía en orden a garantizar la igualdad en el acceso al empleo, formación, servicios, relaciones sociales, ocio, cultura y a las demás oportunidades que ofrecen las sociedades avanzadas.

c) La salud y la calidad del entorno y del medio ambiente, con la consegüente disminución de los niveles de ruido y emisiones atmosféricas, especialmente las que puedan afectar de manera directa a la salud y el bienestar de las personas.

d) La disminución de los consumos energéticos específicos, potenciando la utilización de los modos de transporte en tal sentido más eficientes, y promoviendo la progresiva utilización de fuentes renovables.

e) La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.

f) La promoción del transporte público para todas las personas y de la intermodalidad.

3. Las administraciones públicas competentes promoverán todas aquellas acciones de formación y difusión que permitan a ciudadanos y ciudadanas elegir el modo de transporte para cada desplazamiento que consideren idóneo en relación tanto con su eficiencia y calidad, como por sus afecciones energéticas y ambientales.

#### *Artículo 3. Competencias administrativas*

1. Corresponde a la Generalitat:

a) La potestad normativa en relación con la movilidad de las personas, de los servicios de transporte público y de sus infraestructuras dentro de la Comunitat Valenciana.

b) La planificación, ejecución y mantenimiento de las infraestructuras de transporte interurbano, salvo aquellas que sean de interés general del Estado.

c) La provisión de los servicios de transporte público interurbano de viajeros dentro de la Comunitat Valenciana.

d) La potestad inspectora y sancionadora en relación con sus competencias.

2. Del mismo modo, de acuerdo con lo dispuesto en la presente ley y en la legislación aplicable en materia de régimen local, a la administración local le corresponde:

a) La promoción de patrones equilibrados de movilidad urbana, en especial en relación con los desplazamientos a pie y en otros modos no motorizados.

b) La planificación, ejecución y mantenimiento de las infraestructuras de transporte urbano, de acuerdo con lo previsto al respecto en la presente norma y en la legislación urbanística y de régimen local.

c) La provisión de los servicios de transporte público dentro de los núcleos urbanos.

3. Las competencias antes señaladas serán ejercidas bajo el principio general de la colaboración administrativa, de manera que la acción conjunta de las diversas administraciones tenga como fruto ofrecer al ciudadano un sistema integrado de transportes, tanto en lo referente a la planificación de las infraestructuras y los servicios, como en los aspectos relacionados con la intermodalidad, la información, la tarificació y la coordinación de itinerarios y horarios.

#### *Article 4. Agència Valenciana de Mobilitat*

1. L'Agència Valenciana de Mobilitat desenvoluparà les competències de la Generalitat en matèria de servicis de transport públic de viatgers assenyalades en el títol II de la present llei, a més de les pròpies o delegades a la Generalitat que pogueren atribuir-se-li, i exercirà les funcions d'autoritat única de transport en els àmbits metropolitans de la Comunitat Valenciana, en funció dels convenis i els acords que s'establisquen amb altres administracions.

2. Correspon a l'Agència Valenciana de Mobilitat la realització de totes aquelles accions en relació amb la promoció i la difusió de la mobilitat equilibrada i de la potenciació dels desplaçaments no motoritzats i del transport públic que desenvolupe la Generalitat.

3. Exercirà igualment les competències que en matèria d'inspecció i seguretat en el transport de viatgers corresponen a la Generalitat, i s'hi inclourà la corresponent potestat sancionadora.

### CAPÍTOL II

#### *Foment dels desplaçaments no motoritzats*

#### *Article 5. Desplaçaments a peu i amb bicicleta*

1. El desplaçament a peu i, si és el cas, amb bicicleta constitueix l'element essencial del patró de mobilitat dels pobles i les ciutats del sud d'Europa, en general, i de la Comunitat Valenciana, en particular. Pel seu elevat nivell d'eficiència i respecte als valors ambientals i energètics, i la seua contribució a la convivència i a la salut, es conforma com un pilar essencial del nivell de qualitat de vida en relació amb altres territoris.

2. Les administracions públiques de la Comunitat Valenciana promouran els desplaçaments a peu i amb bicicleta tant en l'exercici de les seues competències en matèria de mobilitat, com en relació amb les que tinguen en matèria de planificació urbanística, ubicació de servicis públics, urbanització i construcció d'infraestructures. Els corresponen igualment totes aquelles accions formatives, comunicatives i divulgatives encaminades al fet que es pugua optar pels desplaçaments no motoritzats en aquells casos en què siga possible.

3. Les administracions públiques, atès el model de mobilitat mediterrània, hauran de prendre les mesures necessàries de calmat de trànsit perquè les limitacions de velocitat en zones urbanes s'acomplisquen en tot moment i procurar estendre al màxim de carrers les zones amb un límit de velocitat més apropiat amb l'ús residencial.

#### *Article 6. Foment dels desplaçaments de vianants*

1. Amb vista al fet que els desplaçaments no motoritzats continuen constituint l'element essencial de la mobilitat quotidiana, les administracions públiques propiciarán models de creixement urbà contigus a nuclis existents, amb densitats i tipologies edificatòries adequades, i amb dotacions suficients de servicis públics i privats per a atendre les necessitats quotidianes. Els desenvolupaments no contigus als nuclis urbans consolidats, els desenvolupaments de molt baixa densitat o les ubicacions d'habitatges i altres usos en sòl no urbanitzable es limitaran als casos en què siga justificat per motius d'interés públic, segons criteris tècnics o d'ordenació territorial, d'acord amb la seua normativa específica i sempre que, per mitjà de les accions complementàries que corresponen, no impliquen la dependència de l'ús del vehicle privat per a tot tipus de desplaçaments.

2. El planejament urbanístic i, en el seu desenvolupament, els projectes d'urbanització o d'un altre tipus destinats a condicionar l'espai urbà, tendiran a reforçar el paper dels carrers, les places, les avingudes i la resta d'elements semblants com a espais clau de la vida urbana, i es promourà la tranquil·litat del trànsit i es compaginarà l'atenció preferent per a vianants i, si és el cas, ciclistes, amb una adequada compatibilització amb la resta de modes de transport.

3. Els plans d'ordenació i instruments de planificació de competència municipal, hauran de dissenyar itineraris que permeten la realització de trajectes a peu en condicions de seguretat i comoditat per a conformar una xarxa que recorre la ciutat i connecte els centres escolars i culturals, les zones comercials i d'oci, els jardins, els centres històrics i els servicis públics de concurrència i importància especials.

#### *Artículo 4. Agencia Valenciana de Movilidad*

1. La Agencia Valenciana de Movilidad desarrollará las competencias de la Generalitat en materia de servicios de transporte público de viajeros señaladas en el título II de la presente ley, además de las propias o delegadas a la Generalitat que pudieran atribuirsele, y ejercerá las funciones de autoridad única de transporte en los ámbitos metropolitanos de la Comunitat Valenciana, en función de los convenios y acuerdos que se establezcan con otras administraciones.

2. Corresponde a la Agencia Valenciana de Movilidad la realización de todas aquellas acciones en relación con la promoción y difusión de la movilidad equilibrada y de la potenciación de los desplazamientos no motorizados y del transporte público que desarrolle la Generalitat.

3. Ejercerá igualmente las competencias que en materia de inspección y seguridad en el transporte de viajeros corresponden a la Generalitat, incluyendo la correspondiente potestad sancionadora.

### CAPÍTULO II

#### *Fomento de los desplazamientos no motorizados*

#### *Artículo 5. Desplazamientos a pie y en bicicleta*

1. El desplazamiento a pie y, en su caso, en bicicleta constituye el elemento esencial del patrón de movilidad de los pueblos y ciudades del sur de Europa, en general, y de la Comunitat Valenciana, en particular. Dados su elevado nivel de eficiencia y respeto a los valores ambientales y energéticos, y su contribución a la convivencia y a la salud, se conforma como un pilar esencial del nivel de calidad de vida en relación con otros territorios.

2. Las administraciones públicas de la Comunitat Valenciana promoverán los desplazamientos a pie y en bicicleta tanto en el ejercicio de sus competencias en materia de movilidad, como en relación con las que ostentan en materia de planificación urbanística, ubicación de servicios públicos, urbanización y construcción de infraestructuras. Les corresponden igualmente todas aquellas acciones formativas, comunicativas y divulgativas encaminadas a que se pueda optar por los desplazamientos no motorizados en aquellos casos en los que sea posible.

3. Las administraciones públicas, teniendo en cuenta el modelo de movilidad mediterránea, deberán tomar las medidas necesarias de calmatado del tráfico para que las limitaciones de velocidad en zonas urbanas se cumplan en todo momento y procurar extender al máximo de calles las zonas con un límite de velocidad más apropiado con el uso residencial.

#### *Artículo 6. Fomento de los desplazamientos peatonales*

1. En orden a que los desplazamientos no motorizados sigan constituyendo el elemento esencial de la movilidad cotidiana, las administraciones públicas propiciarán modelos de crecimiento urbano contiguos a núcleos existentes, con densidades y tipologías edificatorias adecuadas, y con dotaciones suficientes de servicios públicos y privados para atender las necesidades cotidianas. Los desarrollos no contiguos a los núcleos urbanos consolidados, los desarrollos de muy baja densidad o las ubicaciones de viviendas y otros usos en suelo no urbanizable se limitarán a los casos en los que resulte justificado por motivos de interés público, en virtud de criterios técnicos o de ordenación territorial, de acuerdo con su normativa específica y siempre que mediante las acciones complementarias que correspondan no impliquen la dependencia del uso del vehículo privado para todo tipo de desplazamientos.

2. El planeamiento urbanístico y, en su desarrollo, los proyectos de urbanización o de otro tipo destinados a acondicionar el espacio urbano, tenderán a reforzar el papel de las calles, plazas, avenidas y demás elementos semejantes como espacios clave de la vida urbana, promoviendo el calmatado del tráfico y compaginando la atención preferente para peatones y, en su caso, ciclistas, con una adecuada compatibilización con el resto de modos de transporte.

3. Los planes de ordenación e instrumentos de planificación de competencia municipal, deberán diseñar itinerarios que permitan la realización de trayectos a pie en condiciones de seguridad y comodidad para conformar una red que recorra la ciudad y conecte los centros escolares y culturales, las zonas comerciales y de ocio, los jardines, los centros históricos y los servicios públicos de especial concurrència e importancia.

#### *Article 7. Actuacions específiques en relació amb l'ús de la bicicleta*

1. Correspon als ajuntaments desenvolupar el conjunt d'accions tendents a facilitar el desplaçament segur amb bicicleta dins dels seus respectius termes municipals, bé amb itineraris específics en aquells casos que concentren les majors demandes, bé per mitjà d'una adequada compatibilització amb altres usos del viari urbà.

2. Correspon a les administracions competents en carreteres i infraestructures de transport adoptar, de manera coordinada entre estes i amb els municipis, les mesures necessàries perquè els desplaçaments a peu o amb bicicleta entre els distints nuclis es puguen realitzar en condicions adequades de funcionalitat i seguretat. En les àrees metropolitanes i en aquelles zones on els nuclis estiguen particularment pròxims es desenvoluparà una xarxa específica per a estos fluxos de vianants i ciclistes. Les condicions de seguretat tendiran a evitar el risc i a aplicar mesures col·lectives de prevenció que eviten disminuir la llibertat i la comoditat de la circulació ciclista. Aquestes mesures afectaran, principalment, el comportament dels vehicles de motor i el disseny viari, sense imposar al ciclista o al seu vehicle, més limitacions que les que imposa la llei de trànsit

3. Les administracions competents en les infraestructures lineals asseguraran la permeabilitat transversal dotant-les de passos en nombre suficient i de qualitat adequada per a afavorir la circulació de vianants i ciclistes, i s'establiran, respecte d'això, les línies de col·laboració que procedisquen amb la resta d'administracions concernides.

4. Es promourà la creació de sistemes públics de lloguer de bicicletes. Reglamentàriament es determinaran les normes de les targetes o títols que en permeten l'ús, afavorint la intermodalitat tant entre ells com amb els títols de transport, de cara a potenciar la intermodalitat i l'accés i la dispersió dels fluxos canalitzats pel transport públic mitjançant la bicicleta.

#### *Article 8. Estacionament de bicicletes*

1. Els edificis d'ús residencial de nova construcció hauran de preveure emplaçaments específics, segurs i resguardats, per a un nombre de bicicletes almenys igual al doble del nombre d'habitadges, en una ubicació que permeta l'accés còmode i fàcil des de la xarxa viària, d'acord amb el que reglamentàriament s'especifique.

2. Els edificis destinats a servicis públics es dotaran de suficients estacionaments per a bicicletes, llevat que això siga impossible donada la configuració o la ubicació de l'edifici on se situen, d'acord amb el que reglamentàriament s'establisca. Les corresponents ordenances municipals, a falta de pla de mobilitat o de previsió en el planejament urbanístic de desenvolupament, podran estendre esta obligació a altres servicis i als centres de treball.

3. Els centres escolars i universitaris, com també els centres hospitalaris, esportius, culturals, comercials i d'oci, i altres punts generadors de demandes importants de mobilitat, adoptaran les mesures necessàries per a impulsar l'ús de la bicicleta, tant mitjançant el desenvolupament d'accessos i estacionaments adequats, com mitjançant les accions internes formatives i difusores que resulten convenients.

4. Els nous estacionaments de vehicles de motor tindran un espai reservat a bicicletes, al menys, d'un 10% del total de places. Si es tracta d'estacionaments sotmesos a tarifa, les places s'ubicaran el més immediat possible als punts de control, i la tarifa aplicable serà proporcional a la de la resta de vehicles.

5. Els ajuntaments podran establir les mesures que corresponguen d'acord amb la normativa vigent perquè l'obligació assenyalada en el punt anterior s'estenga als estacionaments ja existents, i, en qualsevol cas, amb motiu de canvi o renovació de la titularitat concessional.

6. Les estacions de trens i autobusos de nova construcció tindran emplaçaments específics per a bicicletes en nombre suficient a la demanda potencial que hi haja. En els ja existents a l'entrada en vigor d'aquesta llei, es disposarà d'un termini de dos anys per a establir-los.

### CAPÍTOL III *Plans de mobilitat*

#### *Article 9. Concepte i tipus*

1. Els plans de mobilitat són els instruments que concreten, en un àmbit o implantació determinada, els objectius plantejats en esta llei, i

#### *Artículo 7. Actuaciones específicas en relación con el uso de la bicicleta*

1. Corresponde a los ayuntamientos desarrollar el conjunto de acciones tendentes a facilitar el desplazamiento seguro en bicicleta dentro de sus respectivos términos municipales, bien con itinerarios específicos en aquellos casos que concentren las mayores demandas, bien mediante una adecuada compatibilización con otros usos del viario urbano.

2. Corresponde a las administraciones competentes en carreteras e infraestructuras de transporte adoptar, de manera coordinada entre ellas y con los municipios, las medidas necesarias para que los desplazamientos a pie o en bicicleta entre los distintos núcleos puedan realizarse en condiciones adecuadas de funcionalidad y seguridad. En las áreas metropolitanas y en aquellas zonas en donde los núcleos estén particularmente cercanos se desarrollará una red específica para tales flujos peatonales y ciclistas. Las condiciones de seguridad tenderán a evitar el riesgo y a aplicar medidas colectivas de prevención que eviten disminuir la libertad y la comodidad de la circulación ciclista. Estas medidas afectarán principalmente al comportamiento de los vehículos de motor y al diseño viario, sin imponer al ciclista o a su vehículo, más limitaciones que las que imponga la ley de tráfico.

3. Las administraciones competentes en las infraestructuras lineales asegurarán la permeabilidad trasversal dotándolas de pasos en número suficiente y de calidad adecuada para favorecer la circulación de peatones y ciclistas, estableciéndose al respecto las líneas de colaboración que procedan con las restantes administraciones concernidas.

4. Se promoverá la creación de sistemas públicos de alquiler de bicicletas. Reglamentariamente se determinarán las normas de las tarjetas o títulos que permitan su uso, favoreciendo la intermodalidad tanto entre ellos como con los títulos de transporte, de cara a potenciar la intermodalidad y el acceso y dispersión de los flujos canalizados por el transporte público mediante la bicicleta.

#### *Artículo 8. Estacionamiento de bicicletas*

1. Los edificios de uso residencial de nueva construcción deberán contemplar emplazamientos específicos, seguros y resguardados, para un número de bicicletas al menos igual al doble del número de viviendas, en una ubicación que permita el acceso cómodo y fácil desde la red viaria, de acuerdo con lo que reglamentariamente se especifique.

2. Los edificios destinados a servicios públicos se dotarán de suficientes estacionamientos para bicicletas, salvo que ello resulte imposible dada la configuración o ubicación del edificio en donde se sitúen, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca. Las correspondientes ordenanzas municipales, a falta de plan de movilidad o de previsión en el planeamiento urbanístico de desarrollo, podrán extender esta obligación a otros servicios y a los centros de trabajo.

3. Los centros escolares y universitarios, así como los centros hospitalarios, deportivos, culturales, comerciales y de ocio, y otros puntos generadores de demandas importantes de movilidad, adoptarán las medidas necesarias para impulsar el uso de la bicicleta, tanto mediante el desarrollo de accesos y estacionamientos adecuados, como mediante las acciones internas formativas y difusoras que resulten convenientes.

4. Los nuevos estacionamientos de vehículos a motor contarán con un espacio reservado a bicicletas de, al menos, un 10% del total de plazas. Si se trata de estacionamientos sometidos a tarifa, las plazas se ubicarán lo más inmediato posible a los puntos de control, y la tarifa aplicable será proporcional a la del resto de vehículos.

5. Los ayuntamientos podrán establecer las medidas que correspondan de acuerdo con la normativa vigente para que la obligación señalada en el punto anterior se extienda a los estacionamientos ya existentes, y en todo caso con motivo de cambio o renovación de la titularidad concessional.

6. Las estaciones de trenes y autobuses de nueva construcción contemplarán emplazamientos específicos para bicicletas en número suficiente a su demanda potencial. En los ya existentes a la entrada en vigor de esta ley, se dispondrá de un plazo de dos años para este establecimiento.

### CAPÍTULO III *Planes de movilidad*

#### *Artículo 9. Concepto y tipos*

1. Los planes de movilidad son los instrumentos que concreten, en un ámbito o implantación determinada, los objetivos planteados en esta



en particular el gradual progrés cap a patrons més equilibrats de mobilitat, amb participació creixent dels modes no motoritzats i del transport públic. Estos plans definixen igualment les accions i estratègies que s'han d'emprendre amb vista a aconseguir estos objectius, i, per tant, serviran de marc de referència a la planificació concreta en matèria de servicis públics de transport, d'infraestructures i de la resta d'accions en relació amb el condicionament de l'espai urbà.

2. Els plans de mobilitat seran dels tipus següents:

a) Plans municipals de mobilitat.

b) Plans supramunicipals de mobilitat, d'àmbit comarcal o metropolità.

c) Plans de mobilitat d'elements singulars per la seua capacitat de generació o atracció de desplaçaments.

#### *Article 10. Plans municipals de mobilitat*

1. Els plans municipals de mobilitat inclouran una anàlisi dels paràmetres essencials que definixquen la mobilitat en el moment en què es formulen, els objectius en relació amb la seua evolució a mitjà i a llarg termini i aquelles determinacions necessàries per a aconseguir els objectius esmentats.

2. La definició de paràmetres i objectius assenyalats en el punt anterior s'acompanyarà dels indicadors que s'estimen pertinents en relació amb el volum total de desplaçaments i el seu repartiment modal, i els nivells associats de consums energètics, ocupació de l'espai públic, soroll i emissions atmosfèriques, i es particularitzaran les d'efecte hivernacle. L'evolució d'estos últims paràmetres tendirà a la seua reducció progressiva d'acord amb els ritmes i els límits que reglamentàriament s'establixen en relació amb el desenvolupament de les polítiques energètiques i ambientals.

3. Les determinacions dels plans de mobilitat s'estendran al disseny i a les dimensions de les xarxes viàries i de transport públic, a les infraestructures específiques per a vianants i ciclistes, a les condicions de seguretat i eficàcia per a la circulació de vianants i ciclistes, al sistema d'estacionament i als aspectes de l'ordenació urbana rellevants a l'hora de determinar aspectes quantitius i qualitius de la demanda de transport, com ara les densitats urbanístiques, la integració d'usos, la localització de servicis i altres usos atractors de transport, i altres de semblants.

4. Els municipis de més de 20.000 habitants o aquells que tinguen una capacitat residencial equivalent formularan un pla municipal de mobilitat en el termini de quatre anys a partir de l'entrada en vigor d'esta llei.

5. Procedirà igualment en els municipis mencionats la redacció d'un pla municipal de mobilitat o la revisió de l'existent amb motiu de la formulació o revisió del Pla General, o quan s'introduïsquen en este modificacions rellevants en relació amb la demanda de desplaçaments en els termes que reglamentàriament s'establixquen. Esta obligació s'estendrà igualment als municipis de població inferior als 20.000 habitants en aquells casos en què l'instrument urbanístic corresponent preveja aconseguir l'esmentada capacitat residencial o creixements superiors al 50% de les unitats residencials, o del sòl per a activitats productives.

6. En el supòsit previst en el punt anterior, els plans de mobilitat es formularan conjuntament amb l'instrument urbanístic a què acompanyen, corresponent la seua aprovació definitiva a l'òrgan competent en relació amb l'instrument mencionat, amb un informe previ favorable de la conselleria competent en matèria de transports.

7. Els plans municipals de mobilitat seran sotmesos a informació pública en els termes que reglamentàriament s'establixquen, de conformitat, en qualsevol cas, amb el que estableix la Llei 11/2008, de 3 de juliol, de la Generalitat, de Participació Ciutadana de la Comunitat Valenciana, i la seua normativa de desplegament. Després de la seua aprovació seran públics i l'administració que els promoga n'assegurarà la publicitat per mitjà de procediments telemàtics. Igualment establirà un sistema de seguiment dels seus indicadors, i es procedirà a la revisió del pla en el cas que s'advertisquen desviacions significatives sobre estes previsions, quan procedisca reformular els objectius inicials o amb motiu de qualsevol altra circumstància que altere significativament el patró de mobilitat.

8. Els ajuntaments tindran l'obligació de redactar plans de mobilitat en aquells àmbits concrets del seu terme municipal amb una problemàtica de mobilitat específica com ara centres històrics, zones de

ley, y en particular el paulatino progreso hacia patrones más equilibrados de movilidad, con participación creciente de los modos no motorizados y del transporte público. Tales planes definen igualmente las acciones y estrategias a emprender en orden a alcanzar tales objetivos, sirviendo por lo tanto de marco de referencia a la planificación concreta en materia de servicios públicos de transporte, de infraestructuras y del resto de acciones en relación con el acondicionamiento del espacio urbano.

2. Los planes de movilidad serán de los siguientes tipos:

a) Planes municipales de movilidad.

b) Planes supramunicipales de movilidad, de ámbito comarcal o metropolitano.

c) Planes de movilidad de elementos singulares por su capacidad de generación o atracción de desplazamientos.

#### *Artículo 10. Planes municipales de movilidad*

1. Los planes municipales de movilidad incluirán un análisis de los parámetros esenciales que definan la movilidad en el momento en el que se formulen, los objetivos en relación con su evolución a medio y largo plazo y aquellas determinaciones necesarias para alcanzar dichos objetivos.

2. La definición de parámetros y objetivos señalados en el punto anterior se acompañará de los indicadores que se estimen pertinentes en relación con el volumen total de desplazamientos y su reparto modal, y los niveles asociados de consumos energéticos, ocupación del espacio público, ruido y emisiones atmosféricas, particularizando las de efecto invernadero. La evolución de estos últimos parámetros tenderá a su reducción progresiva de acuerdo con los ritmos y límites que reglamentariamente se establezcan en relación con el desarrollo de las políticas energéticas y ambientales.

3. Las determinaciones de los planes de movilidad se extenderán al diseño y dimensionamiento de las redes viarias y de transporte público, a las infraestructuras específicas para peatones y ciclistas, a las condiciones de seguridad y eficacia para la circulación peatonal y ciclista, al sistema de estacionamiento y a los aspectos de la ordenación urbana relevantes a la hora de determinar aspectos cuantitativos y cualitativos de la demanda de transporte, tales como las densidades urbanísticas, la integración de usos, la localización de servicios y otros usos atractores de transporte, y otros semejantes.

4. Los municipios de más de 20.000 habitantes o aquellos que tengan una capacidad residencial equivalente formularán un plan municipal de movilidad en el plazo de cuatro años a partir de la entrada en vigor de esta ley.

5. Procederá igualmente en dichos municipios la redacción de un plan municipal de movilidad o la revisión del existente con motivo de la formulación o revisión del Plan General, o cuando se introduzcan en él modificaciones relevantes en relación con la demanda de desplazamientos en los términos que reglamentariamente se establezcan. Dicha obligación se extenderá igualmente a los municipios de población inferior a los 20.000 habitantes en aquellos casos en que el instrumento urbanístico correspondiente prevea alcanzar dicha capacidad residencial o crecimientos superiores al 50% de las unidades residenciales, o del suelo para actividades productivas.

6. En el supuesto previsto en el punto anterior, los planes de movilidad se formularán conjuntamente con el instrumento urbanístico al que acompañen, correspondiendo su aprobación definitiva al órgano competente en relación con dicho instrumento, previo informe favorable de la Conselleria competente en materia de transportes.

7. Los planes municipales de movilidad serán sometidos a información pública en los términos que reglamentariamente se establezcan, de conformidad, en cualquier caso, con lo establecido en la Ley 11/2008, de 3 de julio, de la Generalitat, de Participación Ciudadana de la Comunitat Valenciana, y en su normativa de desarrollo. Tras su aprobación serán públicos y la administración que los promueva asegurará su publicidad mediante procedimientos telemáticos. Igualmente establecerá un sistema de seguimiento de sus indicadores, procediendo a la revisión del plan en caso de que se adviertan desviaciones significativas sobre tales previsions, cuando proceda reformular los objetivos iniciales o con motivo de cualquier otra circunstancia que altere significativamente el patrón de movilidad.

8. Los ayuntamientos tendrán la obligación de redactar planes de movilidad en aquellos ámbitos concretos de su término municipal con una problemática de movilidad específica tales como centros históricos,

concentració terciària, estadis esportius, zones comercials, de turisme i d'oci nocturn, zones amb elevats fluxos de compradors o visitants, zones acústicament saturades i altres zones amb usos determinats com a transport, càrrega i descàrrega de mercaderies.

9. Les accions municipals en relació tant amb la mobilitat com amb la resta d'elements que la condicionen se cenyiran a l'estratègia marcada en els corresponents plans. Anualment l'ajuntament elaborarà i farà públic un informe sobre el grau d'avanç de les actuacions en este previstes i sobre la programació per a l'exercici següent.

#### *Article 11. Plans comarcals i metropolitans de mobilitat*

1. Les determinacions dels plans metropolitans i comarcals de mobilitat es formularan de manera anàloga als plans de caràcter municipal, si bé se centraran les seues determinacions en relació amb els desplaçaments interurbans i aquells fluxos principals de la demanda susceptibles de ser atesos pels servicis metropolitans de transport.

2. Els plans comarcals i metropolitans seran formulats per l'òrgan competent en matèria de mobilitat de la Generalitat de manera concertada amb els municipis inclosos en el seu àmbit, i a la vista tant dels plans de mobilitat d'estos municipis com de la planificació estatal i autonòmica en matèria de transport.

La conselleria competent en matèria de transport s'adaptarà als plans esmentats en la seua planificació d'infraestructures i servicis de transport, així com per a la programació de les seues actuacions.

#### *Article 12. Plans de mobilitat de noves implantacions especialment rellevants*

1. La implantació d'aquells usos, servicis o unitats residencials particularment rellevants en relació amb la seua capacitat de generació o atracció de demanda de desplaçaments serà precedida de la formulació d'un pla de mobilitat específic. En particular, procedirà la seua formulació en els casos següents:

a) Servicis públics de caràcter supramunicipal, entesos com aquells l'àmbit dels quals s'estenga fora del nucli on s'emplacen.

b) Àrees terciàries, esportives, comercials, hoteleres o d'oci que de forma unitària o conjunta superen els 10.000 metres quadrats.

c) Àrees residencials de més de 1.000 habitatges.

d) Àrees residencials de més de 200 habitatges quan es desenvolupen de manera independent dels nuclis urbans existents o impliquen una dimensió igual o major que la dels nuclis esmentats.

e) Àrees o instal·lacions destinades a l'activitat productiva on es prevegen més de 100 llocs de treball, llevat que es donen les circumstàncies de contigüitat assenyalades en el punt anterior.

2. Els plans de mobilitat referents a les implantacions assenyalades en el punt anterior avaluaran la demanda associada a la nova implantació, i indicaran les solucions amb vista a atendre-les degudament sota els principis de l'existència, en qualsevol cas, d'una connexió de vianants-ciclistes amb els nuclis urbans pròxims, i una participació adequada del transport públic en relació amb el conjunt de modes motoritzats.

3. De cara a assegurar l'accessibilitat a les implantacions assenyalades en els punts a i b de l'apartat 1, estes s'emplacaran preferentment al costat de parades o estacions dels elements bàsics del sistema de transport públic de la Comunitat Valenciana o del municipi corresponent, i s'entenen com a tals els que simultàniament complisquen els tres requisits següents:

a) Freqüència adequada al menys d'un servici cada quinze minuts.

b) Capacitat suficient per a atendre almenys el 50% de la demanda de transport associada al nou desplaçament.

c) Un sistema de connexions que garantisca un temps d'accés raonable des del conjunt de l'àmbit de servici de la implantació considerada.

4. El pla de mobilitat proposarà les solucions adequades per a la connexió al sistema de transport públic, bé per mitjà de la modificació o prolongació de servicis ja existents, o bé per mitjà de la creació de servicis alimentadors, estacionaments dissuasoris i d'altres mesures semblants. Les propostes del pla inclouran les necessitats infraestructurals inherents a estes actuacions i una avaluació tant dels seus costos

zonas de concentración terciaria, estadios deportivos, zonas comerciales, de turismo y de ocio nocturno, zonas con elevados flujos de compradores o visitantes, zonas acústicamente saturadas y otras zonas con usos determinados como transporte, carga y descarga de mercancías.

9. Las acciones municipales en relación tanto con la movilidad como con los restantes elementos que la condicionen se ceñirán a la estrategia marcada en los correspondientes planes. Anualmente el ayuntamiento elaborará y hará público un informe sobre el grado de avance de las actuaciones en él previstas y sobre la programación para el siguiente ejercicio.

#### *Artículo 11. Planes comarcales y metropolitanos de movilidad*

1. Las determinaciones de los planes metropolitanos y comarcales de movilidad se formularán de manera análoga a los planes de carácter municipal, si bien centrando sus determinaciones en relación con los desplazamientos interurbanos y aquellos flujos principales de la demanda susceptibles de ser atendidos por los servicios metropolitanos de transporte.

2. Los planes comarcales y metropolitanos serán formulados por el órgano competente en materia de movilidad de la Generalitat de manera concertada con los municipios incluidos en su ámbito, y a la vista tanto de los planes de movilidad de tales municipios como de la planificación estatal y autonómica en materia de transporte.

La conselleria competente en materia de transporte se adaptará a dichos planes en su planificación de infraestructuras y servicios de transporte, así como para la programación de sus actuaciones.

#### *Artículo 12. Planes de movilidad de nuevas implantaciones especialmente relevantes*

1. La implantación de aquellos usos, servicios o unidades residenciales particularmente relevantes en relación con su capacidad de generación o atracción de demanda de desplazamientos será precedida de la formulación de un plan de movilidad específico. En particular, procederá su formulación en los siguientes casos:

a) Servicios públicos de carácter supramunicipal, entendidos como aquellos cuyo ámbito se extienda fuera del núcleo en donde se emplacen.

b) Áreas terciarias, deportivas, comerciales, hoteleras o de ocio que de forma unitaria o conjunta superen los 10.000 metros cuadrados.

c) Áreas residenciales de más de 1.000 viviendas.

d) Áreas residenciales de más de 200 viviendas cuando se desarrollen de manera independiente de los núcleos urbanos existentes o impliquen una dimensión igual o mayor que la de los citados núcleos.

e) Áreas o instalaciones destinadas a la actividad productiva en donde se prevean más de 100 puestos de trabajo, salvo que se den las circunstancias de contigüidad señaladas en el punto anterior.

2. Los planes de movilidad referentes a las implantaciones señaladas en el punto anterior evaluarán la demanda asociada a la nueva implantación, e indicarán las soluciones en orden a atenderlas debidamente bajo los principios de la existencia en todo caso de una conexión peatonal-ciclista con los núcleos urbanos próximos, y una participación adecuada del transporte público en relación con el conjunto de modos motorizados.

3. Al objeto de asegurar la accesibilidad a las implantaciones señaladas en los puntos a y b del apartado 1, éstas se emplazarán preferentemente junto a paradas o estaciones de los elementos básicos del sistema de transporte público de la Comunitat Valenciana o del municipio correspondiente, entendiéndose como tales los que simultáneamente cumplan los tres siguientes requisitos:

a) Frecuencia adecuada de al menos un servicio cada quince minutos.

b) Capacidad suficiente para atender al menos el 50% de la demanda de transporte asociada al nuevo desplazamiento.

c) Un sistema de conexiones que garantice un tiempo de acceso razonable desde el conjunto del ámbito de servicio de la implantación considerada.

4. El plan de movilidad propondrá las soluciones adecuadas para la conexión al sistema de transporte público, bien mediante la modificación o prolongación de servicios ya existentes, o bien mediante la creación de servicios alimentadores, estacionamientos disuasorios y otras medidas similares. Las propuestas del plan incluirán las necesidades infraestructurales inherentes a tales actuaciones y una evaluación tanto



com de les compensacions de prestació de servici públic inherents en el cas que estes foren necessàries, que en els dos casos seran a càrrec del promotor de la nova implantació.

5. El pla de mobilitat inclourà, en els casos d'àmbits amb distàncies internes entre els seus elements de més de 1.000 metres o pendents superiors al 5% en una part significativa del seu viari, aquelles solucions específiques per als desplaçaments interns, de cara a poder assegurar l'habitabilitat d'estos àmbits a les persones que no disposen de vehicle privat.

6. Correspon a la conselleria competent en matèria de transport l'aprovació dels plans de mobilitat previstos en este article, aprovació que serà prèvia a l'atorgament de la llicència o aprovació del projecte o instrument d'ordenació que faça possible el desenvolupament de la implantació. El procediment es resoldrà en el termini màxim de dos mesos, amb un informe previ de l'ajuntament corresponent. En els casos en què concórrega alguna de les circumstàncies previstes en el punt 4, esta aprovació quedarà supeditada a la consolidació davant de l'Agència Valenciana de Mobilitat dels costos o de les compensacions en estes assenyalades, per a la qual cosa es podran utilitzar els procediments de depòsit, garantia, aval, cessió d'immoble amb valor de renda equivalent o un altre que es considere adequat. En cas d'incompliment per part del promotor del pla o de la resolució que l'aprove, l'Agència aplicarà estes quantitats al manteniment del servici públic o a l'execució de les obres previstes en el pla esmentat.

7. Els plans generals i la resta d'instruments d'ordenació prioritzaran la implantació en els sòls urbanitzables immediats a estacions o punts de parada del sistema bàsic de transport, d'aquells usos que impliquen majors nivells de demanda de transport i preferentment de servicis públics d'àmbit supralocal, i en segon lloc de grans equipaments comercials i d'oci.

#### *Article 13. Plans de mobilitat d'implantacions singulars preexistents*

1. Mitjançant una resolució motivada, l'autoritat competent en matèria de transport podrà instar els titulars dels centres assenyalats en els apartats *a* i *b* del punt 1 de l'article anterior que s'hagen implantat abans de l'entrada en vigor de la present llei, i que generen nivells especialment rellevants de mobilitat, que formulen un pla de mobilitat.

2. El pla de mobilitat assenyalara aquelles mesures necessàries per a afavorir els desplaçaments no motoritzats i en transport públic, i diferenciarà aquelles que hagen d'abordar els titulars de les activitats, de les susceptibles de ser incorporades als programes d'actuació de les administracions concernides.

3. Correspon l'aprovació del pla de mobilitat en el supòsit previst en este article a l'autoritat que inste la seua formulació, després del corresponent període de concertació tant amb els titulars de les activitats com amb el municipi o els municipis on s'ubiquen.

4. Transcorreguts dos anys sense que s'haguera formulat el pla de mobilitat, correspondrà a l'administració competent en matèria de transport la seua formulació, aprovació i execució, i imputarà els costos d'estes accions als titulars de les activitats d'acord amb els procediments previstos en la legislació aplicable.

#### *Article 14. Plans de mobilitat d'instal·lacions productives*

1. Les instal·lacions productives o de servicis podran formular plans de mobilitat en relació amb els desplaçaments quotidians del seu personal, bé de forma individualitzada bé conjuntament en el si d'associacions esteses a àmbits o a sectors homogenis. Els plans mencionats es formularan de manera concertada amb les associacions d'usuaris, i una vegada aprovats es remetran a l'autoritat de transport corresponent als mers efectes del seu coneixement.

2. Les accions previstes en els plans de mobilitat d'instal·lacions productives podran incloure recomanacions sobre actuacions que s'hau d'incloure en la programació d'actuacions de les administracions concernides en funció de les seues corresponents competències.

#### *Article 15. Plans de mobilitat de centres de formació*

1. Els centres de formació secundària o universitària de més de 500 estudiants disposaran d'un pla de mobilitat en relació tant amb els des-

de sus costes como de las compensaciones de prestación de servicio público inherentes en el caso de que éstas fueran necesarias, que en ambos casos correrán por cuenta del promotor de la nueva implantación.

5. El plan de movilidad incluirá, en los casos de ámbitos con distancias internas entre sus elementos de más de 1.000 metros o pendientes superiores al 5% en una parte significativa de su viario, aquellas soluciones específicas para los desplazamientos internos, para poder asegurar la habitabilidad de tales ámbitos a las personas que no dispongan de vehículo privado.

6. Corresponde a la conselleria competente en materia de transporte la aprobación de los planes de movilidad previstos en este artículo, aprobación que será previa al otorgamiento de la licencia o aprobación del proyecto o instrumento de ordenación que posibilite el desarrollo de la implantación. El procedimiento se resolverá en el plazo máximo de dos meses, previo informe del ayuntamiento correspondiente. En los casos en que concorra alguna de las circunstancias previstas en el punto 4, tal aprobación quedará supeditada al afianzamiento ante la Agencia Valenciana de Movilidad de los costes o compensaciones en él señaladas, para lo cual se podrán utilizar los procedimientos de depósito, garantía, aval, cesión de inmueble con valor de renta equivalente u otro que se estime adecuado. En caso de incumplimiento por parte del promotor del plan o de la resolución que lo apruebe, la Agencia aplicará tales cantidades al mantenimiento del servicio público o a la ejecución de las obras previstas en dicho plan.

7. Los planes generales y demás instrumentos de ordenación priorizarán la implantación en los suelos urbanizables inmediatos a estaciones o puntos de parada del sistema básico de transporte, de aquellos usos que impliquen mayores niveles de demanda de transporte y preferentemente de servicios públicos de ámbito supralocal, y en segundo lugar de grandes equipamientos comerciales y de ocio.

#### *Artículo 13. Planes de movilidad de implantaciones singulares preexistentes*

1. Mediante resolución motivada, la autoridad competente en materia de transporte podrá instar a los titulares de los centros señalados en los apartados *a* y *b* del punto 1 del artículo anterior que se hayan implantado antes de la entrada en vigor de la presente ley, y que generen niveles especialmente relevantes de movilidad, a que formulen un plan de movilidad.

2. El Plan de Movilidad señalará aquellas medidas necesarias para favorecer los desplazamientos no motorizados y en transporte público, diferenciando aquellas que deban abordar los titulares de las actividades, de las susceptibles de ser incorporadas a los programas de actuación de las Administraciones concernidas.

3. Corresponde la aprobación del plan de movilidad en el supuesto previsto en este artículo a la autoridad que inste su formulación, tras el correspondiente periodo de concertación tanto con los titulares de las actividades como con el o los municipios en que se ubiquen.

4. Transcurridos dos años sin que se hubiera formulado el plan de movilidad, corresponderá a la administración competente en materia de transporte su formulación, aprobación y ejecución, imputando los costes de tales acciones a los titulares de las actividades de acuerdo con los procedimientos previstos en la legislación aplicable.

#### *Artículo 14. Planes de movilidad de instalaciones productivas*

1. Las instalaciones productivas o de servicios podrán formular planes de movilidad en relación con los desplazamientos cotidianos de su personal, bien de forma individualizada bien conjuntamente en el seno de asociaciones extendidas a ámbitos o sectores homogéneos. Dichos planes se formularán de manera concertada con las asociaciones de usuarios, y una vez aprobados se remitirán a la autoridad de transporte correspondiente a los meros efectos de su conocimiento.

2. Las acciones previstas en los planes de movilidad de instalaciones productivas podrán incluir recomendaciones sobre actuaciones a incluir en la programación de actuaciones de las administraciones concernidas en función de sus correspondientes competencias.

#### *Artículo 15. Planes de movilidad de centros de formación*

1. Los centros de formación secundaria o universitaria de más de 500 estudiantes dispondrán de un plan de movilidad en relación tanto

plaçaments dels estudiants mencionats, com del personal docent i no docent. L'existència del pla esmentat serà facultativa en els centres que no aconseguen la xifra abans assenyalada, i per a la seua elaboració se seguiran les especificacions previstes en els articles anteriors en relació amb els plans d'instal·lacions productives.

2. Els plans de mobilitat mencionats promouran especialment l'accés a peu, amb bicicleta i amb transport públic. Preveuran en este sentit tant les infraestructures necessàries en relació amb estacionament de bicicletes, accessos de vianants-ciclistes, connexions i parades per al transport públic etc., com les accions formatives i divulgatives destinades a promoure l'ús dels modes no motoritzats i del transport públic, tant en els seus desplaçaments d'accés al centre com en general.

#### CAPÍTOL IV

##### *Drets i deures de la ciutadania en relació amb la mobilitat i el transport públic*

###### *Article 16. Drets i obligacions*

1. En relació amb la mobilitat, les persones que residisquen a la Comunitat Valenciana tenen dret a:

a) Optar pel mode que entenguen més adequat a les seues necessitats entre aquells que estiguen a la seua disposició.

b) Disposar del servei bàsic de transport públic amb independència del seu punt de residència.

c) Disposar d'alternatives segures, còmodes i de qualitat per als seus desplaçaments no motoritzats.

d) La prestació dels servicis de transport amb nivells adequats de qualitat i seguretat.

e) Disposar de la informació necessària per a triar el mode més adequat i planificar el desplaçament adequadament.

f) Presentar de forma gratuïta davant de l'autoritat de transport i els operadors les denúncies, les reclamacions i els suggeriments que estimen oportuns en relació amb el servei de transport públic.

g) Participar en la presa de decisions en relació amb la mobilitat d'acord amb els procediments que establix esta llei i en la resta de la normativa aplicable.

2. Els qui utilitzen els servicis de transport hauran de seguir les pautes de comportament i d'ús establides en esta llei i en la normativa que la desenvolupe, i, en qualsevol cas, s'observarà una actitud respectuosa cap a la resta de les persones usuàries i del personal de les empreses operadores, amb la seguretat i amb la qualitat ambiental dels diversos modes, i amb l'entorn.

3. Els drets i les obligacions de la present llei s'estenen a la totalitat de les persones amb independència de la seua edat o de les seues limitacions personals, en relació amb l'estricta compliment del que establix la Llei 9/2009, de 20 de novembre, de la Generalitat, d'Accessibilitat Universal al Sistema de Transports de la Comunitat Valenciana.

###### *Article 17. Participació ciutadana*

1. Assistix als ciutadans i a les ciutadanes el dret a conèixer i a participar en la planificació i regulació en matèria de mobilitat i transport, d'acord amb els instruments previstos en la normativa vigent.

2. Les administracions asseguraran la màxima divulgació i coneixement possible dels documents aprovats provisionalment o definitivament, per mitjà de la utilització de tots els procediments que estiguen en la seua mà i especialment per mitjà de la seua difusió a través d'Internet.

3. En els casos en què es considere necessari, l'administració formularà una enquesta pública prèvia a l'adopció de les seues decisions en matèria de planificació i regulació. A l'efecte obrirà un tràmit públic d'inscripció prèvia, després del qual sotmetrà les seues propostes a debat bé de manera directa bé per mitjà de mitjans telemàtics. Els resultats d'este procediment seran tinguts en compte per l'administració i la seua acceptació o denegació, que serà, en qualsevol cas, motivada, s'integrarà en l'expedient corresponent.

4. L'autoritat de transport competent podrà conformar, després del corresponent tràmit d'inscripció prèvia, panells d'usuaris i usuàries de servicis o zones determinades. Les persones inscrites en els panells seran consultades amb motiu dels canvis rellevants en els servicis, rebran

con los desplazamientos de dichos estudiantes, como del personal docente y no docente. La existencia de dicho plan será facultativa en los centros que no alcancen la cifra antes señalada, y para su elaboración se seguirán las especificaciones contempladas en los artículos anteriores en relación con los planes de instalaciones productivas.

2. Los mencionados planes de movilidad promoverán especialmente el acceso a pie, en bicicleta y en transporte público. Contemplarán en tal sentido tanto las infraestructuras necesarias en relación con estacionamiento de bicicletas, accesos peatonales-ciclistas, conexiones y paradas para el transporte público etc., como las acciones formativas y divulgativas destinadas a promover el uso de los modos no motorizados y del transporte público, tanto en sus desplazamientos de acceso al centro como en general.

#### CAPÍTULO IV

##### *Derechos y deberes de la ciudadanía en relación con la movilidad y el transporte público*

###### *Artículo 16. Derechos y obligaciones*

1. En relación con la movilidad, las personas que residan en la Comunitat Valenciana tienen derecho a:

a) Optar por el modo que entiendan más adecuado a sus necesidades de entre aquellos que estén a su disposición.

b) Disponer del servicio básico de transporte público con independencia de su punto de residencia.

c) Disponer de alternativas seguras, cómodas y de calidad para sus desplazamientos no motorizados.

d) La prestación de los servicios de transporte con niveles adecuados de calidad y seguridad.

e) Disponer de la información necesaria para elegir el modo más adecuado y planificar el desplazamiento adecuadamente.

f) Presentar de forma gratuita ante la autoridad de transporte y los operadores las denuncias, reclamaciones y sugerencias que estimen oportunas en relación con el servicio de transporte público.

g) Participar en la toma de decisiones en relación con la movilidad de acuerdo con los procedimientos previstos en esta ley y en el resto de normativa aplicable.

2. Quienes utilicen los servicios de transporte deberán seguir las pautas de comportamiento y de uso establecidas en esta ley y en la normativa que la desarrolle, y en todo caso se observará una actitud respetuosa hacia el resto de las personas usuarias y del personal de las empresas operadoras, con la seguridad y con la calidad ambiental de los diversos modos, y con el entorno.

3. Los derechos y obligaciones de la presente ley se extienden a la totalidad de las personas con independencia de su edad o de sus limitaciones personales, en relación con el estricto cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 9/2009, de 20 de noviembre, de la Generalitat, de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana.

###### *Artículo 17. Participación ciudadana*

1. Asiste a los ciudadanos y ciudadanas el derecho a conocer y participar en la planificación y regulación en materia de movilidad y transporte, de acuerdo con los instrumentos previstos en la normativa vigente.

2. Las administraciones asegurarán la mayor divulgación y conocimiento posible de los documentos aprobados provisional o definitivamente, mediante la utilización de todos los procedimientos que estén en su mano y especialmente mediante su difusión a través de Internet.

3. En los casos en los que se estime necesario, la administración formulará una encuesta pública previa a la adopción de sus decisiones en materia de planificación y regulación. A tal efecto abrirá un trámite público de inscripción previa, tras el cual someterá sus propuestas a debate bien de manera directa bien mediante medios telemáticos. Los resultados de tal procedimiento serán tenidos en cuenta por la administración y su aceptación o denegación, que será en todo caso motivada, se integrará en el expediente correspondiente.

4. La autoridad de transporte competente podrá conformar, tras el correspondiente trámite de inscripción previa, paneles de usuarios y usuarias de servicios o zonas determinadas. Las personas inscritas en los paneles serán consultadas con motivo de los cambios relevantes

informació directa de les alteracions que es consideren rellevants, i, almenys, una vegada a l'any seran convocades en assemblea.

#### *Article 18. Obligacions dels operadors de transport*

1. En tot transport públic de viatgers els danys que patisquen estos hauran d'estar coberts per una assegurança, en els termes que estableisca la legislació específica sobre la matèria, en la mesura que els danys mencionats no estiguen coberts per l'assegurança de responsabilitat civil de subscripció obligatòria prevista en la Llei de Responsabilitat i Assegurança en la Circulació de Vehicles de Motor.

2. Els operadors informaran degudament sobre els seus servicis. Informaran igualment de les alteracions d'estos en el termini més breu possible, així com de les mesures preses per a assegurar servicis alternatius sempre que això fóra possible.

3. El personal de les empreses operadores de transport proporcionarà als usuaris i a les usuàries tota la informació que demanen sobre els servicis i les seues alteracions, i, en qualsevol cas, aplicaran en el tracte normes de comportament semblants a les obligatòries per al personal funcionari. En qualsevol cas, el personal que per raó del seu lloc de treball tinga relació amb les persones usuàries haurà d'estar degudament identificat.

4. Els operadors facilitaràn a les persones usuàries dels seus servicis la presentació i tramitació de queixes i reclamacions, a través dels mitjans telemàtics que reglamentàriament es determinen.

5. Els vehicles i les instal·lacions hauran de ser mantinguts en les millors condicions possibles de neteja i confort climàtic i sonor, i, en qualsevol cas, donaran estricta compliment al que estableix el contracte d'operació de servici públic i la normativa aplicable.

6. Els operadors de transport interurbans facilitaràn la intermodalitat amb la bicicleta i en permetran el trasllat en els vehicles, fins a un límit igual al 20% de places assegurades, com també les possibilitats de lloguer i estacionament en les estacions i baixadors. Esta obligació s'incorporarà a tots els contractes de servici públic de transport a subscirure des de l'entrada en vigor d'esta llei, com també als prèviament vigents en un termini de cinc anys. En els casos en què tal possibilitat siga tècnicament inviable s'arbitraran les solucions alternatives corresponents d'acord amb el que reglamentàriament s'estableisca.

#### *Article 19. Obligacions dels usuaris i de les usuàries del transport públic*

1. Els qui utilitzen el transport públic hauran de disposar, durant l'estada en els vehicles i en resta d'instal·lacions del sistema que es determine, del corresponent títol de transport vàlid. L'estada en estos llocs sense la possessió del títol degudament cancel·lat/validat, en iniciar el viatge i/o a l'inici del transbord, podrà implicar l'aplicació d'un títol diferent, amb un import establert en les tarifes aplicables en la data dels fets, i en relació amb el perjudi públic que poguera suposar el comportament esmentat, i s'avaluaran els danys i perjudis ocasionats amb independència d'altres despeses i accions sancionadores, administratives, civils o d'una altra índole que procediren.

2. Els usuaris i les usuàries hauran d'atendre les indicacions del personal de l'operador de transport amb vista a garantir unes condicions adequades de prestació dels servicis.

#### *Article 20. Fòrum de la Mobilitat de la Comunitat Valenciana*

1. Es crea el Fòrum de la Mobilitat de la Comunitat Valenciana, com a òrgan de participació ciutadana en matèria de mobilitat, amb l'objecte d'analitzar l'evolució de la mobilitat i en particular el grau d'avanç en relació amb els objectius plantejats en esta llei, així com informar sobre els diversos instruments en esta previstos i promoure les accions addicionals que es consideren convenientes en relació amb els objectius mencionats.

2. El Fòrum de la Mobilitat de la Comunitat Valenciana integrarà administracions, organitzacions empresarials, organitzacions sindicals, persones expertes en la matèria i associacions de consumidors i usuaris, així com altres actors socials i econòmics rellevants en relació amb la mobilitat, com ara empreses operadores de servicis, associacions de comerciants, associacions de persones amb mobilitat reduïda, etc.

en los servicios, recibirán información directa de las alteraciones que se estimen relevantes, y al menos una vez al año serán convocadas en asamblea.

#### *Artículo 18. Obligaciones de los operadores de transporte*

1. En todo transporte público de viajeros los daños que sufran éstos deberán estar cubiertos por un seguro, en los términos que establezca la legislación específica sobre la materia, en la medida en que dichos daños no estén cubiertos por el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria previsto en la Ley de Responsabilidad y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.

2. Los operadores informarán debidamente sobre sus servicios. Informarán igualmente de las alteraciones de éstos en el plazo más breve posible, así como de las medidas tomadas para asegurar servicios alternativos siempre que ello fuera posible.

3. El personal de las empresas operadoras de transporte proporcionará a los usuarios y usuarias toda la información que demanden sobre los servicios y sus alteraciones, y en todo caso aplicarán en el trato normas de comportamiento semejantes a las obligatorias para el personal funcionario. En todo caso, el personal que en razón de su puesto de trabajo tenga relación con las personas usuarias deberá estar debidamente identificado.

4. Los operadores facilitarán a las personas usuarias de sus servicios la presentación y tramitación de quejas y reclamaciones, a través de los medios telemáticos que reglamentariamente se determinen.

5. Los vehículos e instalaciones deberán ser mantenidos en las mejores condiciones posibles de limpieza y confort climático y sonoro, y en todo caso dando estricto cumplimiento a lo previsto en el contrato de operación de servicio público y en la normativa aplicable.

6. Los operadores de transporte interurbanos facilitarán la intermodalidad con la bicicleta permitiendo su traslado en los vehículos, hasta un límite igual al 20% de plazas sentadas, así como las posibilidades de alquiler y estacionamiento en las estaciones y apeaderos. Tal obligación se incorporará a todos los contratos de servicio público de transporte a suscribir desde la entrada en vigor de esta ley, así como a los previamente vigentes en un plazo de cinco años. En los casos en los que tal posibilidad sea técnicamente inviable se arbitrarán las soluciones alternativas correspondientes de acuerdo a lo que reglamentariamente se establezca.

#### *Artículo 19. Obligaciones de los usuarios y usuarias del transporte público*

1. Quienes utilicen el transporte público deberán disponer, durante su estancia en los vehículos y resto de instalaciones del sistema que se determine, del correspondiente título de transporte válido. La estancia en tales lugares sin la posesión del título debidamente cancelado/validado, al iniciar el viaje y/o al inicio del trasbordo, podrá implicar la aplicación de un título diferente, con un importe establecido en las tarifas aplicables en la fecha de los hechos, y en relación con el perjuicio público que pudiera suponer dicho comportamiento, evaluándose los daños y perjuicios ocasionados con independencia de otros gastos y acciones sancionadoras, administrativas, civiles o de otra índole que procediesen.

2. Los usuarios y las usuarias deberán atender las indicaciones del personal del operador de transporte en orden a garantizar unas condiciones adecuadas de prestación de los servicios.

#### *Artículo 20. Foro de la Movilidad de la Comunitat Valenciana*

1. Se crea el Foro de la Movilidad de la Comunitat Valenciana, como órgano de participación ciudadana en materia de movilidad, con el objeto de analizar la evolución de la movilidad y en particular el grado de avance en relación con los objetivos planteados en esta Ley, así como informar los diversos instrumentos en ella previstos y promover las acciones adicionales que se estimen convenientes en relación con dichos objetivos.

2. El Foro de la Movilidad de la Comunitat Valenciana integrarà Administraciones, organizaciones empresariales, organizaciones sindicales, personas expertas en la materia y asociaciones de consumidores y usuarios, así como otros actores sociales y económicos relevantes en relación con la movilidad, tales como empresas operadoras de servicios, asociaciones de comerciantes, asociaciones de personas con movilidad reducida, etc.



3. La seua constitució, la formació i el funcionament seran regulats pel corresponent reglament. En tot allò no previst explícitament, caldrà ajustar-se a la regulació continguda en la Llei de Participació Ciutadana de la Comunitat Valenciana i en la seua normativa de desplegament.

4. Es reunirà, almenys, una vegada al semestre, i se sotmetrà a la seua consideració un informe sobre l'evolució de la mobilitat en el conjunt de la Comunitat Valenciana, així com tots aquells assumptes que es consideren convenients.

5. Podran crear-se fòrums de mobilitat en relació amb àmbits integrats específics, bé d'àmbit municipal o metropolità.

## **TÍTOL II** **Transport de viatgers**

### **CAPÍTOL I** *El servei públic de transport*

#### **Secció primera** **Tipus i planificació dels serveis de transport**

##### *Article 21. Transport de viatgers*

1. A l'efecte d'esta llei, el transport de viatgers és el realitzat a càrrec de tercers contra la corresponent contraprestació econòmica.

2. Els transports de viatgers es classifiquen en:

a) Servei públic de transport, entès com a tal l'oferit a la ciutadania, d'acord amb un calendari i horari prèviament establits.

b) Serveis de transport de viatgers prestats de manera reiterada a col·lectius específics.

c) Transport discrecional de viatgers.

d) Servei de taxi prestat en turismes.

3. Els serveis de transport assenyalats en els apartats *a*, *b* i *d* del punt anterior es prestaran d'acord amb el que estableix la present llei. Els serveis discrecionals de transport s'acomodaran al que estableix la legislació estatal en la matèria.

4. La prestació de serveis de transport podrà efectuar-se per mitjà de sistemes ferroviaris, viaris o amb una combinació d'estos, segons siga més convenient.

5. No tindran la consideració de transport de viatgers, a l'efecte d'esta llei, els que es desenvolupen en recintes tancats o els que es realitzen exclusivament amb el caràcter d'atracció turística.

##### *Article 22. El servei públic de transport. Fins i competències*

1. Per mitjà de la prestació dels serveis públics de transport, les administracions públiques competents conformen una oferta integrada de mobilitat amb vista a assegurar a ciutadans i ciutadanes les seues opcions d'accés als serveis i equipaments, al treball, a la formació i a la resta de destinacions que se sol·liciten.

2. La Generalitat és l'autoritat de transport competent per a la provisió dels serveis públics de transport a la Comunitat Valenciana. L'exercici d'esta competència s'exercirà per mitjà de l'Agència Valenciana de Mobilitat.

3. Els ajuntaments són les autoritats de transport competents en la provisió de serveis públics de transport dins dels seus termes municipals, d'acord amb el que estableix la legislació de règim local, el que preveu esta llei, la normativa que la desenvolupe i els instruments de coordinació que, d'acord amb la normativa mencionada, s'establisquen per a assegurar la integració del sistema de transports.

4. Les distintes administracions podran convindre la prestació conjunta dels serveis públics de transport, i delegar les seues competències en el cas que fóra convenient en l'Agència Valenciana de Mobilitat o en altres administracions locals o mancomunitats municipals.

5. Correspon a cadascuna de les autoritats de transport competents l'ordenació, la planificació, la gestió i la prestació dels serveis públics de transport, bé mitjançant operador intern, en l'accepció del Reglament CE 1370/2007, o mitjançant l'operador seleccionat d'acord amb la normativa aplicable.

6. La prestació dels serveis públics de transport que corresponguen a la Generalitat en virtut de delegació o comanda per part de l'administració general de l'Estat, o conveni previ amb altres comunitats autò-

3. Su constitución, formación y funcionamiento serán regulados por el correspondiente reglamento. En todo lo no previsto explícitamente, se estará a la regulación contenida en la Ley de Participación Ciudadana de la Comunitat Valenciana y en su normativa de desarrollo.

4. Se reunirá al menos una vez al semestre, siendo sometido a su consideración un informe sobre la evolución de la movilidad en el conjunto de la Comunitat Valenciana, así como todos aquellos asuntos que se estimen convenientes.

5. Podrán crearse foros de movilidad en relación con ámbitos integrados específicos, bien de ámbito municipal o metropolitano.

## **TÍTULO II** **Transporte de viajeros**

### **CAPÍTULO I** *El servicio público de transporte*

#### **Sección primera** **Tipos y planificación de los servicios de transporte**

##### *Artículo 21. Transporte de viajeros*

1. A los efectos de esta ley, transporte de viajeros es el realizado por cuenta de terceros contra la correspondiente contraprestación económica.

2. Los transportes de viajeros se clasifican en:

a) Servicio público de transporte, entendido como tal el ofertado a la ciudadanía, de acuerdo con un calendario y horario previamente establecidos.

b) Servicios de transporte de viajeros prestados de manera reiterada a colectivos específicos.

c) Transporte discrecional de viajeros.

d) Servicio de taxi prestatado en turismos.

3. Los servicios de transporte señalados en los apartados *a*, *b* y *d* del punto anterior se prestarán de acuerdo con lo establecido en la presente ley. Los servicios discrecionales de transporte se acomodarán a lo establecido en la legislación estatal en la materia.

4. La prestación de servicios de transporte podrá efectuarse mediante sistemas ferroviarios, viarios o con una combinación de ellos, según resulte más conveniente.

5. No tendrán la consideración de transporte de viajeros, a los efectos de esta ley, los que se desarrollen en recintos cerrados o los que se realicen exclusivamente con el carácter de atracción turística.

##### *Artículo 22. El servicio público de transporte. Fines y competencias*

1. Mediante la prestación de los servicios públicos de transporte, las administraciones públicas competentes conforman una oferta integrada de movilidad en orden a asegurar a ciudadanos y ciudadanas sus opciones de acceso a los servicios y equipamientos, al trabajo, a la formación y a los restantes destinos que sean demandados.

2. La Generalitat es la autoridad de transporte competente para la provisión de los servicios públicos de transporte en la Comunitat Valenciana. El ejercicio de tal competencia se ejercerá mediante la Agencia Valenciana de Movilidad.

3. Los ayuntamientos son las autoridades de transporte competentes en la provisión de servicios públicos de transporte dentro de sus términos municipales, de acuerdo con lo establecido en la legislación de régimen local, lo previsto en esta Ley, la normativa que la desarrolle y los instrumentos de coordinación que, de acuerdo con dicha normativa, se establezcan para asegurar la integración del sistema de transportes.

4. Las distintas administraciones podrán convenir la prestación conjunta de los servicios públicos de transporte, delegando sus competencias en caso de que resultara conveniente en la Agencia Valenciana de Movilidad o en otras administraciones locales o mancomunidades municipales.

5. Corresponde a cada una de las autoridades de transporte competentes la ordenación, planificación, gestión y prestación de los servicios públicos de transporte bien mediante operador interno, en la acepción del Reglamento CE 1370/2007, o mediante el operador seleccionado de acuerdo con la normativa aplicable.

6. La prestación de los servicios públicos de transporte que correspondan a la Generalitat en virtud de delegación o encomienda por parte de la administración general del Estado, o previo convenio con otras

nomes, s'acomodarà al que preveu esta llei en el que no s'opose a la legislació de l'Estat, sense perjudi de la resta de legislacions que siguen d'aplicació.

#### *Article 23. Pla de Transport Públic de la Comunitat Valenciana*

1. El Pla de Transport Públic de la Comunitat Valenciana es defineix com l'instrument d'ordenació general del sistema de transport en l'àmbit esmentat. El pla s'establirà de manera coordinada amb la planificació estatal i municipal, i es tindran en compte les estratègies i els plans de mobilitat vigents i la resta de planificacions territorials i sectorials.

2. Correspon al pla:

a) Determinar els nodes essencials del sistema de transport que correspondran als centres metropolitans, capçaleres comarcals i nuclis d'especial rellevància.

b) Definir les connexions essencials entre estos i les xarxes que en cada àmbit metropolità o comarcal asseguren un nivell adequat de cobertura per part del transport públic.

c) Indicar per a cada una de les connexions essencials el mode de transport aconsellable, i en relació amb això les necessitats en matèria d'infraestructures de transport.

d) Establir una distribució orientativa dels servicis amb vista a elaborar els projectes de servici públic de transport en cada zona o itinerari bàsic.

e) Fixar els criteris bàsics en relació amb els servicis de transport destinats a col·lectius específics i amb els servicis de taxi.

3. El pla serà formulat i aprovat per la conselleria competent en la matèria. Fins que no es produïska la seua aprovació podran formular-se projectes de servici públic de transport d'acord amb els principis generals d'esta llei i els criteris assenyalats en els punts anteriors.

4. Podran formular-se plans zonals amb contingut semblant als assenyalats en els punts anteriors en aquells àmbits en què es considere convenient.

5. Les propostes del Pla de Transport Públic de la Comunitat Valenciana, així com les dels plans zonals, hauran de tindre en compte les determinacions establides per l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

6. Es promourà la participació ciutadana en l'elaboració del pla a través dels instruments continguts en la Llei 11/2008, de 3 de juliol, de la Generalitat, de Participació Ciutadana de la Comunitat Valenciana.

#### Secció segona Projecte de servici públic de transports

#### *Article 24. Definició i contingut essencial*

1. Per mitjà del projecte de servici públic de transport es defineixen els aspectes bàsics de prestació d'un determinat servici, i es permet la seua ulterior comanda o licitació, així com la coordinació amb altres servicis i el desenvolupament del tràmit d'informació pública.

2. El projecte de servici públic de transport podrà estendre's a un àmbit o itinerari determinat, a la creació o a l'extensió de línies dins de les xarxes existents, o a qualsevol altre element substancial que supleme servicis que ja es prestaven amb anterioritat.

3. Correspon a l'administració competent en cada cas la formulació del projecte de servici públic de transport d'acord amb els criteris generals d'esta llei, i, si és el cas, amb els instruments de planificació de transport vigents en l'àmbit considerat.

4. Els operadors podran presentar a l'administració actuant propostes de projectes de servici públic de transports, que podran ser admeses o no per aquella en relació amb el seu interès públic. En el cas que s'optara per la seua formulació i ulterior licitació, el proponent inicial tindrà dret al reemborsament dels honoraris professionals corresponents a la proposta inicial en el cas que no fóra adjudicatari, dins dels límits que reglamentàriament s'establisquen, sempre que l'adjudicatari final no pertanya o estiga relacionat amb el mateix grup empresarial del proponent.

#### *Article 25. Contingut específic*

El projecte de servici públic de transport inclourà:

comunidades autónomas, se acomodará a lo previsto en esta ley en lo que no se oponga a la legislación del Estado, sin perjuicio de las restantes legislaciones que resulten de aplicación.

#### *Artículo 23. Plan de Transporte Público de la Comunitat Valenciana*

1. El Plan de Transporte Público de la Comunitat Valenciana se define como el instrumento de ordenación general del sistema de transporte en dicho ámbito. El plan se establecerá de manera coordinada con la planificación estatal y municipal, teniendo en cuenta las estrategias y planes de movilidad vigentes y las restantes planificaciones territoriales y sectoriales.

2. Corresponde al plan:

a) Determinar los nodos esenciales del sistema de transporte que correspondrán a los centros metropolitanos, cabeceras comarcales y núcleos de especial relevancia.

b) Definir las conexiones esenciales entre ellos y las redes que en cada ámbito metropolitano o comarcal aseguran un nivel adecuado de cobertura por parte del transporte público.

c) Indicar para cada una de las conexiones esenciales el modo de transporte aconsejable, y en relación con ello las necesidades en materia de infraestructuras de transporte.

d) Establecer una distribución orientativa de los servicios en orden a elaborar los proyectos de servicio público de transporte en cada zona o itinerario básico.

e) Fijar los criterios básicos en relación con los servicios de transporte destinados a colectivos específicos y con los servicios de taxi.

3. El Plan será formulado y aprobado por la conselleria competente en la materia. En tanto no se produzca su aprobación podrán formularse proyectos de servicio público de transporte de acuerdo con los principios generales de esta ley y los criterios señalados en los puntos anteriores.

4. Podrán formularse planes zonales con contenido semejante a los señalados en los puntos anteriores en aquellos ámbitos en los que se considere conveniente.

5. Las propuestas del Plan de Transporte Público de la Comunitat Valenciana, así como las de los planes zonales, deberán tener en cuenta las determinaciones establecidas por la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

6. Se promoverá la participación ciudadana en la elaboración del Plan a través de los instrumentos contenidos en la Ley 11/2008, de 3 de julio, de la Generalitat, de Participación Ciudadana de la Comunitat Valenciana.

#### Sección segunda Proyecto de servicio público de transportes

#### *Artículo 24. Definición y contenido esencial*

1. Mediante el proyecto de servicio público de transporte se definen los aspectos básicos de prestación de un determinado servicio, permitiendo su ulterior encomienda o licitación, así como la coordinación con otros servicios y el desarrollo del trámite de información pública.

2. El proyecto de servicio público de transporte podrá extenderse a un ámbito o itinerario determinado, a la creación o extensión de líneas dentro de redes existentes, o a cualquier otro elemento substancial que supleme servicis que ya se venían prestando con anterioridad.

3. Corresponde a la administración competente en cada caso la formulación del proyecto de servicio público de transporte de acuerdo con los criterios generales de esta ley, y en su caso con los instrumentos de planificación de transporte vigentes en el ámbito considerado.

4. Los operadores podrán presentar a la administración actuante propuestas de proyectos de servicio público de transportes, que podrán ser admitidos o no por aquella en relación con su interès públic. En caso de que se optase por su formulación y ulterior licitación, el proponente inicial tendrá derecho al reembolso de los honorarios profesionales correspondientes a la propuesta inicial en caso de que no resultara adjudicatario, dentro de los límites que reglamentariamente se establezcan siempre que el adjudicatario final no pertenezca o esté relacionado con el mismo grupo empresarial del proponente.

#### *Artículo 25. Contenido específico*

El proyecto de servicio público de transporte incluirá:

1. L'àmbit de prestació, que podrà ser definit en relació amb determinats itineraris, relacions entre nuclis o zones homogènies.

2. Els servicis que per formar part de les obligacions de servici públic tinguen la condició de bàsics.

3. Els servicis addicionals que han de ser prestats per l'operador sense cap compensació.

4. Els límits i les condicions dels servicis suplementaris que puguen ser prestats per decisió de l'operador.

5. Les condicions d'exclusivitat amb què es presten els servicis.

6. Les determinacions referents als títols de transport, propis o integrats, i al seu corresponent marc tarifari, d'acord, en qualsevol cas, amb allò que s'ha indicat en el següent article.

7. Les estipulacions en relació amb terminals, horaris, informació i altres aspectes que siguen necessaris per a la coordinació amb altres servicis de transport.

8. La informació necessària en relació amb les infraestructures que hagen d'utilitzar-se i, si és el cas, els peatges, els cànonos o els lloguers que hagen de ser abonats per l'operador.

9. El règim de coordinació amb altres servicis de transport.

10. La compensació màxima de servici públic que corresponga a l'operador, així com el procediment objectiu i transparent sobre la base del qual s'ha de calcular esta compensació en el cas que procedisca. La compensació no podrà excedir la incidència financera neta derivada de l'execució de les obligacions de servici públic en els costos i els ingressos de l'operador, i es tindran en compte els ingressos corresponents conservats per l'operador de servici públic, i l'existència d'un benefici empresarial raonable.

11. L'estudi econòmic financer que acredite la viabilitat del servici d'acord amb la demanda i els ingressos tarifaris previstos, les compensacions per prestació de servici públic, i els altres ingressos que procedisca considerar.

12. Les condicions de qualitat en la prestació dels servicis, i s'indican tant els requisits mínims com els nivells idonis i, si és el cas, les variacions en més o en menys del règim de compensacions assenyalat en el punt anterior en relació amb el grau de compliment de l'objectiu mencionat.

13. Les característiques dels vehicles o de les unitats ferroviàries o tramviàries adscrites al servici, on s'indica igualment si estos han de ser propietat de l'operador o si són proporcionats per l'administració. S'indicarà igualment si han d'estar adscrits en exclusiva a la prestació dels servicis, les condicions de manteniment, i si procedix o no la seua adquisició per part de l'administració actuant al final del termini del contracte.

14. Els mitjans tècnics i els altres requisits de caràcter laboral i organitzatiu que es consideren imprescindibles per a la prestació del servici.

15. Les instal·lacions i els servicis addicionals que ha de prestar l'operador, tant en matèria d'informació a l'usuari i altres que siguen d'interés, així com, si és el cas, l'obligació de l'ús d'estacions o terminals de viatgers.

16. El termini total de prestació dels servicis, així com, si és el cas, els terminis parcials corresponents a fases successives d'ampliació o modificació d'estos.

El projecte identificarà els elements bàsics de prestació del servici, i els diferenciarà d'aquells que poden ser ampliatos o millorats en el transcurs del termini contractual.

El projecte inclourà igualment aquelles determinacions addicionals que reglamentàriament es determinen, així com aquelles altres que siguen pertinents per al compliment dels seus fins.

17. Els aspectes de caràcter ambiental dels mitjans de transport i el seu impacte.

#### Article 26. Tramitació

1. El projecte de servici públic de transport serà aprovat inicialment per l'administració competent i sotmés a informació pública i informe de la resta d'administracions afectades. Es donarà igualment trasllat a altres operadors afectats, bé per la coincidència de servicis o zones afectades, o per les necessitats de coordinació establides, així com, si és el cas, als concessionaris d'obra pública que pogueren estar afectats pels nous servicis.

1. El ámbito de prestación, que podrá ser definido en relación con determinados itinerarios, relaciones entre núcleos o zonas homogéneas.

2. Los servicios que por formar parte de las obligaciones de servicio público tengan la condición de básicos.

3. Los servicios adicionales que deben ser prestados por el operador sin compensación alguna.

4. Los límites y condiciones de los servicios suplementarios que puedan ser prestados por decisión del operador.

5. Las condiciones de exclusividad con la que se presten los servicios.

6. Las determinaciones referentes a los títulos de transporte, propios o integrados, y a su correspondiente marco tarifario, de acuerdo en todo caso con lo indicado en el siguiente artículo.

7. Las estipulaciones en relación con terminales, horarios, información y otros aspectos que resulten necesarios para la coordinación con otros servicios de transporte.

8. La información necesaria en relación con las infraestructuras que deban utilizarse y en su caso, los peajes, cánones o alquileres que deban ser abonados por el operador.

9. El régimen de coordinación con otros servicios de transporte.

10. La compensación máxima de servicio público que corresponda al operador, así como el procedimiento objetivo y transparente sobre cuya base debe calcularse tal compensación en caso de que proceda. La compensación no podrá exceder la incidencia financiera neta derivada de la ejecución de las obligaciones de servicio público en los costes e ingresos del operador, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes conservados por el operador de servicio público, y la existencia de un beneficio empresarial razonable.

11. El estudio económico financiero que acredite la viabilidad del servicio de acuerdo con la demanda e ingresos tarifarios previstos, las compensaciones por prestación de servicio público, y los demás ingresos que proceda considerar.

12. Las condiciones de calidad en la prestación de los servicios, indicando tanto los requisitos mínimos como los niveles idóneos y, en su caso, las variaciones en más o en menos del régimen de compensaciones señalado en el punto anterior en relación con el grado de cumplimiento de dicho objetivo.

13. Las características de los vehículos o unidades ferroviarias o tranviarias adscritas al servicio, indicándose igualmente si éstos deben ser propiedad del operador o si son proporcionados por la administración. Se indicará igualmente si deben estar adscrits en exclusiva a la prestación de los servicios, las condiciones de mantenimiento, y si procede o no su adquisición por la administración actuante al final del plazo del contrato.

14. Los medios técnicos y los demás requisitos de carácter laboral y organizativo que se consideren imprescindibles para la prestación del servicio.

15. Las instalaciones y servicios adicionales que debe prestar el operador, tanto en materia de información al usuario y otros que resulten de interés, así como en su caso la obligación del uso de estaciones o terminales de viajeros.

16. El plazo total de prestación de los servicios, así como en su caso los plazos parciales correspondientes a fases sucesivas de ampliación o modificación de los mismos.

El proyecto identificará los elementos básicos de prestación del servicio, diferenciándolos de aquellos que pueden ser ampliados o mejorados en el transcurso del plazo contractual.

El proyecto incluirá igualmente aquellas determinaciones adicionales que reglamentariamente se determinen, así como aquellas otras que resulten pertinentes para el cumplimiento de sus fines.

17. Los aspectos de carácter ambiental de los medios de transporte y su impacto.

#### Artículo 26. Tramitación

1. El proyecto de servicio público de transporte será aprobado inicialmente por la administración competente y sometido a información pública e informe de las restantes administraciones afectadas. Se dará igualmente traslado a otros operadores afectados, bien por la coincidencia de servicios o zonas afectadas, o por las necesidades de coordinación establecidas, así como en su caso a los concesionarios de obra pública que pudieran estar afectados por los nuevos servicios.



2. Conclòs el període d'informació pública i informe institucional, es procedirà a l'aprovació del projecte i a la seua licitació o comanda, segons siga precedent.

3. Una vegada produïda l'aprovació precedent, el document resultant de servici públic de transports serà publicat per mitjà de procediments telemàtics i traslladat a tota la resta d'administracions afectades. En el cas que el procediment de licitació admeta variacions sobre aspectes no substancials, la publicació es diferirà a l'adjudicació del contracte i a l'aprovació definitiva del projecte i s'hi inclouran les variacions derivades de l'adjudicació mencionada.

#### *Article 27. Termini*

1. La duració dels contractes de servici públic serà limitada i no podrà superar deu anys per als servicis d'autobús o autocar, i quinze anys per als servicis de transport de viatgers per ferrocarril o altres modes ferroviaris.

La duració dels contractes de servici públic relatius a diversos modes de transport es limitarà a quinze anys si els transports per ferrocarril o altres modes ferroviaris representen més del 50% del valor dels servicis en qüestió.

2. En cas necessari, i tenint en compte les condicions d'amortització dels actius, la duració del contracte de servici públic podrà prolongar-se, com a màxim, durant la meitat del període original, si l'operador de servici públic aporta elements de l'actiu que siguen al mateix temps significatius en relació amb la totalitat dels actius necessaris per a prestar els servicis de transport de viatgers objecte del contracte de servici públic, i que estiguen relacionats predominantment amb estos.

#### *Article 28. Publicitat*

1. Cada autoritat competent farà públic una vegada a l'any, en la forma que es determine reglamentàriament un informe global sobre els contractes de servici públic de transport adjudicats, i s'indicaran per a cada un d'estos les seues característiques essencials.

2. Les administracions competents faran pública, per mitjà d'anunci en el *Diari Oficial de la Unió Europea*, la seua intenció d'adjudicar directament contractes de servici públic de transport, llevat que els contractes mencionats suposen menys de 50.000 km anuals de servicis de transport. L'anunci inclourà les dades de l'administració concedent i les característiques bàsiques del servici.

### Secció tercera Contractació dels servicis públics de transport

#### *Article 29. El contracte de servici públic de transport*

1. La prestació del servici de transport serà duta a terme per un operador vinculat a l'administració pel corresponent contracte de servici públic de transport. La prestació del servei de transport serà duta a terme per un operador intern dels definits en el Reglament CE 1370/2007 o per un operador vinculat a l'administració pel contracte corresponent de servei públic de transport.

2. El contracte de servici públic de transport establirà les obligacions de servici públic, aquells altres servicis que poden ser prestats per l'operador, i el règim inherent de compensacions i de drets d'exclusivitat que, si és el cas, corresponguera.

3. El contracte podrà establir un marc de tarifes màximes, que tindran la consideració d'obligació de servici públic quan siguen inferiors a les derivades dels costos del servici i que, per tant, donaran lloc a les compensacions previstes en els punts anteriors.

#### *Article 30. Formes de prestació*

1. Una vegada aprovat el projecte de servici públic de transport, i d'acord amb el que preveu el Reglament 1370/2007 del Parlament Europeu i del Consell, sobre els servicis públics de transport per ferrocarril i per carretera, l'autoritat de transport optarà per:

a) Adjudicar el contracte de manera directa a empresa o entitat pública d'esta dependent.

b) Licitat l'operació del servici d'acord amb el que preveu esta llei i la legislació bàsica de contractació del sector públic.

2. Concluido el periodo de información pública e informe institucional, se procederá a la aprobación del proyecto y a su licitación o encomienda, según proceda.

3. Una vez producida la aprobación precedente, el documento resultante de servicio público de transportes será publicado mediante procedimientos telemáticos y trasladado a todas las restantes administraciones afectadas. En el caso de que el procedimiento de licitación admita variaciones sobre aspectos no sustanciales, la publicación se diferirá a la adjudicación del contrato y a la aprobación definitiva del proyecto, incluyendo las variaciones derivadas de dicha adjudicación.

#### *Artículo 27. Plazo*

1. La duración de los contratos de servicio público será limitada y no podrá superar diez años para los servicios de autobús o autocar, y quince años para los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril u otros modos ferroviarios.

La duración de los contratos de servicio público relativos a diversos modos de transporte se limitará a quince años si los transportes por ferrocarril u otros modos ferroviarios representan más del 50% del valor de los servicios en cuestión.

2. En caso necesario, y habida cuenta de las condiciones de amortización de los activos, la duración del contrato de servicio público podrá prolongarse durante, como máximo, la mitad del período original, si el operador de servicio público aporta elementos del activo que sean a la vez significativos en relación con la totalidad de los activos necesarios para prestar los servicios de transporte de viajeros objeto del contrato de servicio público, y que estén relacionados predominantemente con éstos.

#### *Artículo 28. Publicidad*

1. Cada autoridad competente hará público una vez al año, en la forma que se determine reglamentariamente, un informe global sobre los contratos de servicio público de transporte adjudicados, indicando para cada uno de ellos sus características esenciales.

2. Las administraciones competentes harán pública, mediante anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, su intención de adjudicar directamente contratos de servicio público de transporte, salvo que dichos contratos supongan menos de 50.000 km anuales de servicios de transporte. El anuncio incluirá los datos de la administración concedente y las características básicas del servicio.

### Sección tercera Contratación de los servicis públicos de transporte

#### *Artículo 29. El contrato de servici público de transporte*

1. La prestación del servicio de transporte será llevada a cabo por un operador vinculado a la administración por el correspondiente contrato de servicio público de transporte. La prestación del servicio de transporte será llevada a cabo por un operador interno, de los definidos en el Reglamento CE 1370/2007, o por un operador vinculado a la administración por el correspondiente contrato de servicio público de transporte.

2. El contrato de servicio público de transporte establecerá las obligaciones de servicio público, aquellos otros servicios que pueden ser prestados por el operador, y el régimen inherente de compensaciones y de derechos de exclusividad que en su caso correspondiese.

3. El contrato podrá establecer un marco de tarifas máximas, que tendrán la consideración de obligación de servicio público cuando resulten inferiores a las derivadas de los costes del servicio y que por lo tanto darán lugar a las compensaciones previstas en los puntos anteriores.

#### *Artículo 30. Formas de prestación*

1. Una vez aprobado el proyecto de servicio público de transporte, y de acuerdo con lo previsto en el Reglamento 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los servicios públicos de transporte por ferrocarril y por carretera, la autoridad de transporte optará por:

a) Adjudicar el contrato de manera directa a empresa o entidad pública de ella dependiente.

b) Licitat l'operació del servici de acuerdo con lo previsto en esta ley y la legislación básica de contratación del sector público.

2. Amb caràcter excepcional, l'administració actuant podrà prestar els serveis amb mitjans propis, sense que això siga obstacle per al compliment dels requisits generals establits en la normativa aplicable en matèria de transports discrecionals.

#### *Article 31. Formes d'adjudicació i modalitats de contractació*

1. La contractació dels serveis públics de transport assenyalada en l'apartat b del punt 1 de l'article anterior es realitzarà amb caràcter general per mitjà de la modalitat de concessió, per la qual l'operador gestionarà el servei al seu risc i ventura. No obstant això, l'autoritat de transport podrà emprar la resta de modalitats de contractació de serveis públics previstes en la legislació de contractació del sector públic quan així ho aconselle l'interès general.

2. L'adjudicació del contracte de servei públic de transports es realitzarà pel procediment obert o restringit, excepte en els casos en què, d'acord amb allò que s'ha indicat en els punts següents, s'opte pel procediment negociat o l'adjudicació directa.

3. Procedirà l'adjudicació del contracte de servei públic de transports pel procediment negociat en aquells supòsits prevists en la legislació de contractació del sector públic, i en particular en aquells casos en què no puga promoure's la concurrència, com també en els que les despeses de primer establiment no superen els 500.000 euros i el termini de durada dels quals siga inferior a 5 anys. Igualment podrà aplicar-se el dit procediment, per tràmit d'urgència, en els casos en què es produeca la renúncia o l'abandó de la prestació del servei i no puga promoure's un altre procediment d'adjudicació en els terminis necessaris per a poder assegurar la continuïtat del servei. En aquest últim cas, els contractes seran precedits de l'elaboració d'un projecte simplificat, que podrà ser eximit del tràmit d'informació pública, i tindran una durada que no podrà superar dos anys.

4. Podran adjudicar-se directament els contractes menors de prestació de servei públic de transport en què la contraprestació per les obligacions de servei públic no superen els 18.000 euros i sempre que tinguen una duració inferior a un any i suposen una oferta inferior als 300.000 Vh-km.

5. L'òrgan de contractació podrà tindre en compte variants o millores sempre que esta possibilitat s'haja previst expressament en el plec de clàusules administratives particulars.

6. La selecció de l'adjudicatari es realitzarà d'acord amb la valoració dels diversos criteris establits en el plec de clàusules administratives particulars, entre les quals necessàriament figurarà el valor de les compensacions econòmiques corresponents a les obligacions de servei públic.

7. Les empreses operadores de transport hauran d'estar en possessió dels títols habilitants per a la prestació de servei de transport discrecional per carretera, de transport ferroviari, o els dos, segons siga procedent.

#### *Article 32. Execució del contracte de servei públic de transport*

1. El contracte de prestació de servei públic de transport s'executarà d'acord amb el projecte aprovat, les clàusules administratives generals i particulars i allò que s'ha indicat en el document de condicions concretes de prestació del servei a què fa referència este article.

2. L'autoritat de transports nomenarà un tècnic competent director del servei. Correspondrà al director del servei vetlar per la seua prestació d'acord amb el que preveu la legislació aplicable i el contracte. Li correspondrà igualment formalitzar la documentació necessària que acredite la prestació de les obligacions de servei públic prèviament a l'abonament de les compensacions previstes.

3. Després de la subscripció del contracte de prestació de servei públic de transport, l'operador elaborarà en el termini d'un mes un document en què fixe les condicions concretes de prestació del servei, com ara els horaris de les diverses expedicions o les freqüències de cada interval horari, el marc tarifari, els vehicles concrets adscrits a la prestació dels serveis, els punts de parada les mesures adoptades per a garantir l'accessibilitat als vehicles i en les parades i altres de similars. El document esmentat serà aprovat pel director del servei, llevat que els seus punts no siguen concordants amb el contracte i amb l'interès públic, i en este cas requerirà a l'operador perquè s'esmenen les deficiències observades en el termini adicional d'un mes.

2. Con caràcter excepcional, la administració actuant podrà prestar los servicios con medios propios, sin que ello sea óbice para el cumplimiento de los requisitos generales establecidos en la normativa aplicable en materia de transportes discrecionales.

#### *Artículo 31. Formas de adjudicación y modalidades de contratación*

1. La contratación de los servicios públicos de transporte señalada en el apartado b del punto 1 del artículo anterior se realizará con carácter general mediante la modalidad de concesión, por la cual el operador gestionará el servicio a su riesgo y ventura. No obstante, la autoridad de transporte podrá emplear las restantes modalidades de contratación de servicios públicos previstas en la legislación de contratación del sector público cuando así lo aconseje el interés general.

2. La adjudicación del contrato de servicio público de transportes se realizará por el procedimiento abierto o restringido, salvo en los casos en los que, de acuerdo con lo indicado en los puntos siguientes, se opte por el procedimiento negociado o la adjudicación directa.

3. Procederá la adjudicación del contrato de servicio público de transportes por el procedimiento negociado en aquellos supuestos previstos en la legislación de contratación del sector público, y en particular en aquellos casos en los que no pueda promoverse la concurrencia, así como en los que los gastos de primer establecimiento no superen los 500.000 euros y cuyo plazo de duración sea inferior a 5 años. Igualmente podrá aplicarse a dicho procedimiento, por trámite de urgencia, en los casos en los que se produzca la renuncia o abandono de la prestación del servicio y no pueda promoverse otro procedimiento de adjudicación en los plazos necesarios para poder asegurar la continuidad del servicio. En este último caso, los contratos serán precedidos de la elaboración de un proyecto simplificado, que podrá ser eximido del trámite de información pública, y tendrán una duración que no podrá superar dos años.

4. Podrán adjudicarse directamente los contratos menores de prestación de servicio público de transporte en los que la contraprestación por las obligaciones de servicio público no superen los 18.000 euros y siempre que tengan una duración inferior a un año y supongan una oferta inferior a los 300.000 Vh-km.

5. El órgano de contratación podrá tener en cuenta variantes o mejoras siempre que esta posibilidad se haya previsto expresamente en el pliego de cláusulas administrativas particulares.

6. La selección del adjudicatario se realizará de acuerdo con la valoración de los diversos criterios establecidos en el pliego de cláusulas administrativas particulares, entre los cuales necesariamente figurará el valor de las compensaciones económicas correspondientes a las obligaciones de servicio público.

7. Las empresas operadoras de transporte deberán estar en posesión de los títulos habilitantes para la prestación de servicio de transporte discrecional por carretera, de transporte ferroviario, o ambos según proceda.

#### *Artículo 32. Ejecución del contrato de servicio público de transporte*

1. El contrato de prestación de servicio público de transporte se ejecutará de acuerdo con el proyecto aprobado, las cláusulas administrativas generales y particulares y lo indicado en el documento de condiciones concretes de prestación del servicio a que hace referencia este artículo.

2. La autoridad de transportes nombrará a un técnico competente director del servicio. Corresponderá al director del servicio velar por su prestación de acuerdo con lo previsto en la legislación aplicable y en el contrato. Le corresponderá igualmente formalizar la documentación necesaria que acredite la prestación de las obligaciones de servicio público previa al abono de las compensaciones previstas.

3. Tras la suscripción del contrato de prestación de servicio público de transporte, el operador elaborará en el plazo de un mes un documento en el que fije las condiciones concretes de prestación del servicio, tales como los horarios de las diversas expediciones o las frecuencias de cada intervalo horario, el marco tarifario, los vehículos concrets adscritos a la prestación de los servicios, los puntos de parada, las medidas adoptadas para garantizar la accesibilidad a los vehículos y en las paradas y otros similares. El citado documento será aprobado por el director del servicio, salvo que sus extremos no sean concordantes con el contrato y con el interés público, en cuyo caso requerirá al operador para que se subsanen las deficiencias observadas en el plazo adicional de un mes.

4. L'aprovació del document de condicions concretes de prestació del servei de transport serà condició prèvia per a l'inici dels servicis.

5. El document podrà ser modificat cada vegada que siga convenient per a adaptar la prestació d'estos servicis a la demanda i a l'interés públic, i sempre que estes variacions no alteren les condicions del contracte.

6. La informació donada a les persones usuàries sempre serà concordant amb el document de condicions concretes de prestació del servei. El seu contingut serà traslladat als ajuntaments afectats tant en ocasió de la seua aprovació, com de les ulteriors modificacions.

7. L'increment d'expedicions o la implantació de noves parades que no impliquen trànsits addicionals en els termes que es definen reglamentàriament es tramitarà d'acord amb el que preveu este article, sempre que no suposen una modificació del contracte.

8. Els aspectes de l'operació no regulats en el contracte o el document de condicions concretes de prestació del servei podran ser establits per l'operador de manera que el servei de transport puga prestar-se en les millors condicions possibles.

#### *Article 33. Utilització de mitjans de tercers i subcontractació*

1. L'operador de transport podrà utilitzar mitjans materials propis o de tercers, dins dels límits que respecte d'això estableisca el corresponent contracte i sempre que es complisquen les especificacions de qualitat previstes en este.

2. La subcontractació de determinats servicis a tercers s'acomodarà al que preveu esta llei, en el reglament que la desenvolupe i en la normativa de contractació del sector públic. En qualsevol cas, els prestadors hauran d'estar en possessió dels títols habilitants necessaris.

3. L'empresa operadora podrà subcontractar igualment la prestació de determinats servicis a taxis dotats de l'autorització corresponent quan l'interés públic així ho aconselle, i amb la modificació prèvia corresponent del document de condicions de prestació del servei. En aquest cas el règim aplicable als viatgers serà el del contracte de servei de transport públic pel que fa a títols, tarifes i la resta de característiques, corresponent al titular de l'autorització de taxi la retribució que acorde amb l'operador.

#### *Article 34. Modificació dels contractes de servei públic de transports*

1. Els contractes de prestació de servei públic de transports es podran modificar d'acord amb el que s'establix en esta llei i en la reguladora de la contractació del sector públic. No tindran el caràcter de modificació de contracte les variacions en les condicions concretes de prestació del servei, que es tramitaran i s'aprovaran d'acord amb el que estableix l'article 32.

2. Serà condició prèvia necessària per a la modificació del contracte aprovar la modificació del projecte de servei públic de transports.

3. La modificació podrà consistir en l'ampliació dels nuclis o de les relacions servits sempre que a la vista de l'entitat de l'oferta de transport no sembla convenient la formulació i licitació d'un nou projecte independent de prestació de servei públic de transport.

4. Serà motiu de modificació del contracte de prestació de servicis de transport l'aprovació i adjudicació d'altres contractes que puguen alterar les seues condicions essencials com ara la coincidència de trànsits o altres de similars. Estes modificacions, que es tramitaran i s'aprovaran d'acord amb el que preveu este article, incorporaran, si és el cas, una nova formulació de l'estudi econòmic, de les obligacions de servei públic i de les compensacions que respecte d'això procedisquen.

5. En el cas que es produïsquen variacions substancials de la demanda que no tinguen un caràcter conjuntural, es procedirà a modificar el projecte de servei públic de transport i a la consegüent adequació dels servicis, i procedirà, si és el cas, igualment la redefinició de les obligacions de servei públic i les corresponents prestacions. En el cas que estes modificacions foren de l'entitat que alteraren les condicions essencials del contracte, procedirà el seu rescat i la nova licitació dels servicis.

6. Les modificacions dels contractes podran tindre caràcter temporal o definitiu, fins al termini de l'acabament del contracte. En el primer

4. La aprobación del documento de condiciones concretas de prestación del servicio de transporte será condición previa para el inicio de los servicios.

5. El documento podrá ser modificado cada vez que resulte conveniente para adaptar la prestación de tales servicios a la demanda y al interés público, y siempre que tales variaciones no alteren las condiciones de contrato.

6. La información dada a las personas usuarias siempre será concordante con el documento de condiciones concretas de prestación del servicio. Su contenido será trasladado a los ayuntamientos afectados tanto con ocasión de su aprobación, como de las posteriores modificaciones.

7. El incremento de expediciones o la implantación de nuevas paradas que no impliquen tráfico adicionales en los términos que se definen reglamentariamente se tramitará de acuerdo con lo previsto en este artículo, siempre que no supongan una modificación del contrato.

8. Los aspectos de la operación no regulados en el contrato o el documento de condiciones concretas de prestación del servicio podrán ser establecidos por el operador de manera que el servicio de transporte pueda prestarse en las mejores condiciones posibles.

#### *Artículo 33. Utilización de medios de terceros y subcontratación*

1. El operador de transporte podrá utilizar medios materiales propios o de terceros, dentro de los límites que al respecto establezca el correspondiente contrato y siempre que se cumplan las especificaciones de calidad previstas en él.

2. La subcontratación de determinados servicios a terceros se acomodará a lo previsto en esta ley, en el reglamento que la desarrolle y en la normativa de contratación del sector público. En todo caso, los prestadores deberán estar en posesión de los títulos habilitantes necesarios.

3. La empresa operadora podrá subcontratar igualmente la prestación de determinados servicios a taxis dotados de la autorización correspondiente cuando el interés público así lo aconseje, y previa la modificación correspondiente del documento de condiciones concretas de prestación del servicio. En tal caso el régimen aplicable a los viajeros será el del contrato de servicio de transporte público en lo referente a títulos, tarifas y demás características, correspondiendo al titular de la autorización de taxi la retribución que acuerde con el operador.

#### *Artículo 34. Modificación de los contratos de servicio público de transportes*

1. Los contratos de prestación de servicio público de transportes podrán modificarse de acuerdo con lo previsto en esta Ley y en la reguladora de la contratación del sector público. No tendrán el carácter de modificación de contrato las variaciones en las condiciones concretas de prestación del servicio, que se tramitarán y aprobarán de acuerdo con lo previsto en el artículo 32.

2. Será condición previa necesaria para la modificación del contrato aprobar la modificación del proyecto de servicio público de transportes.

3. La modificación podrá consistir en la ampliación de los núcleos o relaciones servidos siempre que a la vista de la entidad de la oferta de transporte no parezca conveniente la formulación y licitación de un nuevo proyecto independiente de prestación de servicio público de transporte.

4. Será motivo de modificación del contrato de prestación de servicios de transporte la aprobación y adjudicación de otros contratos que puedan alterar sus condiciones esenciales tales como la coincidencia de tráfico u otras similares. Tales modificaciones, que se tramitarán y aprobarán de acuerdo con lo previsto en este artículo, incorporarán en su caso una nueva formulación del estudio económico, de las obligaciones de servicio público y de las compensaciones que al respecto procedan.

5. En caso de que se produzcan variaciones sustanciales de la demanda que no tengan un carácter coyuntural, se procederá a modificar el proyecto de servicio público de transporte y a la consiguiente adecuación de los servicios, pudiendo proceder en su caso igualmente la redefinición de las obligaciones de servicio público y las correspondientes prestaciones. En caso de que tales modificaciones fueran de tal entidad que alterasen las condiciones esenciales del contrato, procederá su rescate y la nueva licitación de los servicios.

6. Las modificaciones de los contratos podrán tener carácter temporal o definitivo, hasta el plazo de finalización del contrato. En el primer



cas les variacions s'estendran pel termini de les circumstàncies que les justifiquen.

7. L'administració, d'ofici o a instàncies dels operadors, podrà unificar diversos servicis públics de transport si així ho aconsella l'interés general. Una vegada aprovada esta unificació, es podrà optar per adjudicar el contracte resultant a l'operador constituït pels prestadors dels servicis preexistents, o per la resolució i nova licitació dels contractes.

8. En casos en què no s'estime convenient la unificació de servicis públics de transport prevista en el punt anterior, els operadors de diferents servicis públics de transport amb punts de contacte entre si podran establir un contracte de col·laboració a fi de solapar els servicis esmentats, de manera que puguen prestar-se de forma conjunta i evitar el transbord de viatgers. Estos contractes de solapament estaran subjectes a autorització per part de l'administració o les administracions competents en els servicis afectats i no podran incloure nous trànsits que tinguen reconeguts altres servicis públics de transport

#### *Article 35. Extinció dels contractes de servici públic de transports*

1. Els contractes de servici públic de transports s'extingiran per compliment o per resolució.

2. Les causes de resolució són les següents:

a) Incompliment de les condicions essencials del contracte.  
b) La mort o la incapacitat sobrevinguda de l'empresari individual o l'extinció de la personalitat jurídica de l'empresa gestora del servici, llevat que es produïska la transmissió d'estes en els termes que es determinen en la legislació de contractes del sector públic. No es considerarà que s'ha produït l'extinció de l'empresa quan canvie simplement la seua forma jurídica, però es mantinga aquella en els seus aspectes econòmic i laboral.

c) La declaració de concurs o la declaració d'insolvència en qualsevol altre procediment, o circumstàncies que impedisquen el normal compliment del contracte.

d) El mutu acord entre l'administració i l'operador.

e) La demora en el compliment dels terminis per part del contractista.

f) La demora superior a sis mesos per part de l'administració en l'entrega al contractista de la contraprestació o dels mitjans auxiliars als quals es va obligar segons el contracte.

g) La supressió o el rescat del servici per raons d'interés públic.

h) La impossibilitat de l'explotació del servici com a conseqüència d'acords adoptats per l'administració després del contracte.

i) Renúncia de l'operador en els casos legalment o reglamentàriament previstos.

j) Pèrdua dels títols habilitants necessaris per a la prestació del servici.

k) Unificació de diverses concessions d'acord amb el que establix l'article precedent.

l) Les establides expressament en el contracte.

3. A l'acabament del contracte de servici públic de transport, este podrà ser prorrogat excepcionalment pel temps necessari perquè es produïska l'adjudicació a l'operador següent, temps que, en cap cas, podrà superar l'any.

#### *Article 36. Rescat i renúncia*

1. L'administració, per raó d'interés públic, podrà donar per conclòs el contracte de servici públic de transport abans de l'acabament del termini contractual. Excepte en els casos en què este es produïska com a sanció dins d'un procediment de caducitat del contracte, l'operador tindrà dret a la indemnització que procedisca d'acord amb el que establix el mateix contracte i la normativa reguladora de la responsabilitat patrimonial de l'administració.

2. L'operador podrà renunciar a la prestació del servici comunicant-ho amb una antelació mínima d'un any, llevat que el contracte establisca un termini diferent.

3. En el supòsit previst en el punt anterior, així com en els altres supòsits d'extinció del contracte, l'administració adoptarà les mesures necessàries per a la prestació del servici mentre no es produïska una nova adjudicació. Procedirà igualment la intervenció de l'administració

caso las variaciones se extenderán por el plazo de las circunstancias que las justifiquen.

7. La administración, de oficio o a instancia de los operadores, podrá unificar diversos servicios públicos de transporte si así lo aconseja el interés general. Una vez aprobada tal unificación podrá optarse por adjudicar el contrato resultante al operador constituido por los prestadores de los servicios preexistentes, o por la resolución y nueva licitación de los contratos.

8. En casos en que no se estime conveniente la unificación de servicios públicos de transporte prevista en el punto anterior, los operadores de distintos servicios públicos de transporte con puntos de contacto entre sí, podrán establecer un contrato de colaboración a fin de solapar dichos servicios, de manera que puedan prestarse de forma conjunta evitando el trasbordo de viajeros. Estos contratos de solape estarán sujetos a autorización por parte de la administración o administraciones competentes en los servicios afectados y no podrán incluir nuevos tráficoos que tengan reconocidos otros servicios públicos de transporte.

#### *Artículo 35. Extinción de los contratos de servicio público de transportes*

1. Los contratos de servicio público de transportes se extinguirán por cumplimiento o por resolución.

2. Las causas de resolución son las siguientes:

a) Incumplimiento de las condiciones esenciales del contrato.  
b) La muerte o incapacidad sobrevenida del empresario individual o la extinción de la personalidad jurídica de la empresa gestora del servicio, salvo que se produzca la transmisión de las mismas en los términos que se determinan en la legislación de contratos del sector público. No se considerará que se ha producido la extinción de la empresa cuando cambie simplemente su forma jurídica, pero se mantenga aquella en sus aspectos económico y laboral.

c) La declaración de concurso o la declaración de insolvencia en cualquier otro procedimiento, o circunstancias que impidan el normal cumplimiento del contrato.

d) El mutuo acuerdo entre la administración y el operador.

e) La demora en el cumplimiento de los plazos por parte del contratista.

f) La demora superior a seis meses por parte de la administración en la entrega al contratista de la contraprestación o de los medios auxiliares a que se obligó según el contrato.

g) La supresión o rescate del servicio por razones de interés público.

h) La imposibilidad de la explotación del servicio como consecuencia de acuerdos adoptados por la administración con posterioridad al contrato.

i) Renuncia del operador en los casos legal o reglamentariamente previstos.

j) Pérdida de los títulos habilitantes necesarios para la prestación del servicio.

k) Unificación de varias concesiones de acuerdo con lo previsto en el artículo precedente.

l) Las establecidas expresamente en el contrato.

3. A la finalización del contrato de servicio público de transporte, éste podrá ser prorrogado excepcionalmente por el tiempo necesario para que se produzca la adjudicación al siguiente operador, tiempo que en ningún caso podrá superar el año.

#### *Artículo 36. Rescate y renuncia*

1. La administración, por razón de interés público, podrá dar por concluido el contrato de servicio público de transporte antes de la finalización del plazo contractual. Salvo en los casos en que tal hecho se produzca como sanción dentro de un procedimiento de caducidad del contrato, el operador tendrá derecho a la indemnización que proceda de acuerdo con lo previsto en el propio contrato y en la normativa reguladora de la responsabilidad patrimonial de la administración.

2. El operador podrá renunciar a la prestación del servicio comunicándolo con una antelación mínima de un año, salvo que el contrato establezca plazo diferente.

3. En el supuesto previsto en el extremo anterior, así como en los demás supuestos de extinción del contrato, la administración adoptará las medidas necesarias para la prestación del servicio en tanto en cuanto no se produzca una nueva adjudicación. Procederá igualmente la

en els termes assenyalats en el punt anterior quan es produïska un abandonament parcial del servei.

Secció quarta  
Títols de transport

*Article 37. Títols de transport*

1. Les persones que utilitzen els serveis han d'estar proveïdes del corresponent títol, que podrà ser propi de l'operador o integrat.

2. S'entén com a títols de transport integrats els emesos per una autoritat de transport bé de manera directa bé per mitjà de tercers, i que permeten l'accés a diversos serveis de transport prestats per un operador o més d'un.

3. L'expedició dels títols de transport integrats podrà ser duta a terme de manera directa per l'autoritat de transport, per operadors de transport o per altres empreses contractades a l'efecte per l'autoritat de transport.

*Article 38. Suport dels títols de transport*

1. Els títols de transport podran tindre suport físic, magnètic o telemàtic en els termes que reglamentàriament s'establisquen, sempre que estiguen garantits adequadament els drets de les persones usuàries i de les empreses operadores.

2. Els suports dels títols de transport de les diverses autoritats i operadors que presten servei a la Comunitat Valenciana, així com els corresponents equips fixos o embarcats, s'adequaran a les normes d'interoperativitat que establisca l'Agència Valenciana de Mobilitat.

*Article 39. Tarifes*

1. Els títols propis de l'operador estaran sotmesos a les tarifes màximes establides per l'administració, excepte en aquells supòsits en què, d'acord amb esta llei i amb el reglament que la desenvolupe, puguen ser establides excepcionalment pel mateix operador.

2. La retribució de l'operador en relació amb els viatgers proveïts de títols d'integració serà l'establida en el contracte de servei públic de transport. Les autoritats de transport podran establir nous títols d'integració, i fixar en este cas la contraprestació a l'operador de manera que no s'alteren les condicions econòmiques inicials de prestació del contracte. Estes compensacions i les altres condicions d'expedició i ús dels títols seran fixades per mitjà del corresponent acord que tindrà efectes semblants al contracte de prestació de serveis de transport.

3. L'autoritat de transport revisarà amb una periodicitat, almenys, anual les tarifes i les compensacions assenyalades en els punts anteriors d'acord amb l'evolució dels costos i de les circumstàncies de la demanda. En el cas que estes revisions no foren concordants amb l'evolució dels costos o amb els acords assenyalats en els punts anteriors, es procedirà a establir, incrementar o minorar la corresponent compensació per servei públic.

4. Les tarifes dels títols propis o integrats es podran establir amb caràcter zonal, en relació amb la distància, o per mitjà d'un altre procediment que es considere adequat. Seran públiques i no discriminatòries.

Les autoritats de transport i els operadors, amb un informe previ favorable de les primeres, podran subscriure acords amb altres òrgans administratius o amb diferents administracions amb la finalitat que determinats col·lectius amb condicions socials específiques tinguen reduccions en les tarifes percebudes. Estes acords fixaran les compensacions que permeten mantindre les condicions econòmiques inicials del contracte de servei públic de transport.

CAPÍTOL II  
*Altres transports de viatgers*

*Article 40. Serveis de transport reiterat per a col·lectius específics*

1. Tindran la consideració de serveis de transport reiterat per a col·lectius específics, a què fa referència l'apartat 2.b de l'article 21, aquells que, suposant una oferta permanent de transport, se cenyisquen a atendre les necessitats concretes d'un col·lectiu determinat, homogeni i específic d'usuàries i usuàries, caracteritzat perquè l'origen o la desti-

intervención de la administración en los términos señalados en el punto anterior cuando se produzca un abandono parcial del servicio.

Sección cuarta  
Títulos de transporte

*Artículo 37. Títulos de transporte*

1. Las personas que utilicen los servicios deben ir provistas del correspondiente título, que podrá ser propio del operador o integrado.

2. Se entiende como títulos de transporte integrados los emitidos por una autoridad de transporte bien de manera directa bien mediante terceros, y que permiten el acceso a diversos servicios de transporte prestados por uno o varios operadores.

3. La expedición de los títulos de transporte integrados podrá ser llevada a cabo de manera directa por la autoridad de transporte, por operadores de transporte o por otras empresas contratadas a tal efecto por la autoridad de transporte.

*Artículo 38. Soporte de los títulos de transporte*

1. Los títulos de transporte podrán tener soporte físico, magnético o telemático en los términos que reglamentariamente se establezcan, siempre que queden garantizados adecuadamente los derechos de las personas usuarias y empresas operadoras.

2. Los soportes de los títulos de transporte de las diversas autoridades y operadores que presten servicio en la Comunitat Valenciana, así como los correspondientes equipos fijos o embarcados, se adecuarán a las normas de interoperatividad que establezca la Agencia Valenciana de Movilidad.

*Artículo 39. Tarifas*

1. Los títulos propios del operador estarán sometidos a las tarifas máximas establecidas por la administración, salvo en aquellos supuestos en los que de acuerdo con esta ley y el reglamento que la desarrolle puedan ser establecidas excepcionalmente por el propio operador.

2. La retribución del operador en relación con los viajeros provistos de títulos de integración será la establecida en el contrato de servicio público de transporte. Las autoridades de transporte podrán establecer nuevos títulos de integración, fijando en tal caso la contraprestación al operador de manera que no se alteren las condiciones económicas iniciales de prestación del contrato. Tales compensaciones y las demás condiciones de expedición y uso de los títulos serán fijadas mediante el correspondiente acuerdo que tendrá efectos similares al contrato de prestación de servicios de transporte.

3. La autoridad de transporte revisará con una periodicidad al menos anual, las tarifas y compensaciones señaladas en los puntos anteriores de acuerdo con la evolución de los costes y de las circunstancias de la demanda. En caso de que dichas revisiones no fueran concordantes con la evolución de los costes o con los acuerdos señalados en los puntos anteriores, se procederá a establecer, incrementar o minorar la correspondiente compensación por servicio público.

4. Las tarifas de los títulos propios o integrados podrán establecerse con carácter zonal, en relación con la distancia, o mediante otro procedimiento que se estime adecuado. Serán públicas y no discriminatorias.

Las autoridades de transporte y los operadores, previo informe favorable de las primeras, podrán suscribir acuerdos con otros órganos administrativos o con diferentes administraciones con la finalidad de que determinados colectivos con condiciones sociales específicas tengan reducciones en las tarifas percibidas. Tales acuerdos fijarán las compensaciones que permitan mantener las condiciones económicas iniciales del contrato de servicio público de transporte.

CAPÍTULO II  
*Otros transportes de viajeros*

*Artículo 40. Servicios de transporte reiterado para colectivos específicos*

1. Tendrán la consideración de servicios de transporte reiterado para colectivos específicos, a los que hace referencia el apartado 2.b del artículo 21, aquellos que suponiendo una oferta permanente de transporte se ciñan a atender las necesidades concretas de un colectivo determinado, homogéneo y específico de usuarios y usuarias, caracterizado porque

nació siga un determinat servici, centre de formació, oci o treball, edifici o conjunt d'edificis. En particular, tindran esta consideració el transport escolar, universitari, laboral, de persones usuàries de servicis socials o d'una determinada instal·lació d'oci, i semblants.

2. Els servicis de transport públic d'ús específic es prestaran d'acord amb el contracte que respecte d'això subscriuen, d'una banda, l'empresa operadora i, d'altra, la persona jurídica o entitat organitzadora dels servicis o les persones usuàries d'estos. Reglamentàriament es determinaran les condicions i els requisits per a l'establiment i la intermediació dels servicis mencionats. Llevat que l'entitat contractant siga una entitat de dret públic, el contracte mencionat tindrà el caràcter de privat. En qualsevol cas, en este s'identificaran els drets i les garanties que corresponen als usuaris i les responsabilitats de cada una de les parts amb vista al compliment de la normativa específica en matèria de transports i la resta que siga aplicable.

3. Els servicis de transport públic d'ús específic podran ser prestats de manera directa per empreses o entitats a aquelles persones usuàries relacionades amb l'activitat principal que desenvolupen. En este cas, les empreses o entitats esmentades hauran de complir els requisits assenyalats en la legislació estatal per al transport privat complementari de viatgers.

4. La prestació dels servicis de transport públic de viatgers d'ús específic està sotmés a autorització prèvia, en la qual s'identificarà el conjunt d'usuaris a què està destinat el servici, els itineraris i les altres característiques bàsiques del servici. Correspondrà atorgar esta autorització a l'òrgan competent de la Generalitat, excepte en els casos en què no excedisca dels límits d'un terme municipal, i en este cas correspondrà al corresponent municipi.

5. El règim tarifari dels servicis de transport públic de viatgers d'ús específic serà el fixat en el contracte escrit establert per les parts. En qualsevol cas, haurà d'existir un títol de transport o qualsevol altre mitjà d'acreditació que permeta exercir a l'usuari els seus drets en relació amb el règim d'assegurament, condicions de prestació o altres de similars.

6. El prestador dels servicis de transport públic de viatgers d'ús específic haurà d'estar en possessió, en qualsevol cas, del títol habilitant per a la prestació de servicis, d'acord amb la normativa estatal aplicable en matèria de transport discrecional, o, si és el cas, privat complementari.

7. El contracte per a la prestació dels servicis assenyalats en el present article contindrà una referència expressa al fet que els seus efectes queden supeditats a l'autorització assenyalada en aquest mateix article.

#### *Article 41. Transport discrecional i arrendament*

1. Tindran la consideració de transport discrecional de viatgers, en els termes assenyalats en l'apartat 2.c de l'article 21, els que no suposen una oferta permanent de transport i estiguen destinats a un col·lectiu específic d'usuaris.

2. El transport discrecional de viatgers es prestarà d'acord amb la normativa estatal aplicable.

3. L'arrendament de vehicles de qualsevol tipus es regirà per la normativa estatal aplicable, excepte en els casos en què es preste un servici de transport per no ser conduïts pels usuaris, i en este cas s'aplicarà el que estableix l'article següent.

#### *Article 42. Transport públic de viatgers amb vehicles turisme de característiques especials*

1. El transport de viatgers en vehicles de turisme amb unes condicions especials quant al nivell de representativitat o altres característiques excepcionals, clarament diferenciats de la resta pel preu, les prestacions mecàniques, les característiques físiques, etc., amb origen o destinació a la Comunitat Valenciana, s'adequarà al que hi ha assenyalat en la legislació estatal en la matèria, al que hi ha establert en aquesta llei i al que hi ha disposat en l'autorització administrativa corresponent.

2. Per mitjà d'un estudi específic de demanda, s'establirà la dimensió global de la flota necessària per a la prestació dels servicis.

su origen o destino sea un determinado servicio, centro de formación, ocio o trabajo, edificio o conjunto de edificios. En particular, tendrán tal consideración el transporte escolar, universitario, laboral, de personas usuarias de servicios sociales o de una determinada instalación de ocio, y similares.

2. Los servicios de transporte público de uso específico se prestarán de acuerdo con el contrato que al respecto suscriban, por una parte, la empresa operadora y, por otra, la persona jurídica o entidad organizadora de los servicios o las personas usuarias de los mismos. Reglamentariamente se determinarán las condiciones y requisitos para el establecimiento e intermediación de dichos servicios. Salvo que la entidad contratante sea una entidad de derecho público, dicho contrato tendrá el carácter de privado. En todo caso, en él se identificarán los derechos y garantías que corresponden a los usuarios y las responsabilidades de cada una de las partes en orden al cumplimiento de la normativa específica en materia de transportes y la restante que sea aplicable.

3. Los servicios de transporte público de uso específico podrán ser prestados de manera directa por empresas o entidades a aquellas personas usuarias relacionadas con la actividad principal que desarrollen. En tal caso, las citadas empresas o entidades deberán cumplir los requisitos señalados en la legislación estatal para el transporte privado complementario de viajeros.

4. La prestación de los servicios de transporte público de viajeros de uso específico está sometido a autorización previa, en la que se identificará el conjunto de usuarios a que está destinado el servicio, los itinerarios y las demás características básicas del servicio. Corresponderá otorgar tal autorización al órgano competente de la Generalitat, salvo en los casos en los que no exceda de los límites de un término municipal, en cuyo caso corresponderá al correspondiente municipio.

5. El régimen tarifario de los servicios de transporte público de viajeros de uso específico será el fijado en el contrato escrito establecido por las partes. En todo caso, deberá existir un título de transporte o cualquier otro medio de acreditación que permita ejercer al usuario sus derechos en relación con el régimen de aseguramiento, condiciones de prestación u otros similares.

6. El prestador de los servicios de transporte público de viajeros de uso específico deberá, en todo caso, estar en posesión del título habilitante para la prestación de servicios de acuerdo con la normativa estatal aplicable en materia de transporte discrecional, o en su caso privado complementario.

7. El contrato para la prestación de los servicios señalados en el presente artículo contendrá referencia expresa a que sus efectos quedan supeditados a la autorización señalada en este mismo artículo.

#### *Artículo 41. Transporte discrecional y arrendamiento*

1. Tendrán la consideración de transporte discrecional de viajeros, en los términos señalados en el apartado 2.c del artículo 21, los que no supongan una oferta permanente de transporte y estén destinados a un colectivo específico de usuarios.

2. El transporte discrecional de viajeros se prestará de acuerdo con la normativa estatal aplicable.

3. El arrendamiento de vehículos de todo tipo se regirá por la normativa estatal aplicable, salvo en los casos en los que se preste un servicio de transporte por no ser conducidos por los usuarios, en cuyo caso se aplicará lo previsto en el artículo siguiente.

#### *Artículo 42. Transporte público de viajeros con vehículos turismo de características especiales*

1. El transporte de viajeros en vehículos de turismo con unas condiciones especiales en razón de su nivel de representatividad u otras características excepcionales, claramente diferenciados del resto por su precio, prestaciones mecánicas características físicas, etc., con origen o destino en la Comunitat Valenciana, se adecuará a lo señalado en la legislación estatal en la materia, a lo establecido en esta ley y a lo dispuesto en la correspondiente autorización administrativa.

2. Mediante un estudio específico de demanda, se establecerá la dimensión global de la flota necesaria para la prestación de los servicios.



CAPÍTOL III  
*Servici de taxi*

Secció primera

Concepte, àmbit d'aplicació i competències. Definicions

*Article 43. Objecte, àmbit d'aplicació, règim jurídic i principis*

1. L'objecte del present capítol és regular la prestació del servei de taxi, que s'entenen, a l'efecte d'esta llei, el transport públic discrecional de viatgers amb vehicles amb una capacitat igual o inferior a les nou places inclosa la del conductor, realitzat per compte d'altri, per mitjà del pagament d'un preu, en el territori de la Comunitat Valenciana.

2. La prestació del servei de taxi es regirà per la present llei i per les normes de la Generalitat que l'afecten.

3. La prestació del servei de taxi se sotmet als principis següents:

a) Intervenció administrativa per a garantir un nivell de qualitat adequat en la prestació d'este servei de transport públic.

b) Competència limitada en el sector i establiment de tarifes obligatòries dirigits a assegurar l'equilibri econòmic de l'activitat i la suficiència del servei, que es prestaran per mitjà de titulars que operen al seu risc i ventura habilitats a l'efecte per l'administració.

c) Respecte als drets dels usuaris.

4. Les necessitats de servei públic es podran establir en termes de disponibilitat temporal o espacial del servei, d'atenció de col·lectius determinats, o de l'èxit de nivells mitjans de qualitat. L'evolució inadequada dels paràmetres que respecte d'això es fixen donarà lloc a les accions administratives corresponents de l'administració competent i, si és el cas, a la redefinició del contingent total en l'àmbit considerat, o a l'establiment de noves autoritzacions centrades en la prestació dels servicis inadequadament atesos. Aquestes autoritzacions noves s'atorgaran per temps indefinit.

5. Els vehicles dotats d'autorització expedida d'acord amb el que estableix esta llei podran efectuar servicis amb origen dins de la Comunitat Valenciana i destinació en punts situats fora d'esta, d'acord amb la normativa estatal i de la Unió Europea que siga d'aplicació. En estos casos, s'aplicarà el contingut d'esta llei en tots aquells aspectes que no contravinguen les legislacions estatals o regionals que pogueren ser d'aplicació en raó del territori travessat.

*Article 44. Competències i àrees funcionals*

1. Amb caràcter general, correspon a la Generalitat l'exercici de les competències administratives en relació amb el servei de taxi, i en particular l'establiment de la seua normativa, la determinació en cada àmbit i la circumstància del nombre màxim d'autoritzacions, el seu atorgament, l'anul·lació i el visat, la definició del marc tarifari, l'acreditació, per mitjà del procediment establert, de l'aptitud dels conductors i l'exercici de les labors inspectora i sancionadora.

2. La prestació del servei de taxi s'ordenarà per mitjà de la delimitació d'àrees funcionals caracteritzades per la possibilitat d'iniciar servicis en qualsevol dels seus punts, i per l'existència d'un marc tarifari homogeni per a totes les autoritzacions en estes residenciades. Les àrees funcionals esmentades es podran circumscriure a un sol municipi, o tindre el caràcter d'àrees de prestació conjunta quan compreguen més d'un municipi. La delimitació de les àrees de prestació conjunta s'efectuarà d'acord amb els criteris d'interés públic de cara a atendre degudament les necessitats del servei públic i, en qualsevol cas, amb un informe previ dels ajuntaments, de les associacions representatives del sector i de les associacions de consumidors i usuaris, tot això en els termes que reglamentàriament s'establisca.

3. Per raó d'interés públic i amb un informe previ dels ajuntaments afectats, de les associacions representatives i de les associacions de consumidors i usuaris, la Generalitat podrà fixar les condicions específiques en què les autoritzacions residenciades en una determinada àrea funcional puguen prendre servici en altres àrees funcionals.

4. Les competències en matèria de servei de taxi de la Generalitat seran exercides per mitjà de l'Agència Valenciana de Mobilitat. No obstant això, en els municipis de més de 20.000 habitants no integrats en àrees de prestació conjunta, estes competències continuaran sent

CAPÍTULO III  
*Servicio de taxi*

Sección primera

Concepto, ámbito de aplicación y competencias. Definiciones

*Artículo 43. Objeto, ámbito de aplicación, régimen jurídico y principios*

1. El objeto del presente capítulo es regular la prestación del servicio de taxi, entendiéndose por tal, a los efectos de esta ley, el transporte público discrecional de viajeros en vehículos con una capacidad igual o inferior a las nueve plazas incluida la del conductor, realizado por cuenta ajena, mediante el pago de un precio, en el territorio de la Comunitat Valenciana.

2. La prestación del servicio de taxi se regirá por la presente ley y las normas de la Generalitat que le afecten.

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

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

b) Competencia limitada en el sector y establecimiento de tarifas obligatorias dirigidos a asegurar el equilibrio económico de la actividad y la suficiencia del servicio, que se prestarán mediante titulares que operan a su riesgo y ventura habilitados al efecto por la administración.

c) Respeto a los derechos de los usuarios.

4. Las necesidades de servicio público podrán establecerse en términos de disponibilidad temporal o espacial del servicio, de atención de colectivos determinados, o del logro de niveles medios de calidad. La evolución inadecuada de los parámetros que al respecto se fijen dará lugar a las acciones administrativas correspondientes de la administración competente y, en su caso, a la redefinición del contingente total en el ámbito considerado, o al establecimiento de nuevas autorizaciones centradas en la prestación de los servicios inadecuadamente atendidos. Estas nuevas autorizaciones se otorgarán por tiempo indefinido.

5. Los vehículos dotados de autorización expedida de acuerdo con lo previsto en esta ley podrán efectuar servicios con origen dentro de la Comunitat Valenciana y destino en puntos situados fuera de ella, de acuerdo con la normativa estatal y de la Unión Europea que resulte de aplicación. En tales casos, será de aplicación el contenido de esta ley en todos aquellos aspectos que no contravengan las legislaciones estatales o regionales que pudieran resultar de aplicación en razón del territorio atravesado.

*Artículo 44. Competencias y áreas funcionales*

1. Con carácter general, corresponde a la Generalitat el ejercicio de las competencias administrativas en relación con el servicio de taxi, y en particular el establecimiento de su normativa, la determinación en cada ámbito y circunstancia del número máximo de autorizaciones, su otorgamiento, anulación y visado, la definición del marco tarifario, la acreditación, mediante el procedimiento establecido, de la aptitud de los conductores, y el ejercicio de las labores inspectora y sancionadora.

2. La prestación del servicio de taxi se ordenará mediante la delimitación de áreas funcionales caracterizadas por la posibilidad de iniciar servicios en cualquiera de sus puntos, y por la existencia de un marco tarifario homogéneo para todas las autorizaciones en ellas residenciadas. Dichas áreas funcionales podrán circunscribirse a un solo municipio, o tener el carácter de áreas de prestación conjunta cuando abarquen a más de un municipio. La delimitación de las áreas de prestación conjunta se efectuará de acuerdo con criterios de interés público a fin de atender debidamente las necesidades de servicio público, y en todo caso previo informe de los ayuntamientos, las asociaciones representativas del sector y asociaciones de consumidores y usuarios, en los términos todo ello que reglamentariamente se establezca.

3. Por razón de interés público y previo informe de los ayuntamientos afectados, de las asociaciones representativas y asociaciones de consumidores y usuarios, la Generalitat podrá fijar las condiciones específicas en las que las autorizaciones residenciadas en una determinada área funcional puedan tomar servicio en otras áreas funcionales.

4. Las competencias en materia de servicio de taxi de la Generalitat serán ejercidas mediante la Agencia Valenciana de Movilidad. No obstante, en los municipios de más de 20.000 habitantes no integrados en áreas de prestación conjunta tales competencias seguirán siendo ejer-

exercides pel corresponent ajuntament, i correspondran en este sentit les funcions assenyalades en el punt 1.

5. La Generalitat i els ajuntaments podran acordar la comanda de les competències que corresponen a la primera a un ajuntament o una agrupació d'estos.

6. En aquells casos en què, d'acord amb el que estableixen els punts anteriors, exercisca la competència en matèria de taxi el corresponent ajuntament, podran elaborar-se i aprovar-se les corresponents ordenances municipals reguladores de la prestació del servici, amb subjecció al que estableix la llei i les seues normes de desplegament.

#### *Article 45. Condicions generals de prestació del servici*

1. Amb caràcter general, la prestació del servici s'efectuarà per mitjà de vehicles de turisme amb un màxim de cinc places inclòs el conductor. Excepcionalment els vehicles podran ser de fins a nou places, quan es tracte de vehicles adaptats i en aquells altres supòsits en què l'interès públic així ho justifique. Reglamentàriament podran establir-se condicions objectives per a les autoritzacions de vehicles de més de nou places.

2. La prestació de servici s'efectuarà a petició de l'usuari, bé de manera directa, bé per mitjà d'un centre d'atenció a l'usuari.

#### Secció segona

#### Títols habilitants per a la prestació del servici de taxi

#### *Article 46. Autoritzacions de taxi*

1. La prestació del servici de taxi estarà sotmesa a l'obtenció prèvia de la corresponent autorització atorgada per l'òrgan competent.

2. Les autoritzacions s'atorgaran exclusivament a les persones físiques que tinguen els requisits exigits per la present llei. Les autoritzacions s'atorgaran per mitjà de concurs i de conformitat amb els procediments establits, a les quals podran concórrer les persones que acrediten el compliment dels requisits mínims establits en esta llei i la resta d'accessoris que es fixen reglamentàriament, així com en la convocatòria corresponent. En els concursos es valorarà especialment l'experiència laboral prèvia en el sector.

3. Cada autorització estarà referida a un vehicle concret identificat per la seua matrícula, sense perjudi d'altres dades que siguen exigibles.

4. Amb caràcter general, cada persona serà titular d'una única autorització. Reglamentàriament es determinaran les condicions d'acumulació de més d'una autorització en un sol titular, exclusivament en les àrees de prestació conjunta que tinguen més d'1.000 llicències, que no podran excedir el 15% del total d'autoritzacions en la dita àrea.

5. L'increment o la disminució del nombre d'autoritzacions en un mateix àmbit funcional ha de ser justificat per l'administració competent, en un estudi previ que dispose dels requisits que es determinen reglamentàriament, amb un informe previ dels ajuntaments afectats, de les associacions professionals i d'usuaris.

#### *Article 47. Creació de noves autoritzacions*

1. En els supòsits en què siga un ajuntament a qui competisca l'emissió de les corresponents autoritzacions, el tràmit s'adequarà al que estableix l'article 46.2, sense perjudi de la normativa de règim local que siga d'aplicació.

2. L'ampliació del nombre d'autoritzacions serà precedida de l'estudi assenyalat en el punt 5 de l'article anterior, informat favorablement per la l'Agència Valenciana de Mobilitat, estudi que analitzarà, en qual-sevol cas, la possibilitat de millora del servici per mitjà de la creació d'una àrea de prestació conjunta.

3. En el cas que l'informe assenyalat en el punt anterior siga desfavorable, l'ajuntament podrà prosseguir el tràmit i atorgar l'autorització corresponent, si bé esta s'entendrà circumscrita a l'àmbit municipal, no s'habilitarà per a la realització del transport interurbà.

#### *Article 48. Requisits per a l'obtenció de l'autorització*

Per a l'obtenció i atorgament de les autoritzacions per a la prestació del servici de taxi, serà necessari acreditar davant de l'òrgan competent el compliment dels requisits següents:

1. Tindre la nacionalitat espanyola o d'un estat membre de la Unió Europea, o d'un altre Estat amb què, en virtut del que estableixen els

cidas por el correspondiente ayuntamiento, correspondiéndole en tal sentido las funciones señaladas en el punto 1.

5. La Generalitat y los ayuntamientos podrán acordar la encomienda de las competencias que corresponden a la primera a un ayuntamiento o una agrupación de ellos.

6. En aquellos casos en los que de acuerdo con lo previsto en los puntos anteriores ejerza la competencia en materia de taxi el correspondiente ayuntamiento, podrán elaborarse y aprobarse las correspondientes ordenanzas municipales reguladoras de la prestación del servicio, con sujeción a lo dispuesto en la ley y en sus normas de desarrollo.

#### *Artículo 45. Condiciones generales de prestación del servicio*

1. Con carácter general, la prestación del servicio se efectuará mediante vehículos de turismo con un máximo de cinco plazas incluido el conductor. Excepcionalmente los vehículos podrán ser de hasta nueve plazas, cuando se trate de vehículos adaptados y en aquellos otros supuestos en que el interés público así lo justifique. Reglamentariamente podrán establecerse condiciones objetivas para las autorizaciones de vehículos de más de nueve plazas.

2. La prestación de servicio se efectuará a petición del usuario, bien de manera directa, bien mediante un centro de atención al usuario.

#### Sección segunda

#### Títulos habilitantes para la prestación del servicio de taxi

#### *Artículo 46. Autorizaciones de taxi*

1. La prestación del servicio de taxi estará sometida a la previa obtención de la correspondiente autorización otorgada por el órgano competente.

2. Las autorizaciones se otorgarán exclusivamente a las personas físicas que reúnan los requisitos exigidos por la presente ley. Las autorizaciones se otorgarán mediante concurso y de conformidad con los procedimientos establecidos, al que podrán concurrir las personas que acrediten el cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos en esta ley y demás accesorios que se fijen reglamentariamente, así como en la convocatoria correspondiente. En los concursos se valorará especialmente la experiencia laboral previa en el sector.

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

4. Con carácter general cada persona será titular de una única autorización. Reglamentariamente se determinarán las condiciones de acumulación de más de una autorización en un solo titular, exclusivamente en las áreas de prestación conjunta que tengan más de 1000 licencias, y que no podrán exceder del 15% del total de autorizaciones en dicha área.

5. El incremento o disminución del número de autorizaciones en un mismo ámbito funcional debe ser justificado por la administración competente, en un estudio previo que reúna los requisitos que se determinen reglamentariamente, previo informe de los ayuntamientos afectados, de las asociaciones profesionales y de usuarios.

#### *Artículo 47. Creación de nuevas autorizaciones*

1. En los supuestos en los que sea un ayuntamiento a quien competa la emisión de las correspondientes autorizaciones, el trámite se adecuará a lo señalado en el artículo 46.2, sin perjuicio de la normativa de régimen local que resulte de aplicación.

2. La ampliación del número de autorizaciones será precedida del estudio señalado en el punto 5 del artículo anterior, informado favorablemente por la Agencia Valenciana de Movilidad, estudio que analizará, en todo caso, la posibilidad de mejora del servicio mediante la creación de un área de prestación conjunta.

3. En el caso de que el informe señalado en el punto anterior sea desfavorable, el ayuntamiento podrá proseguir el trámite y otorgar la autorización correspondiente, si bien ésta se entenderá circumscrita al ámbito municipal, no habilitando para la realización de transporte interurbano.

#### *Artículo 48. Requisitos para la obtención de la autorización*

Para la obtención y el otorgamiento de las autorizaciones para la prestación del servicio de taxi, será necesario acreditar ante el órgano competente el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Tener la nacionalidad española o de un estado miembro de la Unión Europea, o de otro Estado con el que, en virtud de lo dispues-

acords, els tractats o els convenis internacionals subscrits per Espanya, no siga exigible el requisit de nacionalitat, o disposar de les autoritzacions o els permisos de treball que, d'acord amb el que estableix la legislació sobre els drets i les llibertats dels estrangers a Espanya, siguen suficients per a emparar la realització de l'activitat.

2. Capacitació per a l'exercici de l'activitat, esta s'entén com el certificat dels coneixements necessaris per a l'exercici de l'activitat, atorgat per l'òrgan administratiu que corresponga.

Reglamentàriament es determinaran els coneixements mínims exigibles, la manera d'adquirir estos coneixements i el sistema de comprovació per l'administració competent de la possessió dels coneixements exigits.

3. Honorabilitat: s'entendrà que possetxen el requisit d'honorabilitat les persones en què no concórrega cap de les circumstàncies següents:

a) Haver sigut condemnada per sentència ferma sempre que esta supose penes privatives de llibertat superiors a un any relacionades amb l'exercici de la professió. En este cas, els titulars podran realitzar l'efectiva prestació del servici de taxi per mitjà de conductors assalariats.

b) Haver sigut sancionades de forma reiterada per resolució ferma per infraccions molt greus en matèria de transport en els termes que reglamentàriament es determinen.

c) Incompliment molt greu i reiterat de les normes fiscals, laborals, de la Seguretat Social, seguretat viària o medi ambient.

4. De la mateixa manera, s'exigirà la corresponent solvència econòmica, i s'acreditarà tindre coberta la responsabilitat civil pels danys que es puguen ocasionar en el transcurs del servici, en els termes establits per la normativa vigent.

5. Acreditar la titularitat del vehicle en règim de propietat, lloguer, arrendament financer, rènting o un altre règim admés per la normativa vigent.

6. Complir les obligacions laborals i socials exigides en la normativa corresponent.

7. Complir les obligacions de caràcter fiscal establides en la normativa vigent.

8. Qualsevol altres que normativament puguen ser exigits; en especial, referits a la millora de la seguretat en la prestació del servici.

#### *Article 49. Prestació efectiva del servici de taxi*

1. Els titulars d'autoritzacions podran prestar el servici de taxi personalment, a través d'un familiar col·laborador donat d'alta en el règim corresponent de la seguretat social o a través de conductors amb contracte laboral vigent. La formalització d'estos contractes haurà de ser comunicada a l'administració, acompanyada d'una còpia del contracte en què s'indique l'horari de treball del conductor assalariat contractat.

2. Els titulars que presten el servici personalment, i els que ho facen en virtut de relació laboral, hauran de complir els requisits següents:

a) Tindre títol de capacitació professional obtingut d'acord amb el procediment reglamentàriament establert.

b) Estar inscrits com a conductors en situació d'alta en el règim que corresponga de la Seguretat Social.

c) No tindre antecedents penals.

d) Tots els altres requisits que siguen establits pels òrgans competents, en la forma que reglamentàriament es determine.

3. Aquells titulars que posseïsquen més d'una autorització hauran de tindre el nombre de conductors assalariats que reglamentàriament es determine.

4. L'administració competent mantindrà un registre dels titulars de capacitació professional, així com de les seues altes i baixes.

#### *Article 50. Suspensió*

1. Els titulars de les autoritzacions de taxi poden sol·licitar la suspensió de la seua vigència per un període màxim de cinc anys, prorrogable per altres cinc, en el cas que, temporalment, hagen de deixar de prestar l'activitat per alguna causa justificada. Esta suspensió els l'autoritzarà o els la denegarà els òrgans que han concedit les autoritzacions per mitjà d'una resolució motivada, en el termini de dos mesos.

to en los acuerdos, tratados o convenios internacionales suscritos por España, no sea exigible el requisito de nacionalidad, o contar con las autorizaciones o permisos de trabajo que, con arreglo a lo dispuesto en la legislación sobre derechos y libertades de los extranjeros en España, resulten suficientes para amparar la realización de la actividad.

2. Capacitación para el ejercicio de la actividad, entendiéndose la misma como la certificación de los conocimientos necesarios para el ejercicio de la actividad, otorgada por el órgano administrativo que corresponda.

Reglamentariamente se determinarán los conocimientos mínimos exigibles, el modo de adquirir dichos conocimientos y el sistema de comprobación por la administración competente de la posesión de los conocimientos exigidos.

3. Honorabilidad: se entenderá que poseen el requisito de honorabilidad las personas en las que no concorra ninguna de las circunstancias siguientes:

a) Haber sido condenada por sentencia firme siempre que la misma suponga penas privativas de libertad superiores a un año relacionadas con el ejercicio de la profesión. En este caso, los titulares podrán realizar la efectiva prestación del servicio de taxi mediante conductores asalariados.

b) Haber sido sancionadas de forma reiterada por resolución firme por infracciones muy graves en materia de transporte en los términos que reglamentariamente se determinen.

c) Incumplimiento muy grave y reiterado de las normas fiscales, laborales, de Seguridad Social, seguridad vial o medio ambiente.

4. Del mismo modo, se exigirá la correspondiente solvencia económica, acreditando tener cubierta la responsabilidad civil por los daños que puedan ocasionarse en el transcurso del servicio, en los términos establecidos por la normativa vigente.

5. Acreditar la titularidad del vehículo en régimen de propiedad, alquiler, arrendamiento financiero, renting u otro régimen admitido por la normativa vigente.

6. Cumplir las obligaciones laborales y sociales exigidas en la normativa correspondiente.

7. Cumplir las obligaciones de carácter fiscal establecidas en la normativa vigente.

8. Cualesquiera otros que normativamente puedan ser exigidos; en especial, referidos a la mejora de la seguridad en la prestación del servicio.

#### *Artículo 49. Prestación efectiva del servicio de taxi*

1. Los titulares de autorizaciones podrán prestar el servicio de taxi personalmente, a través de familiar colaborador dado de alta en el régimen correspondiente de la seguridad social o a través de conductores con contrato laboral vigente. La formalización de estos contratos deberá ser comunicada a la administración, acompañada de una copia del mismo, en la que se indique el horario de trabajo del conductor asalariado contratado.

2. Los titulares que presten el servicio personalmente, y los que lo hagan en virtud de relación laboral, deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) Tener título de capacitación profesional obtenido de acuerdo con el procedimiento reglamentariamente establecido.

b) Estar inscritos como conductores en situación de alta en el régimen que corresponda de la Seguridad Social.

c) Carecer de antecedentes penales.

d) Cuantos otros requisitos sean establecidos por los órganos competentes, en la forma que reglamentariamente se determine.

3. Aquellos titulares que posean más de una autorización tendrán que tener el número de conductores asalariados que reglamentariamente se determine.

4. La administración competente mantendrá un registro de los titulares de capacitación profesional, así como de sus altas y bajas.

#### *Artículo 50. Suspensión*

1. Los titulares de las autorizaciones de taxi pueden solicitar la suspensión de su vigencia por un período máximo de cinco años, prorrogable por otros cinco, en el caso de que, temporalmente, deban dejar de prestar la actividad por alguna causa justificada. Esta suspensión ha de serles autorizada o denegada por los órganos que han concedido las autorizaciones mediante una resolución motivada, en el plazo de



Reglamentàriament es determinaran les causes que puguen motivar la suspensió temporal.

2. També podran ser suspeses les autoritzacions d'ofici per l'administració de conformitat amb el que estableix el règim sancionador de la present llei.

3. En el cas que l'interés públic així ho justifique, l'administració podrà atorgar les autoritzacions addicionals per a la prestació del servei de taxi amb un termini de vigència i en nombre igual a les que hagen sigut suspeses.

#### *Article 51. Transmissió*

1. Les autoritzacions són transmissibles i s'atorgaran per temps indefinit, si bé la seua validesa estarà condicionada al compliment de les condicions i els requisits establits per a l'obtenció del títol habilitant, i a la constatació periòdica de les circumstàncies mencionades i altres que es puguen exigir, per mitjà del corresponent visat, en els termes establits en la present llei i en la normativa que la desenvolupe.

Les autoritzacions de nova creació es podran transmetre una vegada es complisca el termini de sis anys des del seu atorgament, amb l'autorització prèvia de l'òrgan administratiu competent, sempre que l'adquirent dispose dels requisits exigits per a ser titular d'estes.

Excepcionalment s'admet la transmissió encara que no haja transcorregut el termini mencionat en els supòsits de defunció o incapacitat del titular, a favor del cònjuge o parella de fet degudament inscrita en el registre corresponent, o dels hereus legítims.

Quan en els supòsits assenyalats en el paràgraf anterior, el cònjuge, la parella de fet o els hereus legítims no puguen explotar l'autorització per no disposar dels requisits exigits, l'autorització serà transmissible a favor de tercers.

2. Tant en el cas de noves autoritzacions com en aquelles que ja hagen sigut transmeses, es resoldran favorablement les transmissions que tinguen l'origen en la defunció o la incapacitat del seu titular, i ho siguen a favor del seu cònjuge o hereus legítims, tot i que estos no tinguen la capacitat professional exigida, encara que condicionades a l'efectiva adquisició de la capacitat mencionada, que s'haurà de verificar en els terminis següents, i mentrestant prestar el servei per mitjà de conductors assalariats a temps complet:

a) Durant els dos anys següents a la data de defunció o incapacitat del titular transmissor en el cas dels hereus legítims. Mentre els hereus legítims aconseguixen l'edat suficient per a adquirir la dita capacitat, es nomenarà un representant que tinga la capacitat necessària.

b) Durant els dos anys següents a la data de defunció, o incapacitat del titular transmissor en el cas del cònjuge o la parella de fet, excepte en el cas que l'edat d'estos siga superior a 60 anys, i en este cas no s'exigirà que estos adquirisquen la capacitat prevista en la present llei.

3. La transmissibilitat de les autoritzacions de taxi estarà condicionada, en qualsevol cas, al pagament dels tributs i les sancions pecuniàries imposades per resolució ferma en via administrativa que recaiguen sobre el titular per l'exercici de l'activitat.

La transmissió no es pot autoritzar si suposa la vulneració de les disposicions de l'article 48 de la present llei.

#### *Article 52. Extinció*

1. Les autoritzacions per a la prestació del servei de taxi s'extinguen per la concurrència d'alguna de les causes següents:

a) La renúncia del titular, per mitjà d'un escrit dirigit a l'òrgan que va concedir l'autorització.

b) La resolució per incompliment del titular dels requisits de l'autorització per no prestar servei habitualment en els termes que reglamentàriament es determine, o per desenvolupar la gestió o l'explotació per qualsevol forma no prevista per la present llei i el desplegament reglamentari, una vegada finalitzat l'expedient administratiu corresponent per resolució ferma.

c) La revocació, per raons d'interés públic, amb dret a la corresponent indemnització econòmica, que s'ha de calcular de conformitat amb els paràmetres objectius que determinen el seu valor real.

d) La caducitat de l'autorització per no haver obtingut el visat una vegada transcorregut el termini màxim i les seues pròrrogues, fixats legalment i reglamentàriament.

e) L'extinció per sanció.

dos meses. Reglamentariamente se determinarán las causas que puedan motivar la suspensión temporal.

2. También podrán ser suspendidas las autorizaciones de oficio por la administración de conformidad con lo dispuesto en el régimen sancionador de la presente ley.

3. En caso de que el interés público así lo justifique, la administración podrá otorgar las autorizaciones adicionales para la prestación del servicio de taxi con un plazo de vigencia y en número igual a las que hayan sido suspendidas.

#### *Artículo 51. Transmisión*

1. Las autorizaciones son transmisibles y se otorgarán por tiempo indefinido, si bien su validez quedará condicionada al cumplimiento de las condiciones y requisitos establecidos para la obtención del título habilitante, y a la constatación periódica de dichas circunstancias y otras que puedan exigirse, mediante el correspondiente visado, en los términos establecidos en la presente ley y en la normativa que la desarrolle.

Las autorizaciones de nueva creación podrán ser transmitidas una vez se cumpla el plazo de seis años desde su otorgamiento, previa autorización del órgano administrativo competente, siempre que el adquirente reúna los requisitos exigidos para ser titular de las mismas.

Excepcionalmente se admite la transmisión aunque no haya transcurrido dicho plazo en los supuestos de fallecimiento o incapacidad del titular, a favor del cónyuge o pareja de hecho debidamente inscrita en el registro correspondiente, o los herederos legítimos.

Cuando en los supuestos señalados en el párrafo anterior, el cónyuge, pareja de hecho o herederos legítimos no puedan explotar la autorización por no reunir los requisitos exigidos, la autorización será transmissible a favor de terceros.

2. Tanto en el caso de nuevas autorizaciones como en aquellas que ya hayan sido transmitidas, se resolverán favorablemente las transmisiones que tengan su origen en el fallecimiento o incapacidad de su titular, y lo sean a favor de su cónyuge o herederos legítimos, aún cuando los mismos no dispongan de la capacitación profesional exigida, aunque condicionadas a la efectiva adquisición de dicha capacitación, que deberá verificarse en los siguientes plazos, prestando entre tanto el servicio mediante conductores asalariados a tiempo completo:

a) Durante los dos años siguientes a la fecha de fallecimiento o incapacidad del titular transmissor en el caso de los herederos legítimos. En tanto los herederos legítimos alcancen la edad suficiente para adquirir dicha capacitación, se nombrará un representante que ostente la capacitación necesaria.

b) Durante los dos años siguientes a la fecha de fallecimiento, o incapacidad del titular transmissor en el caso del cónyuge o pareja de hecho, excepto en el caso de que la edad de los mismos sea superior a 60 años, en cuyo caso no se exigirá que los mismos adquieran la capacitación prevista en la presente ley.

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

La transmisión no puede autorizarse si supone la vulneración de las disposiciones del artículo 48 de la presente ley.

#### *Artículo 52. Extinción*

1. Las autorizaciones para la prestación del servicio de taxi se extinguen por la concurrència de alguna de las siguientes causas:

a) La renuncia de su titular, mediante un escrito dirigido al órgano que concedió la autorización.

b) La resolución por incumplimiento del titular de los requisitos de la autorización por no prestar servicio habitualmente en los términos que reglamentariamente se determine, o por desarrollar su gestión o explotación por cualquier forma no prevista por la presente ley y su desarrollo reglamentario, una vez finalizado el correspondiente expediente administrativo por resolución firme.

c) La revocación, por razones de interés público, con derecho a la correspondiente indemnización económica, que ha de calcularse de conformidad con los parámetros objetivos que determinan su valor real.

d) La caducidad de la autorización por no haber obtenido el visado una vez transcurrido el plazo máximo y sus prórrogas, fijados legal y reglamentariamente.

e) La extinción por sanción.

f) Per l'arrendament, la cessió o el traspàs de l'explotació de les autoritzacions i dels vehicles adscrits a estes.

2. En els casos de revocació dels títols habilitants per raons d'interés públic, l'òrgan competent podrà oferir, amb caràcter previ a la instrucció de l'oportú expedient d'extinció, la possibilitat que els titulars interessats renunciïn a la seua autorització en les condicions que es determinen en el reglament que desenvolupa la present llei.

#### *Article 53. Visat*

El visat de les autoritzacions és l'actuació per mitjà de la qual l'administració constata de forma periòdica, i sense perjudici de les facultats d'inspecció regulades en la present llei, el manteniment de les condicions que originàriament van justificar el seu atorgament.

En la normativa de desplegament de la present llei es regularan el procediment i el termini per a obtenir el visat de les autoritzacions, així com de les pròrrogues que, si és el cas, s'establisquen per al compliment d'esta obligació.

### Secció tercera Vehicles i règim econòmic

#### *Article 54. Vehicles i característiques*

1. Els vehicles de turisme destinats a la prestació del servei de taxi hauran de complir els requisits que determinen les normes de desplegament d'este article quant a les condicions genèriques de seguretat, capacitat, confort, antiguitat màxima, prestacions, mediambientals i imatge corporativa.

L'antiguitat màxima dels vehicles es determinarà reglamentàriament, i no podran excedir de huit anys. Excepcionalment i en atenció a les especials característiques de comoditat i seguretat de determinats vehicles que es determinen reglamentàriament, es podran reconèixer com a aptes per a la prestació del servei de taxi vehicles que excedisquen de l'antiguitat assenyalada, sempre que esta no siga superior a 12 anys.

2. Les administracions competents en la matèria han de garantir l'accés de tots els usuaris i totes les usuàries als serveis de taxi, i amb esta finalitat han de promoure i assegurar la incorporació de vehicles adaptats a l'ús de persones amb mobilitat reduïda, d'acord amb la normativa vigent en la matèria.

3. Els vehicles adaptats donaran servei preferent a les persones amb mobilitat reduïda, però no tindran este ús exclusiu.

4. En el cas que siga necessari substituir el vehicle amb què es realitza la prestació del servei de taxi, el nou vehicle haurà de tindre una antiguitat màxima de quatre anys.

5. L'administració competent podrà establir una normativa específica per a vehicles en relació amb la seguretat ciutadana, i podrà condicionar-ne l'activitat en determinats horaris al fet que els serveis es presten amb vehicles que reunesquen els dits requisits.

6. Reglamentàriament es determinaran la forma i les condicions per a la col·locació de publicitat en els vehicles de taxi, i se salvaguardarà sempre la imatge corporativa.

7. Els equips de cobrament telemàtic o per mitjà de targetes magnètiques o sense contacte hauran de complir la normativa tècnica que respecte d'això aprobe la Generalitat. Per raons de seguretat, l'administració competent podrà prohibir en determinades zones o horaris el cobrament per sistemes diferents dels assenyalats anteriorment.

8. La prestació del servei s'efectuarà com a regla general per mitjà de vehicles a la total disposició del titular. No obstant això, en el cas de vehicles especialment preparats en relació amb la seguretat ciutadana o el transport de persones amb problemes de mobilitat, o per a serveis amb sol·licitud, es podran fixar reglamentàriament unes altres fórmules de cara a compartir estes unitats, sempre que això no supose un increment del nombre total d'unitats que presten servei simultàniament en una àrea funcional. Així mateix, en el cas d'accident o d'avaría greu, amb un temps de reparació superior a cinc dies, el titular del vehicle podrà continuar prestant el servei, durant un termini màxim de tres mesos, amb un vehicle de característiques que caldrà determinar reglamentàriament, que oferisca nivells de qualitat i servei equivalents.

f) Por el arriendo, cesión o traspaso de la explotación de las autorizaciones y de los vehículos afectos a las mismas.

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

#### *Artículo 53. Visado*

El visado de las autorizaciones es la actuación mediante la cual la administración constata de forma periódica, y sin perjuicio de las facultades de inspección reguladas en la presente ley, el mantenimiento de las condiciones que originariamente justificaron su otorgamiento.

En la normativa de desarrollo de la presente ley se regularán el procedimiento y plazo para obtener el visado de las autorizaciones, así como de las prórrogas que en su caso se establezcan para el cumplimiento de dicha obligación.

### Sección tercera Vehículos y régimen económico

#### *Artículo 54. Vehículos y características*

1. Los vehículos de turismo destinados a la prestación del servicio de taxi deberán cumplir los requisitos que determinen las normas de desarrollo de este artículo en cuanto a las condiciones genéricas de seguridad, capacidad, confort, antigüedad máxima, prestaciones, medioambientales e imagen corporativa.

La antigüedad máxima de los vehículos se determinará reglamentariamente, no pudiendo exceder de ocho años. Excepcionalmente y atendiendo a las especiales características de comodidad y seguridad de determinados vehículos que se determinen reglamentariamente, se podrán reconocer como aptos para la prestación del servicio de taxi vehículos que excedan de la antigüedad señalada, siempre que la misma no sea superior a 12 años.

2. Las administraciones competentes en la materia deben garantizar el acceso de todos los usuarios y usuarias a los servicios de taxi, y con esta finalidad han de promover y asegurar la incorporación de vehículos adaptados al uso de personas con movilidad reducida, de acuerdo con la normativa vigente en la materia.

3. Los vehículos adaptados darán servicio preferente a las personas con movilidad reducida, pero no tendrán ese uso exclusivo.

4. En el caso de que sea necesario sustituir el vehículo con el que se realiza la prestación del servicio de taxi, el nuevo vehículo deberá tener una antigüedad máxima de cuatro años.

5. La administración competente podrá establecer una normativa específica para vehículos en relación con la seguridad ciudadana, pudiendo condicionar la actividad en determinados horarios a que los servicios se presten con vehículos que reúnan dichos requisitos.

6. Reglamentariamente se determinarán la forma y condiciones para la colocación de publicidad en los vehículos de taxi, salvaguardando siempre la imagen corporativa.

7. Los equipos de cobro telemático o mediante tarjetas magnéticas o sin contacto deberán obedecer a la normativa técnica que al respecto apruebe la Generalitat. Por razones de seguridad, la administración competente podrá prohibir en determinadas zonas u horarios el cobro por sistemas distintos a los antes señalados.

8. La prestación del servicio se efectuará como regla general mediante vehículos a plena disposición del titular. No obstante, en el caso de vehículos especialmente preparados en relación con la seguridad ciudadana o el transporte de personas con problemas de movilidad, o para servicios a la demanda, podrán fijarse reglamentariamente otras fórmulas al objeto de compartir tales unidades, siempre que ello no suponga un incremento del número total de unidades que presten servicio simultáneamente en un área funcional. Asimismo, en el caso de accidente o avería grave, con un tiempo de reparación superior a cinco días, el titular del vehículo podrá continuar prestando el servicio, durante un plazo máximo de tres meses, con un vehículo de características a determinar reglamentariamente, que ofrezca niveles de calidad y servicio equivalentes.

*Article 55. Règim econòmic. Tarifes*

1. Les tarifes han de garantir la cobertura del cost real del servei en condicions normals de productivitat i organització, i permetre una adequada amortització i un raonable benefici industrial, i es podran revisar periòdicament, o de manera excepcional, quan es produïska una variació en els costos que altere significativament l'equilibri econòmic. La seua aprovació i la revisió correspon a l'òrgan competent, amb audiència prèvia de les associacions representatives del sector i de les associacions de consumidors i usuaris.

2. Dins d'una determinada àrea funcional, les tarifes s'apliquen obligatòria per als titulars de les autoritzacions, el seu personal conductor i els qui utilitzen els serveis. Reglamentàriament es fixaran els supòsits excepcionals en què siga admissible el concert de preu pel servei realitzat.

3. Els serveis amb destinació fora de l'àrea funcional on estiga residenciada l'autorització estan sotmesos a tarifes màximes establides per l'òrgan competent de la Generalitat, d'acord amb els principis assenyalats en el punt 1.

4. Les tarifes aplicables seran visibles per a l'usuari des de l'interior del vehicle. Els vehicles que presten serveis de taxi hauran d'estar equipats amb dispositius que permeten l'usuari conèixer en cada moment l'import del servei rebut.

Secció quarta  
Centres d'atenció al públic

*Article 56. Centres d'atenció al públic*

1. Els centres d'atenció al públic són entitats destinades a satisfer les demandes efectuades mitjançant atenció personal, atenció telefònica o qualsevol altre procediment telemàtic, per mitjà de l'assignació d'un determinat vehicle per a la prestació del servei sol·licitat.

2. L'activitat dels centres d'atenció al públic està sotmesa a l'autorització prèvia per l'òrgan competent en matèria del servei de taxi en la corresponent àrea funcional. Esta autorització i el seu manteniment estaran condicionats a la garantia de lliure associació dels titulars d'autoritzacions.

3. La Generalitat promourà les actuacions que considere necessàries per a facilitar la contractació dels serveis al públic a través de qualssevol sistemes tecnològics i aquells que es consideren adequats per a atendre persones amb discapacitats i limitacions sensorials. Igualment promourà les formes de col·laboració que siguen convenientes entre els diversos centres d'atenció, especialment en aquells aspectes que impliquen la major difusió dels serveis oferits per a la seua concertació fora de la Comunitat Valenciana, o en coordinació amb altres operadors de transport.

Secció cinquena  
Drets i obligacions d'usuaris i usuàries

*Article 57. Drets i obligacions d'usuaris i usuàries*

1. Els qui utilitzen els serveis de taxi tenen, amb caràcter enunciatiu, els drets següents:

a) Conèixer el número d'autorització, la identitat del conductor i les tarifes aplicables als serveis, documents que s'han de col·locar en un lloc del vehicle visible per a l'usuari.

b) Transportar equipatges, d'acord amb les condicions establides per les normes de desplegament de la present llei.

c) Obtindre un rebut o factura on consten el preu, l'origen i la destinació del servei i les dades de la corresponent autorització, i que acredite que s'ha satisfet la tarifa del servei.

d) Rebre el servei amb vehicles que tinguen les condicions adequades, a l'interior i a l'exterior, quant a higiene, estat de conservació, accessibilitat i confort, en els termes establits en la present llei i en la seua normativa de desplegament.

e) Triar el recorregut que consideren més adequat per a la prestació del servei, i pujar al vehicle i baixar del vehicle en llocs on estiguen suficientment garantides la seguretat de les persones, la correcta circulació i la integritat del vehicle.

*Artículo 55. Régimen económico. Tarifas*

1. Las tarifas deben garantizar la cobertura del coste real del servicio en condiciones normales de productividad y organización, y permitir una adecuada amortización y un razonable beneficio industrial, pudiendo ser revisadas periódicamente, o de manera excepcional, cuando se produzca una variación en los costes que altere significativamente el equilibrio económico. Su aprobación y revisión corresponde al órgano competente, previa audiencia de las asociaciones representativas del sector, y de las asociaciones de consumidores y usuarios.

2. Dentro de una determinada área funcional, las tarifas son de aplicación obligatoria para los titulares de las autorizaciones, su personal conductor y quienes utilicen los servicios. Reglamentariamente se fijarán los supuestos excepcionales en que sea admisible el concierto de precio por el servicio realizado.

3. Los servicios con destino fuera del área funcional en el que esté residenciada la autorización están sometidos a tarifas máximas establecidas por el órgano competente de la Generalitat, de acuerdo con los principios señalados en el punto 1.

4. Las tarifas aplicables serán visibles para el usuario desde el interior del vehículo. Los vehículos que presten servicios de taxi deberán estar equipados con dispositivos que permitan al usuario conocer en cada momento el importe del servicio recibido.

Sección cuarta  
Centros de atención al público

*Artículo 56. Centros de atención al público*

1. Los centros de atención al público son entidades destinadas a satisfacer las demandas efectuadas mediante atención personal, atención telefónica o cualquier otro procedimiento telemático, mediante la asignación de un determinado vehículo para la prestación del servicio solicitado.

2. La actividad de los centros de atención al público está sometida a autorización previa por el órgano competente en materia del servicio de taxi en la correspondiente área funcional. Dicha autorización y su mantenimiento estarán condicionados a la garantía de libre asociación de los titulares de autorizaciones.

3. La Generalitat promoverá las actuaciones que considere necesarias para facilitar la contratación de los servicios al público a través de cualesquiera sistemas tecnológicos y aquellos que se consideren adecuados para atender a personas con discapacidades y limitaciones sensoriales. Igualmente promoverá las formas de colaboración que resulten convenientes entre los diversos centros de atención, especialmente en aquellos aspectos que impliquen la mayor difusión de los servicios ofertados para su concertación fuera de la Comunitat Valenciana, o en coordinació con otros operadores de transporte.

Sección quinta  
Derechos y obligaciones de usuarios y usuarias

*Artículo 57. Derechos y obligaciones de usuarios y usuarias*

1. Quienes utilicen los servicios de taxi tienen, con carácter enunciativo, los siguientes derechos:

a) Conocer el número de autorización, la identidad del conductor y las tarifas aplicables a los servicios, documentos que han de colocarse en un lugar del vehículo visible para el usuario.

b) Transportar equipajes, de acuerdo con las condiciones establecidas por las normas de desarrollo de la presente ley.

c) Obtener un recibo o factura en que consten el precio, origen y destino del servicio y los datos de la correspondiente autorización, y que acredite que se ha satisfecho la tarifa del servicio.

d) Recibir el servicio con vehículos que tengan las condiciones adecuadas, en el interior y en el exterior, en cuanto a higiene, estado de conservación, accesibilidad y confort, en los términos establecidos en la presente ley y en su normativa de desarrollo.

e) Escoger el recorrido que consideren más adecuado para la prestación del servicio, y subir y bajar al vehículo en lugares donde queden suficientemente garantizadas la seguridad de las personas, la correcta circulación y la integritad del vehículo.



f) Formular les reclamacions que estimen convenients en relació amb la prestació del servei, en la forma que determinen les normes de desplegament de la present llei.

2. Són obligacions de les persones usuàries del servei de taxi:  
a) Pagar el preu dels servicis segons el règim de tarifes establert.

b) Tindre un correcte comportament durant el servei.

c) No manipular, destruir ni deteriorar cap element del vehicle durant el servei.

d) Respectar les instruccions del conductor sempre que estes estiguen dirigides a una millor prestació del servei.

Secció sisena  
Consell del Taxi de la Comunitat Valenciana

*Article 58. Consell del Taxi de la Comunitat Valenciana*

1. Es crea el Consell del Taxi de la Comunitat Valenciana, integrat per representants de les administracions amb competències en les matèries regulades en esta llei, com també de les associacions representatives del sector, representants dels titulars de llicències, dels usuaris i d'associacions sindicals que superen els nivells de representativitat que s'estableixen reglamentàriament.

2. El Consell del Taxi serà presidit pel conseller competent en matèria de transports. La determinació i la designació dels seus membres es concretarà en la normativa de desplegament de la present llei.

3. El Consell del Taxi tindrà les funcions consultives que es determinen reglamentàriament i debatrà qualsevol assumpte en relació amb el contingut d'esta llei que siga plantejat pels seus membres. Es reunirà almenys anualment.

Secció setena  
Inspecció

*Article 59. Inspecció*

1. La inspecció dels servicis regulats en este títol serà exercida pels òrgans competents, segons el que estableix l'article 44 de la present llei. Els inspectors tindran la consideració d'autoritat pública amb caràcter general, i gaudiran de plena independència en la seua actuació.

2. El personal adscrit a la inspecció estarà proveït del document acreditatiu de la seua condició, i li'l podran requerir quan exercite les seues funcions amb l'obligació d'exhibir-lo.

3. Les persones que duguen a terme les activitats de servei de taxi han de facilitar al personal de la inspecció, en l'exercici de les seues funcions, l'accés als seus vehicles i a les instal·lacions, i permetran l'examen de la documentació exigida, d'acord amb esta llei i amb les disposicions que la despleguen o amb la legislació general en matèria de transports. Els qui estiguen en els vehicles o en les instal·lacions esmentats col·laboraran, en qualsevol cas, amb el personal de la inspecció en l'exercici de les seues funcions.

4. El personal de la inspecció podrà requerir la presentació dels documents a què es referix el paràgraf anterior en les mateixes dependències de l'administració, únicament en la mesura que esta exigència siga necessària per a verificar el compliment de les obligacions contingudes en la legislació de transports.

5. Les actuacions del personal de la inspecció es reflectiran en actes que arpleguen els antecedents o les circumstàncies dels fets que motiven l'actuació inspectora, les disposicions que, si és el cas, es consideren infringides, i la conformitat o disconformitat motivada dels interessats. Els fets arplegats en estes actes tenen valor probatori i disfruten de la presumpció de veracitat, sense perjudi de les proves que puguen aportar les persones interessades en defensa dels seus drets i interessos.

6. En cas de necessitat, per a un eficaç compliment de la seua funció, els membres de la inspecció podran sol·licitar el suport necessari de les unitats o dels destacaments de les Forces i Cossos de Seguretat de l'Estat i Policia Local. Correspon a la Policia Local, de conformitat amb la legislació local i de Forces i Cossos de Seguretat, col·laborar en la vigilància del compliment de la normativa vigent i formular les denúncies oportunes.

f) Formular las reclamaciones que estimen convenientes en relación con la prestación del servicio, en la forma que determinen las normas de desarrollo de la presente ley.

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

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

b) Tener un correcto comportamiento durante el servicio.

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

d) Respetar las instrucciones del conductor siempre que las mismas vayan dirigidas a una mejor prestación del servicio.

Sección sexta  
Consejo del Taxi de la Comunitat Valenciana

*Artículo 58. Consejo del Taxi de la Comunitat Valenciana*

1. Se crea el Consejo del Taxi de la Comunitat Valenciana, integrado por representantes de las administraciones con competencias en las materias reguladas en esta ley, así como de las asociaciones representativas del sector, representantes de los titulares de licencias, de los usuarios y de asociaciones sindicales, que superen los niveles de representatividad que se establezcan reglamentariamente.

2. El Consejo del Taxi será presidido por el conseller competente en materia de transportes. La determinación y designación de sus miembros se concretará en la normativa de desarrollo de la presente ley.

3. El Consejo del Taxi tendrá las funciones consultivas que se determinen reglamentariamente y debatirá cualquier asunto en relación con el contenido de esta ley que sea planteado por sus miembros. Se reunirá al menos anualmente.

Sección séptima  
Inspección

*Artículo 59. Inspección*

1. La inspección de los servicios regulados en este título será ejercida por los órganos competentes, según lo dispuesto en el artículo 44 de la presente ley. Los inspectores tendrán la consideración de autoridad pública a todos los efectos, y gozarán de plena independencia en su actuación.

2. El personal adscrito a la inspección estará provisto de documento acreditativo de su condición, que le podrá ser requerido cuando ejercite sus funciones, teniendo la obligación de exhibirlo.

3. Las personas que lleven a cabo las actividades de servicio de taxi deben facilitar al personal de la inspección, en el ejercicio de sus funciones, el acceso a sus vehículos e instalaciones, y permitirán el examen de la documentación exigida con arreglo a esta ley y las disposiciones que la desarrollen o la legislación general en materia de transportes. Quienes se encuentren en los vehículos o instalaciones citados colaborarán, en todo caso, con el personal de la inspección en el ejercicio de sus funciones.

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

5. Las actuaciones del personal de la inspección se reflejarán en actas que recojan los antecedentes o circunstancias de los hechos que motiven la actuación inspectora, las disposiciones que, en su caso, se consideren infringidas, y la conformidad o disconformidad motivada de los interesados. Los hechos recogidos en dichas actas tienen valor probatorio y disfrutan de la presunción de veracidad, sin perjuicio de las pruebas que puedan aportar las personas interesadas en defensa de sus derechos e intereses.

6. En caso de necesidad, para un eficaz cumplimiento de su función, los miembros de la inspección podrán solicitar el apoyo necesario de las unidades o destacamentos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Policías Locales. Corresponde a las Policías Locales, de conformidad con la legislación local y de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, colaborar en la vigilancia del cumplimiento de la normativa vigente formulando las oportunas denuncias.

**TÍTOL III**  
**Infraestructures de transport**

**CAPÍTOL I**  
*Principis generals*

*Article 60. Objecte*

1. El present capítol té com a finalitat regular el règim de planificació, construcció, manteniment i administració de les infraestructures de transport de la Comunitat Valenciana, i estes s'entenen:

a) Les infraestructures ferroviàries que no estiguen declarades expressament com d'interés general de l'Estat, així com les actuacions que la Generalitat realitze en les d'interés general de l'Estat, d'acord amb les delegacions, les comandes o els convenis que respecte d'això s'establisquen.

b) Les infraestructures tramviàries, enteses com aquelles en què es puguen produir encreuaments a nivell en els quals la preferència absoluta no corresponga sempre a les unitats que circulen per la infraestructura mencionada.

c) Les infraestructures destinades per a l'ús exclusiu o preferent de vehicles de transport públic, llevat que constituïsquen un element funcional no diferenciat de la resta de vies de comunicació, i en este cas seran regulades per la normativa urbanística o de carreteres, segons procedisca.

d) Les infraestructures interurbanes dissenyades per a l'ús preferent de vianants i ciclistes, llevat que, per estar integrades en una carretera o un altre tipus de via, siga procedent l'aplicació de la normativa urbanística o de carretera.

e) Les infraestructures logístiques.

2. Competix a la conselleria competent en matèria de transports l'exercici de les potestats previstes en esta llei en relació amb les infraestructures assenyalades en el punt anterior que per les seues característiques o els servicis de transport que atenguen siguen d'interés general per a la Comunitat Valenciana.

3. Els ajuntaments podran desenvolupar dins dels seus termes municipals les infraestructures de transport que consideren necessàries en relació amb els seus servicis de transport urbà o les necessitats locals de desplaçaments no motoritzats o en relació amb les activitats logístiques. Estes actuacions s'ajustaran al que establix esta llei i la normativa que la desenvolupe.

*Article 61. Infraestructures de transport*

1. A l'efecte d'esta llei, s'entendrà com a infraestructura de transport la totalitat dels elements que la conformen, tant en el sentit estricto com els elements addicionals requerits per a la seua plena operativitat, com ara parades, estacions, estacionaments annexos, apartadors, ramals, àrees de descans, línies de connexió, subestacions, transformadors i la resta d'instal·lacions anàlogues o semblants.

2. Les actuacions que s'escometen per a la supressió de passos a nivell o encreuaments, o per a la permeabilització transversal de les infraestructures, s'executaran igualment d'acord amb el que establix esta llei, sense perjudi dels preceptes que foren aplicable en relació amb el tipus de via en què s'inscriuen.

**CAPÍTOL II**  
*Planificació d'infraestructures*

**Secció primera**  
**Estudis i projectes**

*Article 62. Estudis de planejament d'infraestructures de transport o logístiques*

1. L'estudi de planejament d'infraestructura de transport o d'infraestructura logística es definix com l'instrument per mitjà del qual l'administració competent en la matèria definix les característiques bàsiques de les xarxes, les línies, els trams o els elements funcionals necessaris per a la creació o l'ampliació dels servicis de transport, per a la millora de la funcionalitat, la comoditat, la integració en l'entorn o la seguretat de les infraestructures ja existents, o per a atendre qualsevol

**TÍTULO III**  
**Infraestructuras de transporte**

**CAPÍTULO I**  
*Principios generales*

*Artículo 60. Objeto*

1. El presente capítulo tiene por finalidad regular el régimen de planificación, construcción, mantenimiento y administración de las infraestructuras de transporte de la Comunitat Valenciana, entendiendopor tales:

a) Las infraestructuras ferroviarias que no estén declaradas expresamente como de interés general del Estado, así como las actuaciones que la Generalitat realice en las de interés general del Estado, de acuerdo con las delegaciones, encomiendas o convenios que al respecto se establezcan.

b) Las infraestructuras tranviarias, entendidas como aquellas en las que puedan producirse cruces a nivel en los que la preferencia absoluta no corresponda siempre a las unidades que circulen por la mencionada infraestructura.

c) Las infraestructuras destinadas para el uso exclusivo o preferente de vehículos de transporte público, salvo que constituyan un elemento funcional no diferenciado del resto de vías de comunicación, en cuyo caso serán reguladas por la normativa urbanística o de carreteras, según proceda.

d) Las infraestructuras interurbanas diseñadas para el uso preferente de peatones y ciclistas, salvo que, por estar integradas en una carretera u otro tipo de vía, proceda la aplicación de la normativa urbanística o de carretera.

e) Las infraestructuras logísticas.

2. Compete a la conselleria competente en materia de transportes el ejercicio de las potestades previstas en esta ley en relación con las infraestructuras señaladas en el punto anterior que por sus características o los servicios de transporte que atiendan sean de interés general para la Comunitat Valenciana.

3. Los ayuntamientos podrán desarrollar dentro de sus términos municipales las infraestructuras de transporte que consideren necesarias en relación con sus servicios de transporte urbano o las necesidades locales de desplazamientos no motorizados o en relación con las actividades logísticas. Dichas actuaciones se ajustarán a lo previsto en esta ley y en la normativa que la desarrolle.

*Artículo 61. Infraestructuras de transporte*

1. A los efectos de esta ley, se entenderá como infraestructura de transporte la totalidad de los elementos que la conforman, tanto en sentido estricto como los elementos adicionales requeridos para su plena operatividad, como paradas, estaciones, estacionamientos anejos, apartaderos, ramales, áreas de descanso, líneas de acometida, subestaciones, transformadores y demás instalaciones análogas o similares.

2. Las actuaciones que se acometan para la supresión de pasos a nivel o cruces, o para la permeabilización transversal de las infraestructuras, se ejecutarán igualmente de acuerdo con lo previsto en esta ley, sin perjuicio de los preceptos que fueran de aplicación en relación con el tipo de vía en la que se inscriban.

**CAPÍTULO II**  
*Planificación de infraestructuras*

**Sección primera**  
**Estudios y proyectos**

*Artículo 62. Estudios de planeamiento de infraestructuras de transporte o logísticas*

1. El estudio de planeamiento de infraestructura de transporte o de infraestructura logística se define como el instrumento mediante el cual la administración competente en la materia define las características básicas de las redes, líneas, tramos o elementos funcionales necesarios para la creación o ampliación de los servicios de transporte, para la mejora de la funcionalidad, comodidad, integración en el entorno o seguridad de las infraestructuras ya existentes, o para atender cualquier

altre objectiu en relació amb la millora de la mobilitat de les persones i amb la logística.

2. El contingut i la precisió de l'estudi de planejament serà el necessari per a la concertació institucional de les solucions plantejades, en relació amb les administracions locals i les altres competents en matèria de transports, així com aquelles que administren aspectes especialment rellevants de cara a l'adopció de la solució idònia de la problemàtica plantejada.

3. L'estudi de planejament continuarà, en qualsevol cas:

a) Referència al servei públic de transports que s'ha d'establir, modificar o ampliar o, si és el cas, a la problemàtica en matèria de funcionalitat, comoditat, integració en l'entorn o seguretat que cal satisfer.

b) Antecedents i condicionants bàsics de l'actuació.

c) Definició de la solució proposada amb el nivell suficient per a permetre la seua avaluació i, si és el cas, concertació per altres organismes.

d) En el cas que es propose més d'una solució, anàlisi comparativa entre estes i, en qualsevol cas, amb el supòsit de no execució de l'actuació.

e) En el cas que procedisca, diferenciació d'aquells elements de l'actuació que corresponguen a l'administració proponent, d'aquells altres que pogueren correspondre a altres administracions en virtut del conveni o l'acord que ulteriorment se substanciara.

#### *Article 63. Tramitació, aprovació i efectes dels estudis de planejament*

1. Una vegada aprovat inicialment l'estudi de planejament per la direcció general competent en matèria de transport, serà sotmés al tràmit d'informe institucional per mitjà de remissió a les diferents administracions i a les entitats públiques directament concernides per l'actuació, de cara al seu informe en el termini que s'assenyale. Paral·lelament, i en els casos en què siga pertinent, s'obrirà un període de concertació interinstitucional per mitjà de la realització dels contactes i les reunions que procedisquen. Conclòs el període esmentat, es resoldrà sobre l'aprovació de l'estudi amb les incorporacions que, si és el cas, procedisquen, i es donarà compte d'això als òrgans i a les entitats que hagen participat en el tràmit.

2. En aquells casos en què donat el caràcter de l'actuació siga necessària la incoació d'un procediment d'avaluació ambiental, l'autorització prevista en la normativa autonòmica en matèria de paisatge o un altre de similar, l'estudi de planejament serà remès als òrgans competents en la matèria mencionada com a part integrant de la documentació requerida per a l'inici dels tràmits esmentats. En qualsevol cas, la mera aprovació de l'estudi de planejament no faculta per a l'execució de l'obra mentre no es produïska la declaració esmentada i les altres autoritzacions que siguen preceptives d'acord amb la legislació sectorial aplicable.

3. Tant en el període de concertació assenyalat en el punt 1, com després de l'aprovació definitiva de l'estudi de planejament, les administracions concernides evitaran la formulació o el desenvolupament de planejament, o la planificació o l'execució d'actuacions que dificulten o impossibiliten les previsions de l'estudi de planejament. Transcorregut un any des que este fóra sotmés a informació institucional sense que s'haja produït l'aprovació definitiva, o transcorreguts tres anys des de la mencionada aprovació sense que s'execute l'actuació proposada, les administracions concernides podran sol·licitar del conseller competent en matèria de transport l'anul·lació parcial d'aquelles determinacions de l'estudi de planejament que siguen incompatibles amb la formalització, l'execució o el desenvolupament de planificacions o les actuacions pròpies dels seus respectius àmbits competencials.

4. La facultat de formulació d'estudis de planejament s'entendrà estesa igualment a aquelles línies, trams o elements d'infraestructura ferroviària susceptibles de ser aprovats i executats per l'administració general de l'Estat abans que els elements mencionats siguen inclosos expressament en la xarxa ferroviària d'interès general de l'Estat. En estos casos, l'estudi de planejament se centrarà especialment pel que fa a la coordinació amb la resta del sistema de transports de la Comunitat Valenciana i amb els altres elements condicionants de l'actuació a què s'estenguen les competències de la Generalitat.

5. No serà necessària la realització de l'estudi de planejament en aquells supòsits en què es considere innecessari per tractar-se d'actuaci-

o otro objetivo en relación con la mejora de la movilidad de las personas y con la logística.

2. El contenido y precisión del estudio de planeamiento será el necesario para la concertación institucional de las soluciones planteadas, en relación con las administraciones locales y las demás competentes en materia de transportes, así como aquellas que administren aspectos especialmente relevantes de cara a la adopción de la solución idónea de la problemática planteada.

3. El estudio de planeamiento contendrá, en todo caso:

a) Referencia al servicio público de transportes a establecer, modificar o ampliar o, en su caso, a la problemática en materia de funcionalidad, comodidad, integración en el entorno o seguridad a satisfacer.

b) Antecedentes y condicionantes básicos de la actuación.

c) Definición de la solución propuesta con el nivel suficiente para permitir su evaluación y en su caso concertación por otros organismos.

d) En caso de que se proponga más de una solución, análisis comparativo entre ellas y, en todo caso, con el supuesto de no ejecución de la actuación.

e) En caso de que proceda, diferenciación de aquellos elementos de la actuación que correspondan a la administración proponente, de aquellos otros que pudieran corresponder a otras administraciones en virtud del convenio o acuerdo que ulteriormente se sustanciara.

#### *Artículo 63. Tramitación, aprobación y efectos de los estudios de planeamiento*

1. Una vez aprobado inicialmente el estudio de planeamiento por la dirección general competente en materia de transporte, será sometido al trámite de informe institucional mediante remisión a las diferentes administraciones y entidades públicas directamente concernidas por la actuación, de cara a su informe en el plazo que se señale. Paralelamente, y en los casos en que resulte pertinente, se abrirá un periodo de concertación interinstitucional mediante la celebración de los contactos y reuniones que procedan. Concluido dicho periodo, se resolverá sobre la aprobación del estudio con las incorporaciones que en su caso procedan, dando cuenta de ello a los órganos y entidades que hayan participado en el trámite.

2. En aquellos casos en los que dado el carácter de la actuación sea necesaria la incoación de un procedimiento de evaluación ambiental, la autorización prevista en la normativa autonómica en materia de paisaje u otro similar, el estudio de planeamiento será remitido a los órganos competentes en dicha materia como parte integrante de la documentación requerida para el inicio de dichos trámites. En todo caso, la mera aprobación del estudio de planeamiento no faculta para la ejecución de la obra en tanto en cuanto no se produzca la citada declaración y las demás autorizaciones que resulten preceptivas de acuerdo con la legislación sectorial aplicable.

3. Tanto en el periodo de concertación señalado en el punto 1, como tras la aprobación definitiva del estudio de planeamiento, las administraciones concernidas evitarán la formulación o desarrollo de planeamiento, o la planificació o ejecución de actuaciones que dificulten o imposibiliten las previsions del estudio de planeamiento. Transcurrido un año desde que este fuera sometido a información institucional sin que se haya producido la aprobación definitiva, o transcurridos tres años desde dicha aprobación sin que se execute la actuación propuesta, las administraciones concernidas podrán solicitar del conseller competente en materia de transporte la anulació parcial de aquellas determinaciones del estudio de planeamiento que sean incompatibles con la formalización, ejecución o desarrollo de planificaciones o actuaciones propias de sus respectivos ámbitos competenciales.

4. La facultad de formulación de estudios de planeamiento se entenderá extendida igualmente a aquellas líneas, tramos o elementos de infraestructura ferroviaria susceptibles de ser aprobados y ejecutados por la administración general del Estado antes de que dichos elementos sean incluidos expresamente en la red ferroviaria de interés general del Estado. En tales casos, el estudio de planeamiento se centrará especialmente en lo referente a la coordinación con el resto del sistema de transportes de la Comunitat Valenciana y con los demás elementos condicionantes de la actuación a los que se extiendan las competencias de la Generalitat.

5. No resultará necesaria la realización del estudio de planeamiento en aquellos supuestos en los que se estime innecesario por tratarse de



ons d'escassa entitat o que poden ser concertades en el marc de l'estudi informatiu.

6. Els estudis de planejament d'infraestructures de transport podran incorporar-se o tramitar-se conjuntament amb els projectes de servei de transport públic sempre que això siga convenient.

#### *Article 64. Estudis informatius*

1. L'establiment o la modificació de les infraestructures de transport requerirà la l'aprovació prèvia, per la conselleria competent en la matèria, del corresponent estudi informatiu.

2. L'estudi informatiu és l'instrument de planificació del sistema de transports que servix de base al procés d'informació pública i a la resta d'informes, declaracions o autoritzacions que en relació amb l'actuació procedisca emetre pel conjunt d'òrgans competents en les matèries que els afecten.

3. L'estudi informatiu contindrà els documents següents:

a) Memòria, que farà referència a:

1.<sup>ª</sup> Antecedents existents i les necessitats que cal satisfer, en especial els estudis de planejament prèviament formalitzats, així com, si és el cas, del projecte de servei públic de transport.

2.<sup>ª</sup> La informació necessària en relació amb el planejament urbanístic o en relació amb altres infraestructures que siga pertinent, així com la delimitació d'aquells espais afectats objecte de qualsevol tipus de protecció en virtut de les legislacions ambientals, d'espais naturals, paisatgístiques, sobre el patrimoni o qualsevol altra rellevant.

3.<sup>ª</sup> Infraestructures i servicis afectats, tant en referència a les existents com a les planificades, i es tenen en compte tant les seues corresponents configuracions com les consideracions per a aconseguir una adequada integració.

4.<sup>ª</sup> Definició bàsica de la solució o les solucions adoptades.

5.<sup>ª</sup> Avaluació diferencial de la situació origen i de les solucions adoptades, siga esta una o diverses, en termes d'eficiència, costos d'implantació i operació, consums energètics, emissions i altres factors que es consideren convenients.

b) Plans, amb la precisió necessària per a identificar les solucions i els seus condicionants.

c) Estimació econòmica de l'actuació.

4. L'estudi informatiu s'acompanyarà, en el cas que això procedisca, de l'estudi d'impacte ambiental i constituirà el document bàsic a l'efecte de l'avaluació ambiental prevista en la legislació corresponent.

5. En els casos en què es preveja que la construcció de la infraestructura es realitze per mitjà del procediment de concessió d'obra pública, l'estudi informatiu inclourà el corresponent estudi de viabilitat amb el contingut que determine la normativa reguladora del procediment mencionat.

#### *Article 65. Tramitació dels estudis informatius*

1. Una vegada aprovat inicialment, l'estudi informatiu serà remès a les entitats locals, a la conselleria competent en matèria d'ordenació territorial i paisatge i a la resta d'administracions afectades, a fi que, durant el termini de trenta dies, examinen la proposta més adequada per a l'interés general i per als interessos que representen. Transcorregut el termini esmentat sense que les administracions públiques mencionades informen respecte d'això, s'entendrà que estan d'acord amb la solució proposada.

2. Amb caràcter simultani al tràmit d'informe que es referix l'apartat anterior, l'estudi informatiu se sotmetrà a un tràmit d'informació pública durant un període de trenta dies. Les observacions realitzades en este tràmit hauran de versar sobre la concepció global del traçat.

3. En aquells supòsits en què d'acord amb la legislació ambiental siga necessària la incoació d'un procediment d'avaluació ambiental, la conselleria competent en transports remetrà a la competent al medi ambient l'expedient complet de l'actuació, i s'hi inclou un informe en relació amb els escrits i les alegacions rebuts en els tràmits d'informe institucional i informació pública.

4. Després dels tràmits anteriors, i a la vista de l'avaluació d'impacte ambiental, la conselleria formularà un document en el qual s'arreglen les característiques essencials de l'actuació objecte de l'estudi informatiu amb les incorporacions que procedisquen d'estos tràmits.

actuaciones de escasa entidad o que pueden ser concertadas en el marco del estudio informativo.

6. Los estudios de planeamiento de infraestructuras de transporte podrán incorporarse o tramitarse conjuntamente con los proyectos de servicio de transporte público siempre que ello resulte conveniente.

#### *Artículo 64. Estudios informativos*

1. El establecimiento o la modificación de las infraestructuras de transporte requerirá la previa aprobación, por la Conselleria competente en la materia, del correspondiente estudio informativo.

2. El estudio informativo es el instrumento de planificación del sistema de transportes que sirve de base al proceso de información pública y al resto de informes, declaraciones o autorizaciones que en relación con la actuación proceda emitir por el conjunto de órganos competentes en las materias que les afectan.

3. El estudio informativo contendrá los siguientes documentos:

a) Memoria, que hará referencia a:

1.º Antecedentes existentes y las necesidades a satisfacer, en especial los estudios de planeamiento previamente formalizados, así como en su caso del proyecto de servicio público de transporte.

2.º La información necesaria en relación con el planeamiento urbanístico o en relación con otras infraestructuras que resulte pertinente, así como la delimitación de aquellos espacios afectados objeto de cualquier tipo de protección en virtud de las legislaciones ambientales, de espacios naturales, paisajísticas, sobre el patrimonio o cualquier otra relevante.

3.º Infraestructuras y servicios afectados, tanto en referencia a las existentes como a las planificadas, teniendo en cuenta tanto sus correspondientes configuraciones como las consideraciones para conseguir una adecuada integración.

4.º Definición básica de la solución o soluciones adoptadas.

5.º Evaluación diferencial de la situación origen y de las soluciones adoptadas, sea ésta una o varias, en términos de eficiencia, costes de implantación y operación, consumos energéticos, emisiones y otros factores que se consideren convenientes.

b) Planos, con la precisión necesaria para identificar las soluciones y sus condicionantes.

c) Estimación económica de la actuación.

4. El estudio informativo se acompañará, en caso de que ello proceda, del estudio de impacto ambiental y constituirá el documento básico a los efectos de la evaluación ambiental prevista en la legislación correspondiente.

5. En los casos en los que se prevea que la construcción de la infraestructura se realice mediante el procedimiento de concesión de obra pública, el estudio informativo incluirá el correspondiente estudio de viabilidad con el contenido que determine la normativa reguladora de dicho procedimiento.

#### *Artículo 65. Tramitación de los estudios informativos*

1. Una vez aprobado inicialmente, el estudio informativo será remitido a las entidades locales, a la conselleria competente en materia de ordenación territorial y paisaje y restantes administraciones afectadas, con objeto de que, durante el plazo de treinta días, examinen la propuesta más adecuada para el interés general y para los intereses que representan. Transcurrido dicho plazo sin que dichas administraciones públicas informen al respecto, se entenderá que están conformes con la solución propuesta.

2. Con carácter simultáneo al trámite de informe a que se refiere el apartado anterior, el estudio informativo se someterá a un trámite de información pública durante un período de treinta días. Las observaciones realizadas en este trámite deberán versar sobre la concepción global del trazado.

3. En aquellos supuestos en los que de acuerdo con la legislación ambiental sea necesaria la incoación de un procedimiento de evaluación ambiental, la conselleria competente en transportes remitirá a la competente en medio ambiente el expediente completo de la actuación, incluyendo un informe en relación con los escritos y alegaciones recibidos en los trámites de informe institucional e información pública.

4. Tras los trámites anteriores, y a la vista de la evaluación de impacto ambiental, la conselleria formulará un documento en el se recojan las características esenciales de la actuación objeto del estudio informativo con las incorporaciones que procedan de tales trámites.

5. L'aprovació definitiva del document esmentat i consegüentment de l'actuació en este detallada correspon al conseller competent en matèria de transports, que podrà procedir igualment en acte administratiu esmentat a encomanar la seua execució i l'administració a l'ens administrador de la infraestructura o a l'òrgan que corresponga en relació amb el caràcter de l'actuació.

6. La resolució assenyalada en el punt anterior serà publicada en el *Diari Oficial de la Comunitat Valenciana* i notificada a les administracions afectades.

7. Seran aplicables a les actuacions arrellegades en els estudis informatius degudament aprovats les previsions que pel que fa a la compatibilització amb la resta d'usos del sòl es contenen en el present títol. D'altra banda, hauran de ser arrellegades en el planejament urbanístic vigent de cada municipi amb motiu de la revisió següent que s'aborde.

8. No serà obligatòria la formulació d'estudi informatiu prèviament a la redacció i l'aprovació del corresponent projecte constructiu en aquelles actuacions en què no procedisca la formulació de la declaració d'impacte ambiental, ni en aquelles de menor entitat que no impliquen aspectes referents a l'interès general.

9. Queden eximides de la necessitat formulació d'estudi informatiu, així com de l'avaluació o les estimació d'impacte ambiental, les actuacions relacionades amb la seguretat ferroviària i, en particular, les tendents a la supressió de passos a nivell.

10. No serà necessària la formulació d'estudi informatiu en aquelles actuacions arrellegades en el planejament urbanístic degudament aprovat.

#### *Article 66. Projecte bàsic i constructiu*

1. Els projectes bàsics i de construcció de les infraestructures de transport es formularan d'acord amb el que estableix, el seu cas, el corresponent estudi informatiu, i, el seu contingut obehirà tant al que preveu esta llei com al que estableix la normativa bàsica de contractació de les administracions públiques de cara a poder formar part del corresponent expedient de licitació i execució de les obres.

2. Els projectes bàsics i constructius podran introduir variacions no substancials en relació amb l'estudi informatiu prèviament aprovat, com a conseqüència de la concreció de les seues determinacions amb el nivell de precisió propi d'un projecte. En estos casos, l'òrgan administratiu encarregat de la redacció del projecte instarà el competent en la formulació de l'estudi informatiu per a la convalidació d'estes variacions i, si és el cas, per a la corresponent modificació de la resolució aprovatòria.

3. L'aprovació del corresponent projecte bàsic o del de construcció de les actuacions regulades per esta llei que requerisquen la utilització de nous terrenys, suposarà la declaració d'utilitat pública o interès social, la necessitat d'ocupació i la declaració d'urgència d'esta, a l'efecte de l'expropiació forçosa d'aquells en què haja de construir-se la línia, el tram o l'element de la infraestructura ferroviària, o que siguen necessaris per a modificar les preexistents, segons el que estableix la legislació expropiatòria.

4. Quan corresponga a l'administrador de la infraestructura la construcció de les infraestructures ferroviàries, la potestat expropiatòria serà exercida per l'administració de la Generalitat i el beneficiari de l'expropiació serà el mateix administrador, que abonarà el preu just de les expropiacions.

Secció segona  
Àrees de reserva

#### *Article 67. Delimitació*

1. L'administració competent en matèria d'infraestructures podrà delimitar, per mitjà del procediment establert en esta llei, les àrees de reserva necessàries per a:

a) L'establiment de futures infraestructures o l'ampliació de les existents.

b) L'establiment de corredors infraestructurals en què les infraestructures de transport siguen acompanyades d'altres infraestructures lineals energètiques, de telecomunicacions o relacionades amb el cycle hidràulic, a fi d'aconseguir una adequada ordenació conjunta del territori.

5. La aprobación definitiva de dicho documento y consiguientemente de la actuación en él detallada corresponde al conseller competente en materia de transportes, que podrá proceder igualmente en dicho acto administrativo a encomendar su ejecución y administración al ente administrador de la infraestructura o al órgano que corresponda en relación con el carácter de la actuación.

6. La resolución señalada en el punto anterior será publicada en el *Diari Oficial de la Comunitat Valenciana* y notificada a las administraciones afectadas.

7. Serán aplicables a las actuaciones recogidas en los estudios informativos debidamente aprobados las previsions que en lo referente a la compatibilización con el resto de usos del suelo se contienen en el presente título. Por otra parte, deberán ser recogidas en el planeamiento urbanístico vigente de cada municipio con motivo de la siguiente revisión que se aborde.

8. No será obligatoria la formulación de estudio informativo previa a la redacción y aprobación del correspondiente proyecto constructivo en aquellas actuaciones en los que no proceda la formulación de la declaración de impacto ambiental, ni en aquellas de menor entidad que no impliquen aspectos referentes al interés general.

9. Quedan eximidas de la necesidad de formulación de estudio informativo, así como de la evaluación o estimación de impacto ambiental, las actuaciones relacionadas con la seguridad ferroviaria y en particular las tendentes a la supresión de pasos a nivel.

10. No será necesaria la formulación de estudio informativo en aquellas actuaciones recogidas en el planeamiento urbanístico debidamente aprobado.

#### *Artículo 66. Proyecto básico y constructivo*

1. Los proyectos básicos y de construcción de las infraestructuras de transporte se formularán de acuerdo con lo previsto en su caso en el correspondiente estudio informativo, y, su contenido obedecerá tanto a lo previsto en esta ley como a lo establecido en la normativa básica de contratación de las administraciones públicas a fin de poder formar parte del correspondiente expediente de licitación y ejecución de las obras.

2. Los proyectos básicos y constructivos podrán introducir variaciones no sustanciales en relación con el estudio informativo previamente aprobado, como consecuencia de la concreción de sus determinaciones con el nivel de precisión propio de un proyecto. En tales casos, el órgano administrativo encargado de la redacción del proyecto instará al competente en la formulación del estudio informativo para la convalidación de tales variaciones y, en su caso, para la correspondiente modificación de la resolución aprobatoria.

3. La aprobación del correspondiente proyecto básico o del de construcción de las actuaciones reguladas por esta ley que requieran la utilización de nuevos terrenos, supondrá la declaración de utilidad pública o interés social, la necesidad de ocupación y la declaración de urgencia de la misma, a los efectos de la expropiación forçosa de aquellos en los que deba construirse la línea, el tramo o el elemento de la infraestructura ferroviaria, o que sean necesarios para modificar las preexistentes, según lo previsto en la legislación expropiatoria.

4. Cuando corresponda al administrador de la infraestructura la construcción de las infraestructuras ferroviarias, la potestad expropiatoria será ejercida por la administración de la Generalitat y el beneficiario de la expropiación será el propio administrador, que abonará el justiprecio de las expropiaciones.

Sección segunda  
Áreas de reserva

#### *Artículo 67. Delimitación*

1. La administración competente en materia de infraestructuras podrá delimitar, mediante el procedimiento establecido en esta ley, las áreas de reserva necesarias para:

a) El establecimiento de futuras infraestructuras o la ampliación de las existentes.

b) El establecimiento de corredores infraestructurales en los que las infraestructuras de transporte sean acompañadas de otras infraestructuras lineales energéticas, de telecomunicaciones o relacionadas con el ciclo hidràulico, a fin de conseguir una adecuada ordenación conjunta del territorio.

c) El foment de la intermodalitat per mitjà de la implantació d'intercanviadors, estacionaments, àrees de magatzematge o altres elements semblants.

d) L'ampliació de les zones de protecció assenyalades en el present títol, així com el condicionament ambiental o paisatgístic d'estos espais o altres limítrofs, amb l'objecte de permetre el millor nivell d'integració possible entre les infraestructures mencionades i el seu entorn.

e) La planificació futura d'àmbits destinats a les estacions i a les terminals de transport, així com les activitats productives, els servicis o els usos residencials la ubicació immediata dels quals a estes terminals convinga per l'interès públic, en relació amb la minoració global dels desplaçaments de persones o mercaderies, la màxima extensió de la cobertura de servicis del transport públic i del ferroviari de mercaderies, o la recuperació de les plusvàlues públiques generades per l'esforç inversor, amb compliment del que estableix l'article 47 de la Constitució Espanyola.

2. Les reserves de sòl indicades podran establir-se en relació amb infraestructures que entren dins de l'àmbit competencial autonòmic o estatal, i s'hi inclouen tant les dedicades al transport públic com als servicis ferroviaris en general.

3. La delimitació de les àrees de reserva tindrà en compte les limitacions o condicions que per a l'establiment o el funcionament de les infraestructures de transport puguen derivar-se, si és el cas, dels règims de protecció i ordenació dels espais naturals protegits, així com dels plans d'ordenació dels recursos naturals.

#### *Article 68. Tramitació de les reserves de sòl*

1. La reserves de sòl s'establiran per un termini màxim de deu anys. Caducaran pel transcurs del termini mencionat sense que s'haja procedit a l'adquisició per l'administració corresponent dels corresponents terrenys, o per l'execució o el desistiment de la infraestructura que la motiva.

2. Prèviament a la declaració de l'àrea de reserva, l'administració competent en matèria de transports formularà la corresponent delimitació d'àrea de reserva. Les determinacions del document esmentat es limitaran a justificar de manera genèrica l'interès públic en relació amb la delimitació proposada.

3. El document de delimitació d'àrea de reserva serà sotmés a informació pública i informe institucional. En limitar-se els seus efectes futurs a la titularitat dels sòls afectats i no implicar cap execució d'obra o canvi d'usos del sòl, la seua tramitació no requerirà els tràmits previstos en la legislació ambiental o paisatgística, amb independència que els tràmits esmentats s'hagen de desenvolupar posteriorment per l'administració competent una vegada que el grau de definició d'estes actuacions o usos permeten les avaluacions previstes en els marcs normatius mencionats.

4. Correspon al conseller competent en matèria de transport l'aprovació definitiva de la delimitació d'àrea de reserva. Les declaracions esmentades seran publicades i remeses a les administracions afectades.

#### *Article 69. Efectes de la delimitació d'àrea de reserva*

1. En els àmbits inclosos en la delimitació d'àrea de reserva requerirà l'informe previ vinculant de l'administració competent en matèria de transport la formulació d'instruments de planejament urbanístic i els projectes de qualsevol tipus, l'execució d'obres públiques o privades i els canvis d'usos que impliquen la implantació de qualsevol tipus d'element edificatori o d'urbanització, o l'alteració o l'eliminació d'elements naturals o antròpics en el cas que pogueren perjudicar la correcta incardinació de la infraestructura en el seu entorn.

2. L'aprovació de la delimitació d'àrea de reserva comporta l'interès públic de l'expropiació i la necessitat d'ocupació. L'administració actuant podrà adquirir els sòls per a la seua ocupació en règim de domini públic adscrit a la corresponent infraestructura, o per a la seua incorporació com a bé patrimonial de l'entitat pública administradora de la infraestructura, que en els dos casos podrà, a estos efectes, tindre el caràcter de beneficiària.

3. Les diverses infraestructures o els usos que s'implanten en les àrees de reserva podran ser objecte de cessió del dret d'ús, arrendament, alienació després de la conclusió de les actuacions que van justificar la seua expropiació, o de l'aplicació de cànons a tercers concessionaris.

c) El fomento de la intermodalidad mediante la implantación de intercambiadores, estacionamientos, áreas de almacenaje u otros elementos semejantes.

d) La ampliación de las zonas de protección señaladas en el presente título, así como el acondicionamiento ambiental o paisajístico de tales espacios u otros colindantes, al objeto de permitir el mejor nivel de integración posible entre dichas infraestructuras y su entorno.

e) La planificación futura de ámbitos destinados a las estaciones y terminales de transporte, así como a las actividades productivas, a los servicios o a los usos residenciales cuya ubicación inmediata a tales terminales convinga por el interés público, en relación con la minoración global de los desplazamientos de personas o mercancías, la máxima extensión de la cobertura de servicio del transporte público y del ferroviario de mercancías, o la recuperación de las plusvalías públicas generadas por el esfuerzo inversor, dando cumplimiento a lo previsto en el artículo 47 de la Constitución Española.

2. Las reservas de suelo indicadas podrán establecerse en relación con infraestructuras que entren dentro del ámbito competencial autonómico o estatal, incluyendo tanto las dedicadas al transporte público como a los servicios ferroviarios en general.

3. La delimitación de las áreas de reserva tendrá en cuenta las limitaciones o condiciones que para el establecimiento o el funcionamiento de las infraestructuras de transporte puedan derivarse en su caso de los regímenes de protección y ordenación de los espacios naturales protegidos, así como de los planes de ordenación de los recursos naturales.

#### *Artículo 68. Tramitación de las reservas de suelo*

1. Las reservas de suelo se establecerán por un plazo máximo de diez años. Caducarán por el transcurso de dicho plazo sin que se haya procedido a la adquisición por la administración correspondiente de los correspondientes terrenos, o por la ejecución o desistimiento de la infraestructura que la motiva.

2. Previamente a la declaración del área de reserva, la administración competente en materia de transportes formulará la correspondiente delimitación de área de reserva. Las determinaciones de dicho documento se limitarán a justificar de manera genérica el interés público en relación con la delimitación propuesta.

3. El documento de delimitación de área de reserva será sometido a información pública e informe institucional. Al limitarse sus efectos futuros a la titularidad de los suelos afectados y no implicar ejecución de obra alguna o cambio de usos del suelo, su tramitación no requerirá los trámites previstos en la legislación ambiental o paisajística, con independencia de que dichos trámites deban desarrollarse posteriormente por la administración competente una vez que el grado de definición de tales actuaciones o usos permitan las evaluaciones previstas en los marcos normativos citados.

4. Corresponde al conseller competente en materia de transporte la aprobación definitiva de la delimitación de área de reserva. Las citadas declaraciones serán publicadas y remitidas a las administraciones afectadas.

#### *Artículo 69. Efectos de la delimitación de área de reserva*

1. En los ámbitos incluidos en la delimitación de área de reserva requerirá informe previo vinculante de la administración competente en materia de transporte la formulación de instrumentos de planeamiento urbanístico y proyectos de cualquier tipo, la ejecución de obras públicas o privadas y los cambios de usos que impliquen la implantación de cualquier tipo de elemento edificatorio o de urbanización, o la alteración o eliminación de elementos naturales o antrópicos en caso de que pudieran perjudicar la correcta incardinación de la infraestructura en su entorno.

2. La aprobación de la delimitación de área de reserva conlleva el interés público de la expropiación y la necesidad de ocupación. La administración actuante podrá adquirir los suelos para su ocupación en régimen de dominio público adscrito a la correspondiente infraestructura, o para su incorporación como bien patrimonial de la entidad pública administradora de la infraestructura, que en ambos casos podrá, a tales efectos, tener el carácter de beneficiaria.

3. Las diversas infraestructuras o usos que se implanten en las áreas de reserva podrán ser objeto de cesión del derecho de uso, arrendamiento, enajenación tras la conclusión de las actuaciones que justificaron su expropiación, o de la aplicación de cánones a terceros concesionarios.



Els ingressos que en este sentit perceba l'administrador d'infraestructures constituïran un fons específic necessàriament vinculat a l'adquisició de nou sòl i la inversió en infraestructures, d'acord amb un programa plurianual incorporat als seus pressupostos i publicitat per mitjà del procediment telemàtic corresponent.

*Article 70. Actuacions en les àrees de reserva*

1. En les àrees de reserva podran executar-se actuacions en matèria d'infraestructures i de condicionament de l'entorn d'acord amb el procediment previst en esta llei, i el compliment previ dels tràmits d'informació pública i l'informe institucional, així com els requerits per la normativa en matèria de medi ambient i paisatge.

2. En els casos en què es preveja el desenvolupament d'infraestructures logístiques susceptibles de parcel·lació, o d'altres usos productius o residencials, l'ordenació del sector serà objecte del corresponent instrument d'ordenació formulat per l'òrgan competent en matèria de transports, d'acord amb la normativa urbanística vigent.

Secció tercera  
Servicis prestats en altres infraestructures viàries

*Article 71. Adequació del viari per al seu ús pel transport públic*

1. Les administracions competents en la gestió de xarxes viàries utilitzades per servicis de transport públic planificaran, projectaran, construiran i mantindran les xarxes esmentades de manera que els servicis mencionats puguen ser prestats en les millors condicions possibles de funcionalitat, comoditat i seguretat.

2. En les autovies i la resta de carreteres dotades amb control d'accensos, la ubicació d'estos i la configuració dels enllaços facilitaran el servici a les poblacions pròximes.

3. Els fermes utilitzats asseguraran el màxim nivell possible de comoditat i seguretat de les persones usuàries del transport públic. Queda expressament prohibit qualsevol tipus de ressalt o obstacle que altere la continuïtat longitudinal del ferm mencionat, i s'hi inclouen bandes sonores o d'altres elements artificials incorporats al ferm esmentat, que dificulten la circulació dels vehicles de transport públic.

4. L'ordenació semafòrica de les vies utilitzades pel transport públic es gestionarà sota el principi de preferència absoluta per al transport públic, excepte en aquelles situacions excepcionals en què això no siga possible. Amb esta finalitat, a més de les tècniques usuales d'ordenació semafòrica, es podrà recórrer a la implantació de carrils o fases específiques en els encreuaments, a cicles específics de preferència després de la detecció prèvia del vehicle de transport públic, o a qualsevol altra tecnologia que siga convenient.

5. Excepte en les situacions excepcionals que reglamentàriament es determinen, existirà un carril expressament reservat per al transport públic sempre que la freqüència dels servicis públics de transport que l'utilitzen siga superior a una expedició cada cinc minuts, carril que s'ubicarà preferentment de manera independent de les zones usades per a la parada de vehicles privats.

*Article 72. Parades de transport públic*

1. Com a regla general, i excepte acord distint entre les parts, correspon a l'administració titular de la via el condicionament de les parades, i s'hi inclouen els accessos i les connexions amb la xarxa de vianants existent, així com les mesures de seguretat necessàries per a l'encreuament dels vials en què s'ubiquen les parades mencionades. Corresponen, d'altra banda, a l'administració titular del servici de transport la implantació i el manteniment de marquesines, pals, senyals i els elements d'informació a l'usuari.

2. Les parades s'executaran amb el que preveu la normativa aplicable en matèria d'accessibilitat universal al transport públic i en matèria d'accessibilitat al medi urbà. Comptaran en tot cas amb els elements de protecció climàtica, informació i comoditat en l'espera que faciliten l'ús del transport públic a totes les persones incloses les que tinguen mobilitat reduïda.

3. Quan les parades s'ubiquen en plataformes o carrils reservats al transport públic de freqüència elevada de pas, el seu disseny permetrà l'avançament entre diverses unitats per a permetre un elevat nivell de velocitat comercial i regularitat.

Los ingresos que en tal sentido perciba el administrador de infraestructuras constituirán un fondo específico necesariamente vinculado a la adquisición de nuevo suelo y la inversión en infraestructuras, de acuerdo con un programa plurianual incorporado a sus presupuestos y publicitado mediante el procedimiento telemático correspondiente.

*Artículo 70. Actuaciones en las áreas de reserva*

1. En las áreas de reserva podrán ejecutarse actuaciones en materia de infraestructuras y de acondicionamiento del entorno de acuerdo con el procedimiento previsto en esta ley, y previo el cumplimiento de los trámites de información pública e informe institucional, así como los requeridos por la normativa en materia de medio ambiente y paisaje.

2. En los casos en los que se prevea el desarrollo de infraestructuras logísticas susceptibles de parcelación, o de otros usos productivos o residenciales, la ordenación del sector será objeto del correspondiente instrumento de ordenación formulado por el órgano competente en materia de transportes, de acuerdo con la normativa urbanística vigente.

Sección tercera  
Servicios prestados en otras infraestructuras viarias

*Artículo 71. Adecuación del viario para su uso por el transporte público*

1. Las administraciones competentes en la gestión de redes viarias utilizadas por servicios de transporte público planificarán, proyectarán, construirán y mantendrán dichas redes de manera que los citados servicios puedan ser prestados en las mejores condiciones posibles de funcionalidad, comodidad y seguridad.

2. En las autovías y resto de carreteras dotadas con control de accesos, la ubicación de éstos y la configuración de los enlaces facilitarán el servicio a las poblaciones próximas.

3. Los firmes empleados asegurarán el mayor nivel posible de comodidad y seguridad de las personas usuarias del transporte público. Queda expresamente prohibido todo tipo de resalto u obstáculo que altere la continuidad longitudinal de dicho firme, incluyendo bandas sonoras u otros elementos artificiales incorporados a dicho firme, que dificulten la circulación de los vehículos de transporte público.

4. La ordenación semafórica de las vías utilizadas por el transporte público se gestionará bajo el principio de preferencia absoluta para el transporte público, salvo en aquellas situaciones excepcionales en que ello no sea posible. Con tal finalidad, además de las técnicas usuales de ordenación semafórica, se podrá recurrir a la implantación de carriles o fases específicas en los cruces, a ciclos específicos de preferencia previa detección del vehículo de transporte público, o a cualquier otra tecnología que resulte conveniente.

5. Salvo en las situaciones excepcionales que reglamentariamente se determinen, existirá un carril expresamente reservado para el transporte público siempre que la frecuencia de los servicios públicos de transporte que lo utilicen sea superior a una expedición cada cinco minutos, carril que se ubicará preferentemente de manera independiente de las zonas usadas para la parada de vehículos privados.

*Artículo 72. Paradas de transporte público*

1. Como regla general, y salvo acuerdo distinto entre partes, corresponde a la administración titular de la vía el acondicionamiento de las paradas, incluyendo sus accesos y conexiones con la red peatonal existente, así como las medidas de seguridad necesarias para el cruce de los viales en los que se ubiquen dichas paradas. Corresponden, por otra parte, a la administración titular del servicio de transporte la implantación y mantenimiento de marquesinas, postes, señales y los elementos de información al usuario.

2. Las paradas se ejecutarán con lo que se prevé en la normativa aplicable en materia de accesibilidad universal al transporte público y en materia de accesibilidad al medio urbano. Contarán en todo caso con los elementos de protección climática, información y comodidad en la espera que faciliten el uso del transporte público a todas las personas, incluidas las que tengan movilidad reducida.

3. Cuando las paradas se ubiquen en plataformas o carriles reservados al transporte público de frecuencia elevada de paso, su diseño permitirá el adelantamiento entre diversas unidades para permitir un elevado nivel de velocidad comercial y regularidad.

4. El que establix este article s'entén referit també als servicis de transport de viatgers amb vehicles de turisme.

*Article 73. Coordinació administrativa*

1. L'administració competent en transports sotmetrà a informe de la competent en matèria viària aquells instruments en virtut dels quals s'establisquen les parades dels servicis de transport.

2. Les administracions competents en les xarxes viàries sotmetran a informe de les competents en transport qualsevol tipus d'actuació que desenvolupen en les vies mencionades i que poguera afectar el servici de transport públic.

En els dos casos esmentats en els punts anteriors, les administracions podran, per mitjà d'un escrit motivat, oposar-se fefaentment a l'establiment de parades o a modificacions lesives en la xarxa viària, i estes discrepàncies hauran de ser resoltes pel conseller competent en matèria de transports.

**CAPÍTOL III**

*Compatibilitat de les infraestructures de transport amb l'entorn*

*Article 74. Zones de compatibilització d'usos a l'entorn de les infraestructures de transport*

1. Amb vista a assegurar una adequada funcionalitat i compatibilitat de les infraestructures i el seu entorn, es definixen les zones de domini públic i de protecció, així com la línia de l'edificació limítrofa amb les infraestructures mencionades.

2. Els usos del sòl i les activitats que s'exercisquen en les zones esmentades, ja siga d'iniciativa pública o privada, hauran de respectar el que establix esta llei, i hauran d'estar subjectes, en qualsevol cas, al tràmit d'autorització prèvia atorgada per l'administrador de la infraestructura.

3. El planejament urbanístic arreglarà les zones anteriorment assenyalades, així com la concreció a les limitacions d'usos que en estes procedisquen per aplicació d'esta llei, i la resta de determinacions necessàries per a assegurar l'adequada compatibilitat de les infraestructures amb el seu entorn.

*Article 75. Zona de domini públic*

1. Comprenen la zona de domini públic els terrenys ocupats per les infraestructures de transport i una franja de terreny a cada costat de la plataforma, mesurada en horitzontalment i perpendicularment a l'eix d'esta, des de l'aresta exterior de l'explanació. L'amplària d'esta franja serà:

a) De huit metres en les infraestructures a què es referixen els apartats *a*, *b* i *c* de l'article 60.1 d'esta llei, llevat que en el cas de les infraestructures a què es referix l'apartat 60.1.c constituïsquen un element funcional no diferenciat de la resta de vies de comunicació, i, en este cas, seran regulades per la normativa urbanística o de carreteres, segons siga procedent.

b) De tres metres en les infraestructures interurbanes dissenyades per a l'ús de vianants i ciclistes, llevat que per estar integrades en una carretera o un altre tipus de via procedisca l'aplicació de la normativa urbanística o de carreteres, així com en els elements addicionals a què es referix l'article 61 d'esta llei.

No s'aplicarà la previsió d'esta franja de domini públic en les infraestructures logístiques a què es referix l'article 60.1.e de la llei, en les quals el domini públic serà el que es delimita per a cada una d'estes en l'instrument de planejament corresponent.

2. L'aresta exterior de l'explanació és la intersecció del talús del desmunt, del terraplé o, si és el cas, dels murs de sosteniment limítrofs, amb el terreny natural.

3. En els casos especials de ponts, viaductes, estructures i obres semblants, es podran fixar com a arestes exteriors de l'explanació les línies de projecció vertical de la vora de les obres sobre el terreny, i és, en qualsevol cas, de domini públic el terreny comprés entre les referides línies.

4. En els túnels, la determinació de la zona de domini públic s'extendrà a la superfície dels terrenys necessaris per a assegurar la conservació i el manteniment de l'obra, d'acord amb les característiques geotècniques del terreny, la seua alçària sobre aquells i la disposició

4. Lo establecido en este artículo se entiende referido también a los servicios de transporte de viajeros en vehículos de turismo.

*Artículo 73. Coordinación administrativa*

1. La administración competente en transportes someterá a informe de la competente en materia viaria aquellos instrumentos en virtud de los cuales se establezcan las paradas de los servicios de transporte.

2. Las administraciones competentes en las redes viarias someterán a informe de las competentes en transporte cualquier tipo de actuación que desarrollen en dichas vías y que pudiera afectar al servicio de transporte público.

En los dos casos citados en los puntos anteriores, las administraciones podrán, mediante escrito motivado, oponerse fehacientemente al establecimiento de paradas o a modificaciones lesivas en la red viaria, debiendo ser tales discrepancias resueltas por el conseller competente en materia de transportes.

**CAPÍTULO III**

*Compatibilidad de las infraestructuras de transporte con el entorno*

*Artículo 74. Zonas de compatibilización de usos en torno a las infraestructuras de transporte*

1. En orden a asegurar una adecuada funcionalidad y compatibilidad de las infraestructuras y su entorno, se definen las zonas de dominio público y de protección, así como la línea de la edificación colindante con dichas infraestructuras.

2. Los usos del suelo y las actividades que se desarrollen en dichas zonas, ya sea de iniciativa pública o privada, deberán respetar lo previsto en esta ley, estando sujetos, en todo caso, al trámite de autorización previa otorgada por el administrador de la infraestructura.

3. El planeamiento urbanístico recogerá las zonas anteriormente señaladas, así como la concreción a las limitaciones de usos que en ellas procedan por aplicación de esta ley, y las restantes determinaciones necesarias para asegurar la adecuada compatibilidad de las infraestructuras con su entorno.

*Artículo 75. Zona de dominio público*

1. Comprenen la zona de dominio público los terrenos ocupados por las infraestructuras de transporte y una franja de terreno a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación. La anchura de esta franja será:

a) De ocho metros en las infraestructuras a que se refieren los apartados *a*, *b* y *c* del artículo 60.1 de esta ley, salvo que en el caso de las infraestructuras a que se refiere el apartado 60.1.c constituyan un elemento funcional no diferenciado del resto de vías de comunicación, en cuyo caso serán reguladas por la normativa urbanística o de carreteras, según proceda.

b) De tres metros en las infraestructuras interurbanas diseñadas para el uso de peatones y ciclistas, salvo que por estar integradas en una carretera u otro tipo de vía proceda la aplicación de la normativa urbanística o de carreteras, así como en los elementos adicionales a que se refiere el artículo 61 de esta ley.

No será de aplicación la previsión de esta franja de dominio público en las infraestructuras logísticas a que se refiere el artículo 60.1.e de la ley, en las que el dominio público será el que se delimita para cada una de ellas en el instrumento de planeamiento correspondiente.

2. La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmunte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes, con el terreno natural.

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

4. En los túneles, la determinación de la zona de dominio público se extenderá a la superficie de los terrenos necesarios para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra, de acuerdo con las características geotécnicas del terreno, su altura sobre aquellos y la disposi-

dels seus elements, i es tindran en compte circumstàncies com ara la ventilació i els accessos.

#### *Article 76. Zona de protecció*

1. La zona de protecció de les infraestructures de transport ferroviari consisteix en una franja de terreny a cada costat d'esta delimitada interiorment per la zona de domini públic definida en l'article anterior i, exteriorment, per dos línies paral·leles situades a setanta metres de les arestes exteriors de l'explanació.

2. Podrà definir-se una zona de protecció entorn de la resta d'infraestructures regulades per esta llei en aquells trams en què siga convenient amb vista a assegurar una adequada integració amb els usos de l'entorn, amb l'amplària que en cada cas siga convenient sense superar l'assenyalada en el punt anterior. Esta definició figurarà en l'estudi informatiu previ a l'execució de les noves infraestructures, o en el que específicament es redacte amb esta finalitat en la resta de casos.

#### *Article 77. Limitacions d'ús*

1. L'execució en les zones de domini públic i de protecció de les infraestructures de transport de qualsevol tipus d'obres o instal·lacions fixes o provisionals, de canvis en la destinació d'estes o el tipus d'activitat que s'hi pot realitzar, així com plantar o talar arbres, requerirà l'autorització prèvia de l'administrador d'infraestructures, sense perjudi de les competències que respecte d'això tinguen altres administracions públiques.

L'aprovació del planejament urbanístic, així com dels projectes d'urbanització i dels altres projectes que faculden les distintes administracions públiques a executar obres en les zones de domini públic i protecció, haurà de tindre igualment la corresponent autorització prèvia a la seua aprovació definitiva en el primer cas, o a la seua execució en la resta de supòsits.

2. En la zona de domini públic només podran realitzar-se obres o instal·lacions quan raons d'interés general així ho requerisquen. Excepcionalment i per causes degudament justificades, es podrà autoritzar l'encreuament de la zona de domini públic, tant aeri com subterrani, per obres i instal·lacions d'interés privat.

En els supòsits d'ocupació de la zona de domini públic, el que la realitze estarà obligat a la neteja i a l'arreglada del material situat en els terrenys ocupats fins al límit de la zona de domini públic esmentada, després del requeriment previ de l'administració pública o de l'administrador de la infraestructura. Si no s'atenguera el requeriment dins del termini conferit, actuarà de forma subsidiària l'administració pública esmentada o l'administrador d'infraestructures ferroviàries titular de la línia, per mitjà de la realització de les necessàries labors de neteja i arreglada del material, i l'ocupant dels terrenys estarà obligat a rescabalar-lo de les despeses en què s'haguera incorregut per la actuació mencionada.

3. En la zona de protecció no podran realitzar-se obres ni es permetran més usos que aquells que siguen compatibles amb la seguretat del transport en la línia o la instal·lació considerada, i amb l'adequada compatibilització d'estos usos amb els efectes ambientals de la infraestructura. Tampoc no podran realitzar-se obres ni alterar-se l'ús quan això dificulte les actuacions futures d'ampliació o la millora de la funcionalitat de la infraestructura programades en els deu anys següents a l'autorització mencionada.

4. L'administrador de la infraestructura podrà utilitzar o autoritzar l'ús de la zona de protecció per raons d'interés general. Seran indemnitzables l'ocupació de les zones de domini públic i protecció, i els danys i els perjudis que es causen per la seua utilització, d'acord amb el que estableix la legislació d'expropiació forçosa.

5. Podran realitzar-se cultius agrícoles en la zona de protecció, sense necessitat d'autorització prèvia, sempre que es garantisca la correcta evacuació de les aigües de reg i no es causen perjudis a l'explanació, i estarà prohibida la crema de restolls.

6. Reglamentàriament podrà determinar-se una distància inferior a l'establida en els articles precedents per a delimitar la zona de domini públic i la de protecció, en funció de les característiques tècniques de la línia de què es tracte, i de les característiques del sòl pel qual discorra la línia mencionada.

7. En sòl classificat com a urbà consolidat pel corresponent planejament urbanístic, les distàncies establides en els articles anteriors per a la protecció de la infraestructura ferroviària seran de cinc metres per a la

ció de sus elementos, tomando en cuenta circunstancias tales como su ventilación y sus accesos.

#### *Artículo 76. Zona de protección*

1. La zona de protección de las infraestructuras de transporte ferroviario consiste en una franja de terreno a cada lado de la misma delimitada interiormente por la zona de dominio público definida en el artículo anterior y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a setenta metros de las aristas exteriores de la explanación.

2. Podrá definirse una zona de protección en torno al resto de infraestructuras reguladas por esta ley en aquellos tramos en que resulte conveniente en orden a asegurar una adecuada integración con los usos del entorno, con la anchura que resulte en cada caso conveniente sin superar la señalada en el punto anterior. Tal definición figurará en el estudio informativo previo a la ejecución de las nuevas infraestructuras, o en el que específicamente se redacte con tal finalidad en los restantes casos.

#### *Artículo 77. Limitaciones de uso*

1. La ejecución en las zonas de dominio público y de protección de las infraestructuras de transporte de cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, de cambios en el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas, así como plantar o talar árboles, requerirá la previa autorización del administrador de infraestructuras, sin perjuicio de las competencias que al respecto ostenten otras administraciones públicas.

La aprobación del planeamiento urbanístico, así como de los proyectos de urbanización y de los demás proyectos que faculden a las distintas administraciones públicas a ejecutar obras en las zonas de dominio público y protección, deberá contar igualmente con la correspondiente autorización previamente a su aprobación definitiva en el primer caso, o a su ejecución en los restantes supuestos.

2. En la zona de dominio público sólo podrán realizarse obras o instalaciones cuando razones de interés general así lo requieran. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.

En los supuestos de ocupación de la zona de dominio público, el que la realizare estará obligado a la limpieza y recogida del material situado en los terrenos ocupados hasta el límite de la citada zona de dominio público, previo requerimiento de la administración pública o del administrador de la infraestructura. Si no se atendiere el requerimiento dentro del plazo conferido, actuará de forma subsidiaria la citada Administración pública o el administrador de infraestructuras ferroviarias titular de la línea, mediante la realización de las necesarias labores de limpieza y recogida del material, quedando el ocupante de los terrenos obligado a resarcirle de los gastos en los que se hubiere incurrido por dicha actuación.

3. En la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del transporte en la línea o instalación considerada, y con la adecuada compatibilización de tales usos con los efectos ambientales de la infraestructura. Tampoco podrán realizarse obras ni alterarse el uso cuando ello dificulte actuaciones futuras de ampliación o mejora de funcionalidad de la infraestructura programadas en los diez años siguientes a la mencionada autorización.

4. El administrador de la infraestructura podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general. Serán indemnizables la ocupación de las zonas de dominio público y protección, y los daños y perjuicios que se causen por su utilización, con arreglo a lo establecido en la legislación de expropiación forzosa.

5. Podrán realizarse cultivos agrícolas en la zona de protección, sin necesidad de autorización previa, siempre que se garantice la correcta evacuación de las aguas de riego y no se causen perjuicios a la explanación, quedando prohibida la quema de rastrojos.

6. Reglamentariamente podrá determinarse una distancia inferior a la establecida en los artículos precedentes para delimitar la zona de dominio público y la de protección, en función de las características técnicas de la línea de que se trate, y de las características del suelo por el que discurra dicha línea.

7. En suelo clasificado como urbano consolidado por el correspondiente planeamiento urbanístico, las distancias establecidas en los artículos anteriores para la protección de la infraestructura ferroviaria serán



zona de domini públic i de huit metres per a la de protecció, comptadors en tots els casos des de les arestes exteriors de l'explanació. Les distàncies esmentades podran ser reduïdes per la conselleria competent en matèria de transports, sempre que s'acredite la necessitat de la reducció i no s'ocasionen perjudici a la regularitat, la conservació o al lliure trànsit de la infraestructura de transport, sense que, en cap cas, la corresponent a la zona de domini públic pugui ser inferior a dos metres.

8. Les actuacions que, d'acord amb l'autorització assenyalada en el punt 1 del present article, s'hagen de realitzar amb vista a aconseguir un nivell adequat de seguretat, a la integració paisatgística, o a l'atenuació dels nivells de soroll i d'emissions que afecten els usos limítrofs, hauran de ser costejades pel sol·licitant de l'autorització.

#### *Article 78. Limitacions específiques a l'edificació*

1. Esta prohibit qualsevol tipus d'obres de construcció, reconstrucció o ampliació d'edificacions de qualsevol tipus a una distància inferior a cinquanta metres de la vora exterior de la plataforma de les infraestructures ferroviàries. No obstant això, es podran executar les que foren imprescindibles per a la conservació i el manteniment de les edificacions existents en el moment de l'entrada en vigor d'esta llei.

Reglamentàriament s'establiran els supòsits en què siga aplicable una distància inferior a la prevista en el paràgraf anterior per al límit d'edificació en virtut de les característiques de la línia i del seu entorn. En estos casos, la concreció de les distàncies mencionades es realitzarà mitjançant una resolució aprovada pel conseller competent en la matèria.

2. En les edificacions existents fora de la zona assenyalada en el punt 1, però dins de la zona de protecció, podran realitzar-se, igualment, obres de reparació i millora, sempre que no suposen augment de volum de la construcció i sense que l'increment de valor que aquelles comporten pugui ser tingut en compte als efectes expropiatoris.

3. En qualsevol cas, el planejament urbanístic adoptarà les determinacions necessàries perquè les edificacions en els entorns de les línies de transport no estiguen afectades per nivells de soroll, d'emissions atmosfèriques o d'altres circumstàncies que puguin afectar tant els usos residencials com la resta que a estos efectes es consideren especialment sensibles.

4. En relació amb la resta d'infraestructures previstes en esta llei, es podran establir les limitacions a l'edificació previstes en els punts anteriors. L'estudi informatiu en què es definisca la nova infraestructura, o el que, si és el cas, específicament s'elabore amb esta finalitat, indicarà els trams objecte de limitació i la distància límit, que no podrà superar la indicada en el punt 1 d'este article.

#### *Article 79. Integració de les infraestructures de transport en el seu entorn*

1. Les administracions coordinaran les seues actuacions en relació tant amb el desenvolupament de les actuacions que els competisquen, com pel que fa a les tasques de manteniment i al control de les activitats dels particulars, de manera que es produisca el major nivell d'integració entre la infraestructura de transport i el seu entorn, i s'assegurarà la integració de la primera en el medi rural o urbà en què s'inscriba, tant des del punt de vista paisatgístic, com pel que fa a l'atenuació dels diferents efectes ambientals sobre l'entorn. Asseguraran, d'altra banda, aquelles mesures dirigides a aconseguir una adequada permeabilitat transversal de les infraestructures lineals, i es tractarà de canalitzar els punts d'encreuament bé per mitjà d'obres de pas a distint nivell transversal, bé per mitjà d'encreuaments dotats de totes les mesures de seguretat.

2. Les mesures abans assenyalades s'estendran a la totalitat dels àmbits necessaris per a assegurar la compatibilització mencionada i, en qualsevol cas, a les zones de domini públic i protecció. En aquells casos en què es considere convenient l'actuació de l'administrador de la infraestructura en la zona de domini públic, ja siga per a assegurar l'objectiu assenyalat, ja siga en relació amb la funcionalitat de la línia o les seues futures ampliacions, es podrà procedir a la seua expropiació d'acord amb el que preveu la legislació aplicable.

3. Quan es produïsquen accions urbanitzadores o de variació d'usos del sòl, correspondrà als promotors d'estes actuacions desenvolupar les mesures necessàries per a assegurar la compatibilitat esmentada.

de cinco metros para la zona de dominio público y de ocho metros para la de protección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación. Dichas distancias podrán ser reducidas por la conselleria competente en materia de transportes, siempre que se acredite la necesidad de la reducción y no se ocasionen perjuicio a la regularidad, conservación o al libre tránsito de la infraestructura de transporte, sin que, en ningún caso, la correspondiente a la zona de dominio público pueda ser inferior a dos metros.

8. Las actuaciones que, de acuerdo con la autorización señalada en el punto 1 del presente artículo, deban realizarse en orden a lograr un nivel adecuado de seguridad, a la integración paisajística, o a la atenuación de los niveles de ruido y emisiones que afecten a los usos colindantes, deberán ser costeadas por el solicitante de la autorización.

#### *Artículo 78. Limitaciones específicas a la edificación*

1. Queda prohibido cualquier tipo de obras de construcción, reconstrucción o ampliación de edificaciones de cualquier tipo a una distancia inferior a cincuenta metros del borde exterior de la plataforma de las infraestructuras ferroviarias. No obstante, podrán ejecutarse las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de esta ley.

Reglamentàriament se establecerán los supuestos en los que resulte aplicable una distancia inferior a la prevista en el párrafo anterior para el límite de edificación en virtud de las características de la línea y de su entorno. En tales casos, la concreción de las mencionadas distancias se realizará mediante resolución aprobada por el conseller competente en la materia.

2. En las edificaciones existentes fuera de la zona señalada en el punto 1, pero dentro de la zona de protección, podrán realizarse, igualmente obras de reparación y mejora, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a los efectos expropiatorios.

3. En todo caso, el planeamiento urbanístico adoptará las determinaciones necesarias para que las edificaciones en los entornos de las líneas de transporte no se vean afectadas por niveles de ruido, emisiones atmosféricas u otras circunstancias que puedan afectar tanto a los usos residenciales como a los restantes que a tales efectos se consideren especialmente sensibles.

4. En relación con el resto de infraestructuras previstas en esta ley, podrán establecerse las limitaciones a la edificación previstas en los puntos anteriores. El estudio informativo en el que se defina la nueva infraestructura, o el que en su caso específicamente se elabore con tal finalidad, indicará los tramos objeto de limitación y la distancia límite, que no podrá superar la indicada en el punto 1 de este artículo.

#### *Artículo 79. Integración de las infraestructuras de transporte en su entorno*

1. Las administraciones coordinarán sus actuaciones en relación tanto con el desarrollo de las actuaciones que les competan, como en lo referente a las tareas de mantenimiento y al control de las actividades de los particulares, de manera que se produzca el mayor nivel de integración entre la infraestructura de transporte y su entorno, asegurando la integración de la primera en el medio rural o urbano en que se inscriba, tanto desde el punto de vista paisajístico, como en lo referente a la atenuación de los diferentes efectos ambientales sobre el entorno. Asegurarán, por otra parte, aquellas medidas dirigidas a lograr una adecuada permeabilidad transversal de las infraestructuras lineales, tratando de canalizar los puntos de cruce bien mediante obras de paso a distinto nivel transversal, bien mediante cruces dotados de todas las medidas de seguridad.

2. Las medidas antes señaladas se extenderán a la totalidad de los ámbitos necesarios para asegurar la citada compatibilización y, en todo caso, a las zonas de dominio público y protección. En aquellos casos en los que se considere conveniente la actuación del administrador de la infraestructura en la zona de dominio público, ya sea para asegurar el objetivo señalado, ya sea en relación con la funcionalidad de la línea o sus futuras ampliaciones, podrá procederse a su expropiación de acuerdo con lo previsto en la legislación aplicable.

3. Cuando se produzcan acciones urbanizadoras o de variación de usos del suelo, corresponderá a los promotores de tales actuaciones desarrollar las medidas necesarias para asegurar la citada compatibilidad.

4. Quan es tracte d'abordar la integració de la infraestructura de transport en un entorn ja consolidat, les actuacions necessàries s'establiran i es programaran conjuntament per la conselleria competent en la matèria i el corresponent ajuntament, i quedaran arrellegades en l'estudi de planejament que respecte d'això es formalitze. L'execució d'estes actuacions es cofinanciarà sota el principi de la participació paritària de les dos parts.

5. Llevat que, per acord entre les parts, s'assenyale el contrari, correspon a l'administrador de la infraestructura el correcte manteniment del degut ornament públic de la plataforma ferroviària i de la resta dels terrenys de la seua titularitat. Corresponen a l'administració municipal estes funcions en els terrenys de la seua titularitat, i en aquells de propietat privada situats en les zones de domini públic i protecció, per mitjà de l'aplicació de la legislació aplicable.

#### CAPÍTOL IV

##### *Estacions i terminals de viatgers*

###### *Article 80. Planificació*

1. Els baixadors, les estacions i les terminals es dissenyaran i s'explostaran sota el principi general de permetre l'accés als servicis de transport en condicions de qualitat i seguretat, afavorir la intermodalitat per mitjà d'un adequat accés des d'altres modes de transport, el vehicle privat, a peu i amb bicicleta, i facilitar, en general, als qui els utilitzen l'espera, la informació dels servicis i l'adquisició dels títols de transport. Per mitjà de la seua adequada connexió amb els teixits urbans a què servix i per mitjà del desenvolupament de les funcions urbanes en el seu interior que procedisquen, constituïran en cada cas una fita de referència bàsica en relació amb els nuclis a què servisquen.

2. Seran criteris bàsics de disseny dels elements abans assenyalats facilitar l'accés i els intercanvis entre modes, tindre capacitat suficient per als fluxos esperables, i tractar de minimitzar els costos energètics. En el seu disseny s'inclouran aquells servicis essencials per a donar un adequat servici al públic, així com aquells altres servicis o equipaments que convinga emplaçar en relació amb l'accessibilitat de la instal·lació i la possibilitat d'atendre des d'esta el màxim nombre de persones possible.

3. El planejament urbanístic dels municipis establirà, de manera concertada amb la conselleria competent en matèria de transports, les ubicacions idònies per a les terminals dels servicis de transport per carretera. Les terminals centrals de cada municipi s'ubicaran preferentment en els corresponents centres urbans, en localitzacions que permeten un ràpid accés als servicis allí establits, la intermodalitat amb la resta de servicis de transport, l'atenció al màxim nombre possible de persones, i un accés adequat per als mateixos vehicles de transport.

4. La planificació i l'execució dels baixadors, les estacions i les terminals s'ajustarà al procés genèric assenyalat en esta llei per al conjunt de les infraestructures de transport.

5. La dimensió dels diversos elements funcionals, edificatoris i d'urbanització que els conformen s'adequarà a les necessitats funcionals que cal satisfer, sense perjudi de les determinacions que en este sentit establisca el planejament urbanístic municipal.

###### *Article 81. Construcció i explotació de terminals de transport*

1. La construcció i l'explotació de noves estacions i terminals s'abordarà de manera concertada entre l'administració local i la conselleria competent en matèria de transport. Com a regla general, correspondrà a la primera la cessió del sòl necessari, i a la segona la seua construcció i explotació, llevat que tinguen un interès merament local.

2. No obstant això que estableix el punt anterior, la conselleria competent en matèria de transport i els ajuntaments podran acordar per mitjà del corresponent conveni altres fórmules de col·laboració. Podran igualment convindre amb l'administració de l'Estat fórmules específiques per a la construcció i l'explotació conjunta de terminals i intercanviadors de titularitat estatal, que podran ser gestionats d'acord amb el que estableix esta llei en tots aquells aspectes que no contravenen el que respecte d'això indique la legislació estatal aplicable.

3. La construcció d'estacions i terminals s'acomodarà al que estableix esta llei, i es podran executar de manera directa per l'administració competent o per mitjà de procediment de concessió d'obra pública o

4. Cuando se trate de abordar la integración de la infraestructura de transporte en un entorno ya consolidado, las actuaciones necesarias se establecerán y programarán conjuntamente por la conselleria competente en la materia y el correspondiente ayuntamiento, quedando recogidas en el estudio de planeamiento que al respecto se formalice. La ejecución de tales actuaciones se cofinanciará bajo el principio de la participación paritaria de ambas partes.

5. Salvo que por acuerdo entre las partes se señale lo contrario, corresponde al administrador de la infraestructura el correcto mantenimiento del debido ornato público de la plataforma ferroviaria y del resto de los terrenos de su titularidad. Corresponen a la administración municipal tales funciones en los terrenos de su titularidad, y en aquellos de propiedad privada situados en las zonas de dominio público y protección, mediante la aplicación de la legislación aplicable.

#### CAPÍTULO IV

##### *Estaciones y terminales de viajeros*

###### *Artículo 80. Planificación*

1. Los apeaderos, estaciones y terminales se diseñarán y explotarán bajo el principio general de permitir el acceso a los servicios de transporte en condiciones de calidad y seguridad, favorecer la intermodalidad mediante un adecuado acceso desde otros modos de transporte, el vehículo privado, a pie y en bicicleta, y facilitar en general a quienes los utilicen la espera, la información de los servicios y la adquisición de los títulos de transporte. Mediante su adecuado entronque con los tejidos urbanos a los que sirve y mediante el desarrollo de las funciones urbanas en su interior que procedan, constituirán en cada caso un hito de referencia básico en relación con los núcleos a los que sirvan.

2. Serán criterios básicos de diseño de los elementos antes señalados facilitar el acceso y los intercambios entre modos, tener capacidad suficiente para los flujos esperables, y tratar de minimizar los costes energéticos. En su diseño se incluirán aquellos servicios esenciales para dar un adecuado servicio al público, así como aquellos otros servicios o equipamientos que convinga emplaçar en relación con la accesibilidad de la instalación y la posibilidad de atender desde ella al mayor número de personas posible.

3. El planeamiento urbanístico de los municipios establecerá, de manera concertada con la conselleria competente en materia de transportes, las ubicaciones idóneas para las terminales de los servicios de transporte por carretera. Las terminales centrales de cada municipio se ubicarán preferentemente en los correspondientes centros urbanos, en localizaciones que permitan un rápido acceso a los servicios allí establecidos, la intermodalidad con el resto de servicios de transporte, la atención al mayor número posible de personas, y un acceso adecuado para los propios vehículos de transporte.

4. La planificación y ejecución de los apeaderos, estaciones y terminales se ajustará al proceso genérico señalado en esta ley para el conjunto de las infraestructuras de transporte.

5. La dimensión de los diversos elementos funcionales, edificatorios y de urbanización que los conformen se adecuará a las necesidades funcionales a satisfacer, sin perjuicio de las determinaciones que en tal sentido establezca el planeamiento urbanístico municipal.

###### *Artículo 81. Construcción y explotación de terminales de transporte*

1. La construcción y explotación de nuevas estaciones y terminales se abordará de manera concertada entre la administración local y la conselleria competente en materia de transporte. Como regla general, corresponderá a la primera la cesión del suelo necesario, y a la segunda su construcción y explotación, salvo que tengan un interès meramente local.

2. No obstante lo establecido en el punto anterior, la conselleria competente en materia de transporte y los ayuntamientos podrán acordar mediante el correspondiente convenio otras fórmulas de colaboración. Podrán igualmente convenir con la administración del Estado fórmulas específicas para la construcción y explotación conjunta de terminales e intercambiadores de titularidad estatal, que podrán ser gestionados de acuerdo con lo previsto en esta ley en todos aquellos aspectos que no contravenen lo que al respecto indique la legislación estatal aplicable.

3. La construcción de estaciones y terminales se acomodará a lo previsto en esta ley, pudiendo ser ejecutadas de manera directa por la administración competente o mediante procedimiento de concesión de

altres de similars previstos en la normativa de contractació del sector públic.

4. L'explotació de les estacions o les terminals podrà ser assumida per un operador de transport, per l'administrador de la infraestructura o per mitjà d'un operador vinculat per un contracte de prestació de servici públic independent o tramitat de manera conjunta amb el de concessió d'obra pública assenyalat en el punt anterior. En qualsevol cas, esta explotació haurà d'estar precedida de la corresponent aprovació del projecte de servici públic redactat d'acord amb esta normativa. Quan estos projectes estiguen promoguts per un ajuntament, la seua aprovació requerirà l'informe favorable de la conselleria competent en transports.

5. Els servicis de transport que utilitzen una determinada estació o terminal contribuirán a sus costes de construcción y explotación en razón de lo que establezca al respecto el proyecto de servicio público señalado en el punto anterior. Dichas cantidades podrán ser repercutidas en las tarifas de tales servicios o ser objeto de compensación en los términos previstos en la presente normativa.

#### *Article 82. Terminals dels operadors de transport*

1. L'administració competent en matèria de transport podrà establir que els servicis d'atenció als viatgers en els punts d'origen i destinació es presten en les terminals pròpies de l'operador del servici públic de transports, sempre que estiguen assegurades les condicions anàlogues de qualitat, accessibilitat i una adequada intermodalitat respecte a la resta de servicis de transport.

2. Quan es done el supòsit previst en l'apartat anterior, l'autorització abans assenyalada es podrà estendre als acords que s'establisquen perquè els servicis de tercers operadors siguen atesos en les terminals mencionades.

### CAPÍTOL V *Infraestructures logístiques*

#### *Article 83. Infraestructures logístiques*

A l'efecte d'esta llei, tenen el caràcter d'infraestructures logístiques:

1. Les terminals ferroviàries de mercaderies que no formen part de la xarxa d'interés general de l'Estat, s'hi inclouen tant els elements purament ferroviaris com les superfícies, els equipaments, les instal·lacions i les edificacions que siguen necessaris per al desenvolupament dels seus fins.

2. Els ramals i la resta d'instal·lacions ferroviàries que connecten la xarxa d'interés general de l'Estat amb emplaçaments logístics, industrials i altres centres generadors de càrrega, llevat dels ports i aeroports d'interés general de l'Estat, que donada la seua titularitat estatal es regiran pel que estableix la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del Sector Ferroviari.

3. Les àrees logístiques d'iniciativa pública, enteses com els àmbits dotats dels accessos i servicis adequats d'acord amb el que estableix esta llei i la normativa que la desenvolupe, i que estiguen destinats a l'exercici d'activitats de logística, emmagatzemament i distribució, així com altres que convinga ubicar en les zones esmentades pel seu elevat nivell de generació o atracció de fluxos de mercaderies.

4. Les instal·lacions públiques d'estacionament de vehicles pesants, incloent-hi tant els mateixos estacionaments com les activitats complementàries al servici d'estos vehicles, així com les àrees de servici i descans executades amb la finalitat mencionada, sempre que, per les seues condicions particulars, no entren dins de l'àmbit competencial de l'administració titular de la via.

5. Els accessos a les terminals ferroviàries i zones logístiques, llevat que, per les seues condicions particulars, hagen de ser construïts i mantinguts d'acord amb la legislació en matèria de carreteres o urbanística.

#### *Article 84. Planificació, ordenació i execució d'infraestructures logístiques*

1. La planificació, la projecció, l'execució i la gestió de les infraestructures logístiques s'adequarà al que estableix la present llei i la normativa que la desenvolupe.

obra pública u otros similares previstos en la normativa de contratación del sector público.

4. La explotación de las estaciones o terminales podrá ser asumida por un operador de transporte, por el administrador de la infraestructura o mediante un operador vinculado por un contrato de prestación de servicio público independiente o tramitado de manera conjunta con el de concesión de obra pública señalado en el punto anterior. En todo caso, tal explotación deberá ir precedida de la correspondiente aprobación del proyecto de servicio público redactado de acuerdo con esta normativa. Cuando tales proyectos estén promovidos por un ayuntamiento, su aprobación requerirá el informe favorable de la Conselleria competente en transportes.

5. Los servicios de transporte que utilicen una determinada estación o terminal contribuirán a sus costes de construcción y explotación en razón de lo que establezca al respecto el proyecto de servicio público señalado en el punto anterior. Dichas cantidades podrán ser repercutidas en las tarifas de tales servicios o ser objeto de compensación en los términos previstos en la presente normativa.

#### *Artículo 82. Terminales de los operadores de transporte*

1. La administración competente en materia de transporte podrá establecer que los servicios de atención a los viajeros en los puntos de origen y destino se presten en terminales propias del operador del servicio público de transportes, siempre que queden aseguradas condiciones análogas de calidad, accesibilidad y una adecuada intermodalidad respecto al resto de servicios de transporte.

2. Cuando se dé el supuesto previsto en el apartado anterior, la autorización antes señalada podrá extenderse a los acuerdos que se establezcan para que los servicios de terceros operadores sean atendidos en las terminales citadas.

### CAPÍTULO V *Infraestructuras logísticas*

#### *Artículo 83. Infraestructuras logísticas*

A los efectos de esta ley, tienen el carácter de infraestructuras logísticas:

1. Las terminales ferroviarias de mercancías que no formen parte de la red de interés general del Estado, incluyendo tanto los elementos puramente ferroviarios como las superficies, equipamientos, instalaciones y edificaciones que sean necesarios para el desarrollo de sus fines.

2. Los ramales y el resto de instalaciones ferroviarias que conecten la red de interés general del Estado con emplazamientos logísticos, industriales y otros centros generadores de carga, salvo con los de los puertos y aeropuertos de interés general del Estado, que dada su titularidad estatal se regirán por lo previsto en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

3. Las áreas logísticas de iniciativa pública, entendidas como los ámbitos dotados de los accesos y servicios adecuados conforme a lo previsto en esta ley y en la normativa que la desarrolle, y que estén destinados al desarrollo de actividades de logística, almacenamiento y distribución, así como otras que convinga ubicar en dichas zonas por su elevado nivel de generación o atracción de flujos de mercancías.

4. Las instalaciones públicas de estacionamiento de vehículos pesados, incluyendo tanto los propios estacionamientos como las actividades complementarias al servicio de tales vehículos, así como las áreas de servicio y descanso ejecutadas con dicha finalidad, siempre que por sus condiciones particulares no entren dentro del ámbito competencial de la administración titular de la vía.

5. Los accesos a las terminales ferroviarias y zonas logísticas, salvo que por sus condiciones particulares deban ser construidos y mantenidos de acuerdo con la legislación en materia de carreteras o urbanística.

#### *Artículo 84. Planificación, ordenación y ejecución de infraestructuras logísticas*

1. La planificación, proyección, ejecución y gestión de las infraestructuras logísticas se adecuará a lo previsto en la presente ley y a la normativa que la desarrolle.



2. Igualment s'aplicarà el que estableix esta llei i la seua normativa de desplegament al procediment de delimitació d'àrees de reserva i la consegüent facultat expropiatòria, així com l'establiment de l'ordenació detallada en estes àrees en els casos en què es prevegen usos privats.

3. En qualsevol cas, les actuacions derivades dels apartats anteriors hauran de preveure les determinacions establides per l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

#### *Article 85. Instal·lacions ferroviàries privades de mercaderies*

1. Les línies o les instal·lacions ferroviàries per al transport de mercaderies que es localitzen íntegrament a la Comunitat Valenciana podran ser de titularitat privada o pública, i es regiran, en este últim cas, pel que estableix esta llei per a la resta d'infraestructures de transport.

2. Per a l'establiment o l'explotació d'una infraestructura ferroviària de titularitat privada serà necessari obtenir prèviament la corresponent autorització administrativa que habilite per a això. Amb anterioritat a l'atorgament de l'autorització per la conselleria competent en matèria de transports, el sol·licitant haurà de presentar un projecte d'establiment o d'explotació de la infraestructura, que inclourà, com a mínim, una memòria explicativa dels fins que es persegueixen per mitjà de l'establiment o l'explotació de la infraestructura, amb els seus plans generals i parcials, així com els pressupostos corresponents, les activitats que s'hagen de prestar sobre aquella, la descripció de les obres i les circumstàncies tècniques de realització d'estes, que s'hauran d'ajustar a la normativa tècnica que siga d'aplicació. El projecte d'establiment o explotació de la línia serà sotmès a l'informe de la conselleria competent en matèria de transports amb anterioritat a la seua autorització. L'informe esmentat haurà de ser emés en el termini d'un mes comptador des que siga sol·licitat, i s'entendrà que és favorable si no es remetera en el referit termini.

3. Sobre la referida infraestructura ferroviària de titularitat privada es podran dur a terme activitats de transport ferroviari, exclusivament, per compte propi, com a complement d'altres activitats industrials, logístiques o d'operador de transport realitzades pel seu titular.

4. Quan l'establiment d'una línia ferroviària de titularitat privada siga, d'acord amb la legislació expropiatòria, d'utilitat pública o interès social, la conselleria competent en matèria de transport podrà habilitar al seu titular per a ocupar els terrenys de domini públic que siguen necessaris i, si és el cas, per a adquirir els de propietat privada a través d'un procediment d'expropiació forçosa en què aquell tindrà la condició de beneficiari. En estos casos, l'expedient expropiatori estarà precedit del corresponent estudi informatiu tramitat d'acord amb el que estableix la present llei.

#### *Article 86. Logística urbana*

1. En els àmbits urbans en què coincidisquen capacitats escasses de la xarxa viària amb elevats nivells de distribució de mercaderies, els ajuntaments podran elaborar plans de logística urbana amb la finalitat d'incrementar l'eficiència de la distribució de mercaderies, minorar els seus costos energètics i ambientals, i racionalitzar l'ús de l'espai urbà.

2. Els plans mencionats s'elaboraran i es tramitaran d'acord amb allò que s'ha estipulat en relació amb els plans de mobilitat.

### CAPÍTOL VI

#### *Administració de les infraestructures de transport*

#### *Article 87. Administrador d'infraestructures de transport*

1. Correspon a l'Ens Gestor de la Xarxa de Transport i de Ports de la Generalitat (GTP), entitat de dret públic adscrita a la conselleria competent en matèria de transport, l'administració de les infraestructures de transport de la Generalitat, en els termes arrellegats en esta llei i en el seu Estatut particular, i tindrà la condició d'administrador d'infraestructures de transport a què es referix esta llei. No obstant això, en els casos en què així procedisca per interès públic, les funcions mencionades, o una part d'estes, podran ser assumides per la conselleria competent en matèria de transport, per Ferrocarrils de la Generalitat

2. Igualmente será de aplicación lo dispuesto en esta ley y en su normativa de desarrollo al procedimiento de delimitación de áreas de reserva y la consiguiente facultad expropiatoria, así como al establecimiento de la ordenación pormenorizada en tales áreas en los casos en los que se prevean usos privados.

3. En cualquier caso, las actuaciones derivadas de los apartados anteriores deberán contemplar las determinaciones establecidas por la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

#### *Artículo 85. Instalaciones ferroviarias privadas de mercancías*

1. Las líneas o instalaciones ferroviarias para el transporte de mercancías que se localicen íntegramente en la Comunitat Valenciana podrán ser de titularidad privada o pública, rigiéndose, en este último caso, por lo previsto en esta ley para el resto de infraestructuras de transporte.

2. Para el establecimiento o la explotación de una infraestructura ferroviaria de titularidad privada será necesario obtener previamente la correspondiente autorización administrativa que habilite para ello. Con anterioridad al otorgamiento de la autorización por la conselleria competente en materia de transportes, el solicitante deberá presentar un proyecto de establecimiento o de explotación de la infraestructura, que incluirá, como mínimo, una memoria explicativa de los fines que se persiguen mediante el establecimiento o la explotación de la infraestructura, con sus planos generales y parciales, así como los presupuestos correspondientes, las actividades que vayan a prestarse sobre aquella, la descripción de las obras y las circunstancias técnicas de realización de las mismas, que habrán de ajustarse a la normativa técnica que resulte de aplicación. El proyecto de establecimiento o explotación de la línea será sometido al informe de la conselleria competente en materia de transportes con anterioridad a su autorización. Dicho informe deberá ser emitido en el plazo de un mes contado desde que sea solicitado, entendiéndose que es favorable si no se remitiese en el referido plazo.

3. Sobre la referida infraestructura ferroviaria de titularidad privada se podrán llevar a cabo actividades de transporte ferroviario, exclusivamente, por cuenta propia, como complemento de otras actividades industriales, logísticas o de operador de transporte realizadas por su titular.

4. Cuando el establecimiento de una línea ferroviaria de titularidad privada sea, con arreglo a la legislación expropiatoria, de utilidad pública o interès social, la conselleria competente en materia de transporte podrá habilitar a su titular para ocupar los terrenos de dominio público que resulten necesarios y, en su caso, para adquirir los de propiedad privada a través de un procedimiento de expropiación forçosa en el que aquel tendrá la condición de beneficiario. En tales casos, el expediente expropiatorio irá precedido del correspondiente estudio informativo tramitado de acuerdo con lo previsto en la presente ley.

#### *Artículo 86. Logística urbana*

1. En los ámbitos urbanos en los que coincidan capacidades escasas de la red viaria con elevados niveles de distribución de mercancías, los ayuntamientos podrán elaborar planes de logística urbana con la finalidad de incrementar la eficiencia de la distribución de mercancías, minorar sus costos energéticos y ambientales, y racionalizar el uso del espacio urbano.

2. Los planes citados se elaborarán y tramitarán de acuerdo con lo estipulado en relación con los planes de movilidad.

### CAPÍTULO VI

#### *Administración de las infraestructuras de transporte*

#### *Artículo 87. Administrador de infraestructuras de transporte*

1. Corresponde al Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat (GTP), entidad de derecho público adscrita a la conselleria competente en materia de transporte, la administración de las infraestructuras de transporte de la Generalitat, en los términos recogidos en esta ley y en su Estatuto particular, ostentando la condición de administrador de infraestructuras de transporte a que se refiere esta ley. No obstante, en los casos en que así proceda por interès público, dichas funciones, o parte de ellas, podrán ser asumidas por la conselleria competente en materia de transporte, por Ferrocarrils de la Generalitat

Valenciana (FGV), o per qualsevol altra entitat designada a l'efecte per la conselleria esmentada.

2. Les competències de l'administrador d'infraestructures inclouran la gestió, l'execució, el finançament, la conservació i el manteniment de les obres i la seua explotació, i es podran fixar i percebre cànons, arrendaments i qualsevol altre tipus d'ingrés derivat de la posada a la disposició d'estes per a la prestació de servicis, així com dels procedents d'activitats col·laterals que pogueren desenvolupar-se en estes. Inclourà igualment assumir la condició de beneficiari de l'expropiació forçosa quan així procedisca.

3. Mitjançant una orde de la conselleria competent en matèria de transports s'aprovarà el catàleg d'infraestructures de transport de competència autonòmica i la seua corresponent adscripció a l'efecte d'administració en els termes assenyalats en els punts anteriors. Correspondrà igualment a la conselleria mencionada adscriure les noves infraestructures a l'efecte de la seua construcció i ulterior administració.

4. Les funcions d'administració s'estendran als aspectes següents:

a) Les línies, els trams o els elements de la xarxa, tant en relació amb la plataforma com amb la superestructura, l'electrificació i la senyalització.

b) Les terminals de transport.

c) El manteniment parcial o total de la infraestructura.

d) L'explotació d'aquells elements propis i annexos a les infraestructures susceptibles de tindre rendiments lucratius.

e) La promoció i l'exercici d'activitats relatives als usos del sòl, en relació amb les infraestructures de transport.

f) L'exercici de les potestats en relació amb el règim de compatibilitat de les infraestructures amb altres usos, amb inclusió del corresponent procediment sancionador.

g) La participació, junt amb altres administracions o ens públics estatals o locals, en la construcció i el finançament d'infraestructures i en les labors d'explotació i promoció d'usos lucratius annexos assenyalats en els punts anteriors.

5. L'administració de la infraestructura inclourà, si és el cas, la gestió del sistema de control, de circulació i de seguretat, llevat quan estes funcions siguen desenvolupades per l'empresa pública Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.

6. L'administració de les infraestructures ferroviàries és un servici d'interés general i essencial per a la Comunitat Valenciana que es prestarà en la forma prevista en esta llei.

7. Les funcions de l'administrador d'infraestructures de transport podran ser desenvolupades de manera directa o indirecta per mitjà de les modalitats de contractació previstes en la legislació de contractes del sector públic, i d'acord amb el que s'ha establert en el seu Estatut particular.

#### *Article 88. Construcció i execució d'infraestructures*

1. La construcció de les infraestructures de transport es realitzarà d'acord amb els estudis informatius aprovats per la conselleria competent en matèria de transports i amb un informe previ favorable de la administració esmentada.

2. Quan l'administrador d'infraestructures de transport per a l'execució d'obres recórrega a la realització d'un contracte de concessió d'obra pública, podrà preveure en els plecs que regisquen la concessió que l'empresa concessionària siga retribuïda per mitjà del preu que abonon operadors o usuaris per la posada a la seua disposició de les infraestructures, per mitjà dels rendiments procedents de l'explotació de zones comercials vinculades, o d'activitats complementàries com a establiments d'hostaleria, aparcaments de vehicles, establiments d'oci o recreació, i, si és el cas, per mitjà de les aportacions que pugua realitzar el mateix administrador d'infraestructures.

3. Per a l'execució de les seues actuacions, l'administrador d'infraestructures podrà utilitzar qualsevol recurs que procedisca d'acord amb la normativa aplicable, i en particular:

a) Les aportacions de la Generalitat, així com les provinents de l'Estat per mitjà dels convenis de finançament d'infraestructura de transport metropolitana o qualsevol altre marc de suport estatal al transport metropolitana.

b) Els que obtinga per la gestió i l'explotació del seu patrimoni o d'aquell la gestió del qual se li encomane, i per la prestació de servicis a tercers.

Valenciana (FGV), o por cualquier otra entidad designada al efecto por dicha conselleria.

2. Las competencias del administrador de infraestructuras incluirán la gestión, ejecución, financiación, conservación y mantenimiento de las obras y su explotación, pudiendo fijar y percibir cánones, arrendamientos y cualquier otro tipo de ingreso derivado de la puesta a disposición de las mismas para la prestación de servicios, así como de los procedentes de actividades colaterales que pudieran desarrollarse en las mismas. Incluirá igualmente asumir la condición de beneficiario de la expropiación forzosa cuando así proceda.

3. Mediante orden de la conselleria competente en materia de transportes se aprobará el catálogo de infraestructuras de transporte de competencia autonómica y su correspondiente adscripción a los efectos de administración en los términos señalados en los puntos anteriores. Corresponderá igualmente a la mencionada conselleria adscribir las nuevas infraestructuras a los efectos de su construcción y ulterior administración.

4. Las funciones de administración se extenderán a los siguientes aspectos:

a) Las líneas, tramos o elementos de la red, tanto en relación con la plataforma como con la superestructura, electrificación y señalización.

b) Las terminales de transporte.

c) El mantenimiento parcial o total de la infraestructura.

d) La explotación de aquellos elementos propios y anejos a las infraestructuras susceptibles de tener rendimientos lucratiuos.

e) La promoción y el desarrollo de actividades relativas a los usos del suelo, en relación con las infraestructuras de transporte.

f) El ejercicio de las potestades en relación con el régimen de compatibilidad de las infraestructuras con otros usos, incluyendo el correspondiente procedimiento sancionador.

g) La participación, junto con otras administraciones o entes públicos estatales o locales, en la construcción y financiación de infraestructuras y en las labores de explotación y promoción de usos lucratiuos anejos señalados en los puntos anteriores.

5. La administración de la infraestructura incluirá en su caso la gestión del sistema de control, de circulación y de seguridad, salvo cuando tales funciones sean desarrolladas por la empresa pública Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.

6. La administración de las infraestructuras ferroviarias es un servicio de interés general y esencial para la Comunitat Valenciana que se prestará en la forma prevista en esta ley.

7. Las funciones del administrador de infraestructuras de transporte podrán ser desarrolladas de manera directa o indirecta mediante las modalidades de contratación previstas en la legislación de contratos del sector público, y conforme a lo dispuesto en su Estatuto particular.

#### *Artículo 88. Construcción y ejecución de infraestructuras*

1. La construcción de las infraestructuras de transporte se realizará de acuerdo con los estudios informativos aprobados por la Conselleria competente en materia de transportes y previo el informe favorable de dicha administración.

2. Cuando el administrador de infraestructuras de transporte para la ejecución de obras recurra a la celebración de un contrato de concesión de obra pública, podrá prever en los pliegos que rijan la concesión que la empresa concessionaria sea retribuïda mediante el precio que abonon operadores o usuarios por la puesta a su disposición de las infraestructuras, mediante los rendimientos procedentes de la explotación de zonas comerciales vinculadas, o de actividades complementarias como establecimientos de hostelería, aparcamientos de vehículos, establecimientos de ocio o recreo, y, en su caso, mediante las aportaciones que pueda realizar el propio administrador de infraestructuras.

3. Para la ejecución de sus actuaciones, el administrador de infraestructuras podrá utilizar cualquier recurso que proceda de acuerdo con la normativa aplicable, y en particular:

a) Las aportaciones de la Generalitat, así como las provenientes del Estado mediante los convenis de financiación de infraestructura de transporte metropolitana o cualquier otro marco de apoyo estatal al transporte metropolitana.

b) Los que obtenga por la gestión y explotación de su patrimonio o de aquel cuya gestión se le encomiende, y por la prestación de servicis a tercers.

c) Les taxes l'import de les quals haja de percebre per afectació, d'acord amb esta llei.

d) Els fons de la Unió Europea que puguen ser-li assignats.

e) Els cànoncs que perceba per la utilització de les infraestructures de transport.

f) Les aportacions de la Generalitat a títol de préstec.

g) Els recursos financers procedents d'operacions d'endeutament.

h) Els que obtinga per la formalització de convenis amb altres entitats públiques o privades.

#### *Article 89. Patrimoni*

1. L'administrador d'infraestructures de transport podrà exercir, respecte dels béns de domini públic de la seua titularitat o d'aquells que li hagen sigut adscrits, les facultats d'administració, defensa, conservació i millora, policia, investigació, delimitació i recuperació possessòria que atorga a la conselleria competent en matèria de patrimoni la legislació de patrimoni de la Generalitat

2. Són titularitat de l'administrador d'infraestructures de transport:

a) Els béns i els drets que se li assignen per llei o per decret del Consell, els que adquirisca per qualsevol títol i els que construïska amb els seus propis recursos.

b) Els béns i els drets que, en la data d'entrada en vigor d'esta llei, siguen ja de la seua titularitat o estiguen adscrits a este, i aquells la gestió i construcció dels quals li haja sigut assignada d'acord amb allò que s'ha establert en el seu Estatut particular.

3. Els béns de domini públic de titularitat de l'administrador d'infraestructures de transport que siguen innecessaris per a la prestació dels servicis públics a què estigueren afectats, podran ser desafectats per aquell, de conformitat amb el que estableix la Llei 14/2003, de 10 d'abril, de Patrimoni de la Generalitat.

#### *Article 90. Declaració sobre la xarxa*

1. La declaració sobre la xarxa exposarà les característiques de les infraestructures de transport posades a la disposició dels operadors, i informarà sobre la capacitat de cada tram de la xarxa i sobre les condicions d'accés a esta. Així mateix, detallarà les normes generals, terminis, procediments i criteris que regisquen en relació amb els cànoncs i principis de tarificació que s'han d'aplicar als diferents servicis que presten les empreses operadores.

2. La declaració sobre la xarxa serà revisada anualment, o en ocasió de la incorporació de nous elements, per mitjà de procediment anàleg al de la seua formulació.

3. L'aprovació de la declaració sobre la xarxa assenyalada en els punts anteriors implicarà de manera automàtica l'obligació d'abonament per part dels diversos operadors dels cànoncs en esta fixats, amb independència que això puga comportar, si és el cas, la corresponent modificació del contracte de servicis públics.

#### *Article 91. Dret d'ús de capacitat en infraestructures de transport*

1. Els operadors de servicis públics de transport tindran el dret d'ús de la capacitat d'infraestructura d'acord amb el contracte de servicis públics de transports en virtut del qual desenvolupen esta operació, de la declaració de la xarxa i de l'acord que respecte d'això establisquen en desplegament dels dos instruments anteriors amb l'administrador d'infraestructures.

2. L'acord mencionat fixarà les condicions tècniques i econòmiques específiques d'ús de la capacitat i, si és el cas, de la resta d'instal·lacions que l'administrador d'infraestructura posa al servicis de l'operador. El seu contingut serà subscrit, a més per de l'administrador i l'operador, per la conselleria competent en matèria de transports, amb un informe previ en què verifique la seua adaptació als contractes de servicis públics vigents.

3. El desenvolupament de cada acord serà supervisat per una comissió de seguiment integrada per representants de les tres entitats que el subscriuen. Les discrepàncies que no es resolguen per la comissió mencionada seran elevades al conseller competent en matèria de transports perquè adopte les mesures oportunes, que podran incloure, si és el cas, la rescissió del contracte de servicis públics de transports.

c) Las tasas cuyo importe deba percibir por afectación, con arreglo a esta ley.

d) Los fondos de la Unión Europea que le puedan ser asignados.

e) Los cánones que perciba por la utilización de las infraestructuras de transporte.

f) Las aportaciones de la Generalitat a título de préstamo.

g) Los recursos financieros procedentes de operaciones de endeudamiento.

h) Los que obtenga por la formalización de convenios con otras entidades públicas o privadas.

#### *Artículo 89. Patrimonio*

1. El administrador de infraestructuras de transporte podrá ejercer, respecto de los bienes de dominio público de su titularidad o de aquellos que le hayan sido adscritos, las facultades de administración, defensa, conservación y mejora, policía, investigación, deslinde y recuperación posesoria que otorga a la conselleria competente en materia de patrimonio la legislación de patrimonio de la Generalitat

2. Son titularidad del administrador de infraestructuras de transporte:

a) Los bienes y derechos que se le asignen por ley o decreto del Consell, los que adquiriera por cualquier título y los que construya con sus propios recursos.

b) Los bienes y derechos que, en la fecha de entrada en vigor de esta ley, sean ya de su titularidad o estén adscritos al mismo, y aquellos cuya gestión y construcción le haya sido asignada conforme a lo dispuesto en su Estatuto particular.

3. Los bienes de dominio público de titularidad del administrador de infraestructuras de transporte que resulten innecesarios para la prestación de los servicios públicos a que estuvieren afectados, podrán ser desafectados por aquel, de conformidad con lo establecido en la Ley 14/2003, de 10 de abril, de Patrimonio de la Generalitat.

#### *Artículo 90. Declaración sobre la red*

1. La declaración sobre la red expondrá las características de las infraestructuras de transporte puestas a disposición de los operadores, e informará sobre la capacidad de cada tramo de la red y sobre las condiciones de acceso a la misma. Asimismo detallará las normas generales, plazos, procedimientos y criterios que rijan en relación con los cánones y principios de tarificación que se deben aplicar a los diferentes servicis que presten las empresas operadoras.

2. La declaración sobre la red serà revisada anualmente, o con ocasió de la incorporació de nuevos elementos, mediante procedimiento análogo al de su formulación.

3. La aprobación de la declaración sobre la red señalada en los puntos anteriores implicará de manera automática la obligación de abono por parte de los diversos operadores de los cánones en ella fijados, con independencia de que ello pueda conllevar en su caso la correspondiente modificación del contrato de servicis público.

#### *Artículo 91. Derecho de uso de capacidad en infraestructuras de transporte*

1. Los operadores de servicios públicos de transporte tendrán el derecho de uso de capacidad de infraestructura de acuerdo con el contrato de servicis público de transportes en virtud del cual desarrollen tal operación, de la declaración de la red y del acuerdo que al respecto establezcan en desarrollo de los dos instrumentos anteriores con el administrador de infraestructuras.

2. El acuerdo citado fijará las condiciones técnicas y económicas específicas de uso de la capacidad y, en su caso, del resto de instalaciones que el administrador de infraestructura pone al servicis del operador. Su contenido será suscrito, además de por el administrador y el operador, por la conselleria competente en materia de transportes, previo informe en que verifique su adaptación a los contratos de servicis público vigentes.

3. El desarrollo de cada acuerdo será supervisado por una comisión de seguimiento integrada por representantes de las tres entidades que lo suscriben. Las discrepancias que no queden resueltas por dicha comisión serán elevadas al conseller competente en materia de transportes para que adopte las medidas oportunas, que podrán incluir, en su caso, la rescisión del contrato de servicis público de transportes.



4. Tant en el cas de la rescissió esmentada en el cas anterior, com en aquells en què es produïska per part de l'operador l'abandonament del servei o el cessament de les aportacions econòmiques previstes, la conselleria competent en matèria de transports adoptarà les mesures oportunes amb vista al manteniment dels servicis esmentats i de l'equilibri econòmic de l'administrador d'infraestructures, i s'adjudicarà de manera immediata l'operació del servei d'acord amb el que establix la legislació de contractes del sector públic, i es rescabalarà l'administrador, si és el cas, per la minva d'ingressos derivada de les noves condicions contractuals.

*Article 92. Adjudicació del dret de capacitat per a altres servicis i activitats*

La prestació de servicis de trens històrics, turístics i altres que no tinguen com a objectiu el transport públic, així com l'ús de la resta d'infraestructures gestionades per l'administrador d'infraestructures per a usos lucratiu no emparats per contractes de servei de transport públic, hauran de ser autoritzats per l'administrador d'infraestructures, després de la subscripció prèvia del corresponent acord de dret d'ús de capacitat i l'establiment de les condicions tècniques i econòmiques que procedisquen.

**TÍTOL IV**  
**Inspecció, infraccions i sancions**

**CAPÍTOL I**  
*Inspecció de transports*

*Article 93. Competències*

1. Correspon a l'Agència Valenciana de Mobilitat, o, si és el cas, als ajuntaments, la inspecció en matèria de servicis públics de transport que siguen de la seua competència, així com de la resta d'activitats de transport regulades en el títol II de la present llei.

2. Correspon a l'administrador de la infraestructura de transport la potestat de policia en relació amb la regulació de la compatibilitat de les infraestructures amb l'entorn regulada en el capítol III del títol III, així com les que li corresponguen en relació amb les infraestructures que administre d'acord amb allò que s'ha mencionat en el títol esmentat.

3. Correspon als ajuntaments la potestat inspectora en relació amb la formalització i el desenvolupament dels plans de mobilitat d'àmbit municipal establits en el capítol III del títol I d'esta llei.

4. Correspon a la conselleria competent en matèria de transport la potestat inspectora en la resta de supòsits que preveu esta llei, així com en els supòsits previstos en l'apartat 3 del present article en el cas que no s'haja produït l'actuació municipal i una vegada que haja transcorregut el termini de notificació que reglamentàriament s'establisca. Competix igualment la potestat mencionada en aquells supòsits d'especial rellevància per al sistema de transports de la Comunitat Valenciana, després de la incoació prèvia del corresponent procediment per part del conseller competent en matèria de transports, així com la coordinació dels plans d'inspecció de la resta d'òrgans, en relació, en qualsevol cas, amb els corresponents d'àmbit estatal.

5. Les potestats d'inspecció en relació amb les obligacions dels qui utilitzen els seus servicis podran ser delegades en els operadors de transport. En qualsevol cas, el personal habilitat dels diversos operadors de transport tindrà la condició d'agent de l'autoritat en aquells supòsits en què procedisca actuar de manera immediata en relació amb el comportament de les persones usuàries en estar en perill la seua pròpia seguretat, la de tercers o la del conjunt del servei de transport.

6. Correspon la facultat sancionadora a l'administració o a l'entitat a què corresponga la potestat inspectora. Normativament s'establiran les condicions objectives del personal encarregat de la instrucció dels expedients.

*Article 94. Facultats de la inspecció de transports*

1. Les empreses que realitzen la prestació dels servicis de transport o d'activitats a què es referix esta llei, tenen l'obligació de facilitar l'accés a les seues instal·lacions al personal dels servicis d'inspecció en l'exercici de les seues funcions. També hauran de permetre al personal

4. Tanto en el caso de la rescisión citada en el caso anterior, como en aquellos en los que se produzca por parte del operador el abandono del servicio o el cese de las aportaciones económicas previstas, la conselleria competente en materia de transportes adoptará las medidas oportunas en orden al mantenimiento de dichos servicios y del equilibrio económico del administrador de infraestructuras, adjudicando de manera inmediata la operación del servicio de acuerdo con lo previsto en la legislación de contratos del sector público, y resarcido al administrador, en su caso, por la merma de ingresos derivada de las nuevas condiciones contractuales.

*Artículo 92. Adjudicación del derecho de capacidad para otros servicios y actividades*

La prestación de servicios de trenes históricos, turísticos y otros que no tengan como objetivo el transporte público, así como el uso de las restantes infraestructuras gestionadas por el administrador de infraestructuras para usos lucrativos no amparados por contratos de servicio de transporte público, deberán ser autorizados por el administrador de infraestructuras, previa la suscripción del correspondiente acuerdo de derecho de uso de capacidad y el establecimiento de las condiciones técnicas y económicas que procedan.

**TÍTULO IV**  
**Inspección, infracciones y sanciones**

**CAPÍTULO I**  
*Inspección de transportes*

*Artículo 93. Competencias*

1. Corresponde a la Agencia Valenciana de Movilidad, o en su caso a los ayuntamientos, la inspección en materia de servicios públicos de transporte que sean de su competencia, así como del resto de actividades de transporte reguladas en el título II de la presente ley.

2. Corresponde al administrador de la infraestructura de transporte la potestad de policia en relación con la regulación de la compatibilidad de las infraestructuras con el entorno regulada en el capítulo III del título III, así como las que le correspondan en relación con las infraestructuras que administre de acuerdo con lo mencionado en el citado título.

3. Corresponde a los ayuntamientos la potestad inspectora en relación con la formalización y desarrollo de los planes de movilidad de ámbito municipal establecidos en el capítulo III del título I de esta ley.

4. Corresponde a la conselleria competente en materia de transporte la potestad inspectora en el resto de supuestos previstos en esta ley, así como en los supuestos contemplados en el apartado 3 del presente artículo en caso de que no se haya producido la actuación municipal y una vez que haya transcurrido el plazo de notificación que reglamentariamente se establezca. Compete igualmente dicha potestad en aquellos supuestos de especial relevancia para el sistema de transportes de la Comunitat Valenciana, previa la incoación del correspondiente procedimiento por parte del conseller competente en materia de transportes, así como la coordinación de los planes de inspección de los restantes órganos, en relación en todo caso con los correspondientes de ámbito estatal.

5. Las potestades de inspección en relación con las obligaciones de quienes utilicen sus servicios podrán ser delegadas en los operadores de transporte. En todo caso, el personal habilitado de los diversos operadores de transporte tendrá la condición de agente de la autoridad en aquellos supuestos en los que proceda actuar de manera inmediata en relación con el comportamiento de las personas usuarias al estar en peligro su propia seguridad, la de terceros o la del conjunto del servicio de transporte.

6. Corresponde la facultad sancionadora a la administración o entidad a la que le corresponda la potestad inspectora. Normativamente se establecerán las condiciones objetivas del personal encargado de la instrucción de los expedientes.

*Artículo 94. Facultades de la inspección de transportes*

1. Las empresas que realicen la prestación de los servicios de transporte o de actividades a las que se refiere esta ley, tienen la obligación de facilitar el acceso a sus instalaciones al personal de los servicios de inspección en el ejercicio de sus funciones. También deberán permitir

mencionat dur a terme el control dels elements afectes la prestació dels referits servicis.

2. El personal dels servicis d'inspecció podrà demanar de les persones físiques i jurídiques que es referix l'apartat anterior totes les informacions que estimen necessàries sobre les matèries objecte d'esta llei.

3. El personal respecte d'això habilitat per l'administrador d'infraestructures vigilarà el compliment de les obligacions que tendisquen a evitar qualsevol classe de dany, deteriorament dels elements que componen les infraestructures, risc o perill per a les persones, i el respecte de les limitacions imposades en relació amb els terrenys immediats a les infraestructures esmentades, i es podran dictar, en este sentit, les ordenes d'execució immediata quan l'entitat del risc potencial existent així ho requerira.

4. El personal dels servicis d'inspecció, els funcionaris i el personal expressament facultat per l'administració per a realitzar la funció de policia de transports de viatgers i infraestructures de transports, tindran en els seus actes de servici, o amb motiu d'estos, la consideració d'agents de l'autoritat, a l'efecte de l'exigència, si és el cas, de la responsabilitat corresponent als qui oferisquen resistència o cometan atentat o desacatament contra estos, d'obra o de paraula.

5. El personal dels servicis d'inspecció, en l'exercici de les funcions a què es referix este article, podrà sol·licitar, a través de l'autoritat governativa corresponent, el suport necessari dels Cossos i Forces de Seguretat.

6. En l'exercici de la seua funció, el personal dels servicis d'inspecció està autoritzat per a:

a) Realitzar materialment les actuacions inspectores necessàries en qualsevol lloc en què s'exercisquen activitats afectades per la present llei. No obstant això, quan es requerisca l'accés al domicili de persones físiques i jurídiques, serà necessària l'obtenció prèvia de l'oportunament judicial.

b) Dur a terme les proves, les investigacions o els exàmens que siguen necessaris per a cerciorar-se de l'observança de les disposicions legals vigents en matèria de transport.

7. Si els òrgans responsables de la inspecció, a la vista de les greus circumstàncies existents que comprometen la seguretat dels transports, decidiren la paralització de servicis o activitats de transport, ho comunicaran immediatament al director general que tinga la competència en transports, o, si és el cas, a l'alcalde del municipi competent en el servici, a l'efecte que ordenen la instrucció del corresponent procediment.

## CAPÍTOL II *Infraccions*

*Article 95. Abast subjectiu de la responsabilitat administrativa en les matèries regulades en la present llei*

1. La responsabilitat administrativa derivada de les infraccions tipificades en este títol s'exigirà a les persones físiques o jurídiques que realitzen les activitats de transport de viatgers o altres que afecten els supòsits previstos en esta llei i, si és el cas, als usuaris i a les usuàries dels servicis de transport o als qui amb la seua conducta pertorbaren la normal prestació o la integritat dels béns adscrits a esta.

2. La responsabilitat administrativa per les infraccions en matèria de transport de viatgers correspondrà:

a) En les infraccions cometes en ocasió de la realització de transports o activitats subjectes a contracte o autorització administrativa, al contractista o a la persona física o jurídica titular de l'autorització.

b) En les infraccions cometes en ocasió de la realització de transports o activitats auxiliars o complementàries d'estos duts a terme sense la cobertura del preceptiu títol administratiu habilitant, o la realització de la qual es estiga exempta de l'obtenció d'este, a la persona física o jurídica propietària o arrendatària del vehicle o titular de l'activitat.

Als efectes previstos en este apartat, es considera titular del transport o activitat clandestina de què es tracte la persona física o jurídica que materialment la duga a terme en nom propi, l'organitze o assumisca la corresponent responsabilitat empresarial, així com a tot aquell que,

a dicho personal llevar a cabo el control de los elementos afectos a la prestación de los referidos servicios.

2. El personal de los servicios de inspección podrá recabar de las personas físicas y jurídicas a que se refiere el apartado anterior cuantas informaciones estimen necesarias sobre las materias objeto de esta ley.

3. El personal al respecto habilitado por el administrador de infraestructuras vigilará el cumplimiento de las obligaciones que tiendan a evitar toda clase de daño, deterioro de los elementos que componen las infraestructuras, riesgo o peligro para las personas, y el respeto de las limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos a dichas infraestructuras, pudiendo en tal sentido dictar las ordenes de ejecución inmediata cuando la entidad del riesgo potencial existente así lo requiriese.

4. El personal de los servicios de inspección, los funcionarios y el personal expresamente facultado por la administración para realizar la función de policía de transportes de viajeros e infraestructuras de transportes, tendrán en sus actos de servicio, o con motivo de los mismos, la consideración de agentes de la autoridad, a los efectos de la exigencia, en su caso, de la responsabilidad correspondiente a quienes ofrezcan resistencia o cometan atentado o desacato contra ellos, de obra o de palabra.

5. El personal de los servicios de inspección, en el ejercicio de las funciones a que se refiere este artículo, podrá solicitar, a través de la autoridad gubernativa correspondiente, el apoyo necesario de los cuerpos y fuerzas de seguridad.

6. En el ejercicio de su función, el personal de los servicios de inspección está autorizado para:

a) Realizar materialmente las actuaciones inspectoras precisas en cualquier lugar en que se desarrollen actividades afectadas por la presente ley. No obstante, cuando se requiera el acceso al domicilio de personas físicas y jurídicas, será necesaria la previa obtención del oportuno mandamiento judicial.

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

7. Si los órganos responsables de la inspección, a la vista de las graves circunstancias existentes que comprometan la seguridad de los transportes, decidieren la paralización de servicios o actividades de transporte, lo comunicarán inmediatamente al director general que ostente la competencia en transportes, o en su caso al alcalde del municipio competente en el servicio, a los efectos de que ordenen la instrucción del correspondiente procedimiento.

## CAPÍTULO II *Infracciones*

*Artículo 95. Alcance subjetivo de la responsabilidad administrativa en las materias reguladas en la ley*

1. La responsabilidad administrativa derivada de las infracciones tipificadas en este título se exigirá a las personas físicas o jurídicas que realicen las actividades de transporte de viajeros u otras que afecten a los supuestos contemplados en esta ley y, en su caso, a los usuarios y las usuarias de los servicios de transporte o a quienes con su conducta perturbaren su normal prestación o la integridad de los bienes afectos a ella.

2. La responsabilidad administrativa por las infracciones en materia de transporte de viajeros correspondrá:

a) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetas a contrato o autorización administrativa, al contratista o a la persona física o jurídica titular de la autorización.

b) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades auxiliares o complementarias de éstos llevados a cabo sin la cobertura del preceptivo título administrativo habilitante, o cuya realización se encuentre exenta de la obtención de éste, a la persona física o jurídica propietaria o arrendataria del vehículo o titular de la actividad.

A los efectos previstos en este apartado, se considera titular del transporte o actividad clandestina de que se trate a la persona física o jurídica que materialmente la lleve a cabo en nombre propio, la organice o asuma la correspondiente responsabilidad empresarial, así como a

no sent personal assalariat o dependent, col·labore en la realització del mencionat transport o activitat.

c) En les infraccions cometes pels usuaris i les usuàries, i, en general, per terceres persones que, sense estar compresos en els anteriors apartats, realitzen activitats que es estiguen afectades per la legislació reguladora del transport terrestre, a la persona física o jurídica a la qual es dirigisca el precepte infringit o a la qual les normes corresponents atribuïsquen específicament la responsabilitat.

d) En qualsevol dels supòsits anteriors la responsabilitat s'estendrà igualment a les persones físiques o jurídiques que mitjancen o publiciten servicis de transport que contravinguen la present llei, fins i tot en els supòsits en què la divulgació esmentada es realitze per mitjà d'Internet o qualsevol altre procediment telemàtic.

3. La responsabilitat administrativa s'exigirà a les persones físiques o jurídiques a què es referix l'apartat 2 d'este article, independentment que les accions o omissions de què derive esta responsabilitat, hagen sigut materialment realitzades per estes o pel personal de la seua empresa, sense perjudi que puguen deduir les accions que al seu parer siguen procedents contra les persones a les quals siguen materialment imputables les infraccions.

4. Tindran la consideració d'infraccions independents aquelles que es cometan en relació amb distintes expedicions de transport, encara que els fets infringisquen estos o semblants preceptes.

No obstant això, tractant-se d'expedicions de servici públic de transport, o de servicis de transport públic de viatgers d'ús específic, quan els fets constitutius de la infracció tinguen relació directa amb l'activitat administrativa que es desenvolupa en les oficines de l'empresa o amb el vehicle utilitzat, i siga acreditat que no podien ser corregits fins a la tornada d'aquell a la seua empresarial de què inicialment va partir, estos fets es consideraran constitutius d'una sola infracció, encara que hagueren continuat tenint lloc durant les distintes expedicions parcials realitzades mentrestant.

5. Si un mateix comportament infractor fóra susceptible de ser qualificat d'acord amb dos o més tipus infractors, s'imposarà la sanció que corresponga al més greu d'estos.

6. Les infraccions en relació amb el compliment de l'obligació dels prestadors de servicis de transport de viatgers d'estar en possessió dels títols habilitants corresponents previstos en la legislació estatal, se sancionaran d'acord amb el que preveu la norma mencionada. En aquells supòsits en què de la conducta de l'infractor es derivaren incompliments de les dos normes, s'instruiran expedients simultanis, sense que, en cap cas, un mateix supòsit pugua ser objecte de doble sanció en virtut d'una i l'altra regulació.

#### *Article 96. Classificació de les infraccions*

Les infraccions de les normes regulades en relació amb els servicis de transport de viatgers i taxi es classifiquen en molt greus, greus i lleus. Les infraccions en matèria de compatibilitat de les infraestructures de transport amb l'entorn es classifiquen en molt greus i greus.

#### *Article 97. Infraccions molt greus en matèria de transport de viatgers*

Es consideren infraccions molt greus en matèria de transport de viatgers:

1. La realització d'activitats o la prestació de servicis regulats en esta llei sense el necessari contracte, autorització administrativa o de qualsevol altre títol habilitant que faculte per a això, o sense estar expressament emparat pels estos. A l'efecte de la qualificació de la infracció, es consideren inclosos en el present apartat els fets següents:

a) La prestació de servicis públics de transport o servicis de transport públic de viatgers d'ús específic que excedisquen de l'àmbit territorial específicament autoritzat.

b) La realització de transports o d'alguna de les seues activitats auxiliars i complementàries sense autorització, si esta fóra necessària d'acord amb la present llei, per no tindre les formalitats legalment o reglamentàriament establides, llevat que la conducta mencionada s'haja de qualificar com a infracció lleu.

c) L'organització, l'establiment o la realització de servicis públics de transport de viatgers sense ser titular del corresponent contracte o

todo aquel que, no siendo personal asalariado o dependiente, colabore en la realización de dicho transporte o actividad.

c) En las infracciones cometidas por los usuarios y las usuarias, y, en general, por terceras personas que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora del transporte terrestre, a la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

d) En cualquiera de lo supuestos anteriores la responsabilidad se extenderá igualmente a las personas físicas o jurídicas que intermedien o publiciten servicios de transporte que contravengan la presente ley, incluso en los supuestos en que dicha divulgación se realice mediante Internet o cualquier otro procedimiento telemático.

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

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

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

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

6. Las infracciones en relación con el cumplimiento de la obligación de los prestadores de servicios de transporte de viajeros de estar en posesión de los títulos habilitantes correspondientes previstos en la legislación estatal, se sancionarán de acuerdo con lo previsto en dicha norma. En aquellos supuestos en los que de la conducta del infractor se derivaran incumplimientos de ambas normas, se instruirán expedientes simultáneos, sin que en ningún caso un mismo supuesto pueda ser objeto de doble sanción en virtud de una y otra regulación.

#### *Artículo 96. Clasificación de las infracciones*

Las infracciones de las normas reguladas en relación con los servicios de transporte de viajeros y taxi se clasifican en muy graves, graves y leves. Las infracciones en materia de compatibilidad de las infraestructuras de transporte con el entorno se clasifican en muy graves y graves.

#### *Artículo 97. Infracciones muy graves en materia de transporte de viajeros*

Se consideran infracciones muy graves en materia de transporte de viajeros:

1. La realización de actividades o la prestación de servicios regulados en esta ley careciendo del necesario contrato, autorización administrativa o de cualquier otro título habilitante que faculte para ello, o sin estar expresamente amparado por los mismos. A los efectos de la calificación de la infracción, se consideran incluidos en el presente apartado los siguientes hechos:

a) La prestación de servicios públicos de transporte o servicios de transporte público de viajeros de uso específico que excedan del ámbito territorial específicamente autorizado.

b) La realización de transportes o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias careciendo de autorización, si ésta fuera precisa con arreglo a la presente ley, por no contar con las formalidades legal o reglamentariamente establecidas, salvo que dicha conducta deba calificarse como infracción leve.

c) La organización, establecimiento o realización de servicios públicos de transporte de viajeros sin ser titular del correspondiente contrato



autorització, ja siguen propis o aliens els mitjans amb què es presten i encara que es posseïssa l'autorització de transport discrecional.

d) La realització de servici públic de transport a l'empara de contracte o autorització que únicament habilite per a efectuar un tipus de transport de característiques diferents de les efectivament realitzades.

No s'apreciarà la infracció tipificada en el present apartat quan esta concórrega amb les assenyalades en els apartats 2 i 3 del present article.

e) El transport de persones o grups diferents d'aquells a què específicament estiga referida la corresponent autorització durant la realització d'un servici de transport públic de viatgers d'ús específic.

f) La realització de servicis que, a l'empara d'autoritzacions d'un altre tipus de transports diferents dels referits en els apartats anteriors, no complisquen alguna de les condicions establides en l'autorització que fóra necessària per a la seua prestació.

2. L'incompliment de les condicions imposades als titulars de les llicències administratives o altres títols habilitants, o el de les resolucions dictades per l'administrador d'infraestructures de transport, quan es pose en perill la seguretat de les persones, dels béns o del trànsit.

3. La prestació de servicis de transport sense haver obtingut la preceptiva adjudicació de capacitat d'infraestructura.

4. La cessió o l'autorització, expressa o tàcita, de títols habilitants per part dels seus titulars a favor d'altres persones.

5. La cessió del dret d'ús de capacitat d'infraestructura o la realització de qualsevol altre negoci jurídic sobre la capacitat d'infraestructura adjudicada.

6. L'abandonament del servici públic de transport o la seua paralització, pel termini d'un mes o el que es determine en el contracte o reglamentàriament, sense causa justificada o sense el consentiment de l'administració.

7. L'incompliment de les ordres d'immobilització o precintat de vehicles o locals, així com la desatenció als requeriments de l'administració de transport per a l'esmena de les deficiències detectades en la prestació del servici.

8. La manipulació de l'aparell de control dels temps de conducció i descans o els seus elements, del limitador de velocitat o d'altres instruments o mitjans de control que tinga l'obligació de portar instal·lats en el vehicle, destinada a alterar el seu funcionament normal, així com la instal·lació d'elements mecànics, electrònics o d'una altra naturalesa destinats a alterar el funcionament correcte dels corresponents instruments de control o modificar els seus mesuraments, encara que els uns o els altres no estiguen en funcionament en el moment de realitzar-se la inspecció.

9. La carència de l'aparell de control dels temps de conducció i descans, del limitador de velocitat o els seus elements o d'altres instruments o mitjans de control que tinga l'obligació de portar instal·lats en el vehicle.

10. La carència significativa de fulls de registre o de dades registrades en l'aparell de control dels temps de conducció i descans o en les targetes dels conductors que tinga obligació de conservar en la seu de l'empresa.

11. L'excés superior al 50 per 100 en els temps màxims de conducció o de conducció ininterrompuda, així com la minoració superior al mencionat percentatge dels períodes de descans obligatori.

12. No portar inserit el corresponent full de registre o targeta del conductor en l'aparell de control dels temps de conducció i descans, quan això siga exigible, portar inserit un full de registre sense haver-hi anotat el nom i els cognoms del conductor, o portar inserits els fulls de registre o targetes corresponents a un altre conductor.

13. La carència de fulls de registre de l'aparell de control dels temps de conducció i descans que tinga l'obligació de portar en el vehicle.

14. La falsificació de fulls de registre, targetes de conductor i d'altres elements o mitjans de control que tinga l'obligació de portar en el vehicle, així com el falsejament del seu contingut o alteració de les mencions obligatòries del full de registre o targeta del conductor.

15. L'obtenció de les autoritzacions necessàries de conformitat amb la present llei i l'accés a la capacitat d'infraestructura, per mitjà de declaracions falses o per qualsevol altre procediment irregular.

o autorización, ya sean propios o ajenos los medios con los que se presten y aún cuando se posea autorización de transporte discrecional.

d) La realización de servicio público de transporte al amparo de contrato o autorización que únicamente habilite para efectuar un tipo de transporte de características distintas de las efectivamente realizadas.

No se apreciará la infracción tipificada en el presente apartado cuando la misma concorra con las señaladas en los apartados 2 y 3 del presente artículo.

e) El transporte de personas o grupos distintos de aquellos a que específicamente se encuentra referida la correspondiente autorización durante la realización de un servicio de transporte público de viajeros de uso específico.

f) La realización, al amparo de autorizaciones de otro tipo de transportes diferentes de los referidos en los apartados anteriores, de servicios que no cumplan alguna de las condiciones establecidas en la autorización que fuera precisa para su prestación.

2. El incumplimiento de las condiciones impuestas a los titulares de las licencias administrativas u otros títulos habilitantes, o el de las resoluciones dictadas por el administrador de infraestructuras de transporte, cuando se ponga en peligro la seguridad de las personas, de los bienes o del tráfico.

3. La prestación de servicios de transporte sin haber obtenido la preceptiva adjudicación de capacidad de infraestructura.

4. La cesión o autorización, expresa o tácita, de títulos habilitantes por parte de sus titulares a favor de otras personas.

5. La cesión del derecho de uso de capacidad de infraestructura o la celebración de cualquier otro negocio jurídico sobre la capacidad de infraestructura adjudicada.

6. El abandono del servicio público de transporte o su paralización, por el plazo de un mes o el que se determine en el contrato o reglamentariamente, sin causa justificada o sin el consentimiento de la administración.

7. El quebrantamiento de las órdenes de inmovilización o precintado de vehículos o locales, así como la desatención a los requerimientos de la administración de transporte para la subsanación de las deficiencias detectadas en la prestación del servicio.

8. La manipulación del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o sus elementos, del limitador de velocidad u otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, destinada a alterar su normal funcionamiento, así como la instalación de elementos mecánicos, electrónicos o de otra naturaleza destinados a alterar el correcto funcionamiento de los correspondientes instrumentos de control o modificar sus mediciones, aún cuando unos u otros no se encuentren en funcionamiento en el momento de realizarse la inspección.

9. La carencia del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso, del limitador de velocidad o sus elementos u otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo.

10. La carencia significativa de hojas de registro o de datos registrados en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa.

11. El exceso superior al 50 por 100 en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrompida, así como la minoración superior a dicho porcentaje de los periodos de descanso obligatorio.

12. No llevar insertada la correspondiente hoja de registro o tarjeta del conductor en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso, cuando ello resulte exigible, llevar insertada una hoja de registro sin haber anotado el nombre y apellidos del conductor, o llevar insertadas las hojas de registro o tarjetas correspondientes a otro conductor.

13. La carencia de hojas de registro del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso que exista la obligación de llevar en el vehículo.

14. La falsificación de hojas de registro, tarjetas de conductor y otros elementos o medios de control que exista la obligación de llevar en el vehículo, así como el falseamiento de su contenido o alteración de las menciones obligatorias de la hoja de registro o tarjeta del conductor.

15. La obtención de las autorizaciones precisas de conformidad con la presente ley y el acceso a la capacidad de infraestructura, mediante declaraciones falsas o por cualquier otro procedimiento irregular.

16. El falsejament de qualssevol documents comptables, estadístics o de control que l'empresa estiga obligada a portar, o de les dades que hi ha en estos.

17. La realització de servici públic de transport de viatgers per carretera quan es done alguna de les circumstàncies següents:

a) La falta d'explotació del servici pel mateix adjudicatari del servici, excepte els supòsits de col·laboració expressament permesos.

b) L'incompliment dels trànsits, l'itinerari, les expedicions o els punts de parada establida, quan no constituïska abandonament de la concessió en els termes assenyalats en l'apartat 6 d'este article.

c) Denegar la venda del títol de transport o l'accés al vehicle als qui l'hagueren adquirit, llevat que es donen circumstàncies legalment o reglamentàriament establides que ho justifiquen.

Especialment es considerarà inclòs en l'anterior circumstància impedir o dificultar l'accés o la utilització dels servicis de transport a persones amb discapacitat, fins i tot en el cas que no hi haja obligació que el vehicle estiga especialment adaptat per a això, sempre que, en este últim supòsit, les persones esmentades aporten els mitjans que els siguen necessaris per a accedir i abandonar el vehicle i instal·lar-se en una plaça ordinària.

d) La realització del servici transbordant injustificadament les persones durant el viatge.

e) La prestació de servicis de transport amb vehicles que incompliquen les prescripcions tècniques sobre accessibilitat de persones amb mobilitat reduïda que, en cada cas, els siguen d'aplicació.

f) L'incompliment del règim tarifari.

18. La realització de transports públics de viatgers d'ús específic quan concórrega alguna de les circumstàncies següents:

a) L'incompliment de les condicions bàsiques de seguretat.

b) En els transports d'ús específic d'escolars i de menors, la falta de plaça o seient per a cada menor, així com la inexistència de places pròximes a les portes de servici que siguen necessàries per a persones de mobilitat reduïda. Igualment, l'absència d'una persona major d'edat idònia, diferent del conductor, encarregada de l'atenció dels menors.

c) La realització de transport públic de viatgers per carretera d'ús específic amb incompliment de qualsevol de les condicions assenyalades en la corresponent autorització amb el caràcter d'essencials, quan l'incompliment mencionat no estiga expressament tipificat d'una altra manera en esta llei.

19. La realització de servici de transport de viatgers d'ús específic amb incompliment de qualsevol de les condicions assenyalades en la corresponent autorització o en la legislació vigent quan no estiga expressament tipificat d'una altra manera en esta llei.

20. La prestació dels servicis sense tindre el preceptiu certificat de seguretat, o en condicions que puguen afectar la seguretat de les persones o dels béns, amb greu incompliment de les normes o prescripcions tècniques.

21. L'incompliment de l'obligació de subscriure les assegurances que siguen preceptives d'acord amb la legislació vigent, així com la falta de vigència o la inexistència dels contractes d'assegurança obligatòria d'acord amb allò que s'ha establert en la legislació esmentada, o la seua insuficient cobertura per a garantir les responsabilitats derivades d'activitats que realitze l'empresa de transport.

22. L'arrendament de vehicles o la subcontractació dels servicis amb realització d'actuacions no amparades per esta llei.

23. L'incompliment de les normes establides per l'administrador de la infraestructura de transport, de tal manera que es produïsquen perturbacions en el trànsit.

24. La negativa o l'obstrucció a facilitar informació o a l'actuació dels servicis d'inspecció dels transports que impedisca l'exercici per estos de les funcions que, legalment o reglamentàriament, tinguen atribuïdes, així com la desatenció total o parcial a les instruccions o als requeriments dels membres dels servicis esmentats.

25. La comissió, en el termini d'un any, de dos o més infraccions greus sancionades mitjançant una resolució administrativa ferma.

*Article 98. Infraccions greus en relació amb els servicis de transport de viatgers*

Es consideren infraccions greus en relació amb els servicis de transport de viatgers:

16. El falseamiento de cualesquiera documentos contables, estadísticos o de control que la empresa se encuentre obligada a llevar, o de los datos obrantes en los mismos.

17. La realización de servicio público de transporte de viajeros por carretera cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

a) La falta de explotación del servicio por el propio adjudicatario del servicio, salvo los supuestos de colaboración expresamente permitidos.

b) El incumplimiento de los tráficos, itinerario, expediciones o puntos de parada establecidos, cuando no constituya abandono de la concesión en los términos señalados en el apartado 6 de este artículo.

c) Denegar la venta de título de transporte o el acceso al vehículo a quienes lo hubieran adquirido, salvo que se den circunstancias legal o reglamentariamente establecidas que lo justifiquen.

Especialmente se considerará incluido en la anterior circunstancia impedir o dificultar el acceso o utilización de los servicios de transporte a personas con discapacidad, aun en el supuesto de que no exista obligación de que el vehículo se encuentre especialmente adaptado para ello, siempre que, en este último supuesto, dichas personas aporten los medios que les resulten precisos para acceder y abandonar el vehículo e instalarse en una plaza ordinaria.

d) La realización del servicio transbordando injustificadamente a las personas durante el viaje.

e) La prestación de servicios de transporte con vehículos que incumplan las prescripciones técnicas sobre accesibilidad de personas con movilidad reducida que, en cada caso, les resulten de aplicación.

f) El incumplimiento del régimen tarifario.

18. La realización de transportes públicos de viajeros de uso específico cuando concorra alguna de las siguientes circunstancias:

a) El incumplimiento de las condiciones básicas de seguridad.

b) En los transportes de uso específico de escolares y de menores, la falta de plaza o asiento para cada menor, así como la inexistencia de plazas cercanas a las puertas de servicio que sean necesarias para personas de movilidad reducida. Igualmente, la ausencia de una persona mayor de edad idónea, distinta del conductor, encargada del cuidado de los menores.

c) La realización de transporte público de viajeros por carretera de uso específico incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en la correspondiente autorización con el carácter de esenciales, cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta ley.

19. La realización de servicio de transporte de viajeros de uso específico incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en la correspondiente autorización o en la legislación vigente cuando no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta ley.

20. La prestación de los servicios sin contar con el preceptivo certificado de seguridad, o en condiciones tales que puedan afectar a la seguridad de las personas o de los bienes, con grave incumplimiento de las normas o prescripciones técnicas.

21. El incumplimiento de la obligación de suscribir los seguros que resulten preceptivos conforme a la legislación vigente, así como la falta de vigencia o la inexistencia de los contratos de seguro obligatorios conforme a lo establecido en dicha legislación, o su insuficiente cobertura para garantizar las responsabilidades derivadas de actividades que realice la empresa de transporte.

22. El arrendamiento de vehículos o la subcontractación de los servicios realizando actuaciones no amparadas por esta ley.

23. El incumplimiento de las normas establecidas por el administrador de la infraestructura de transporte, de manera tal que se produzcan perturbaciones en el tráfico.

24. La negativa u obstrucción a facilitar información o a la actuación de los servicios de inspección de los transportes que impida el ejercicio por éstos de las funciones que, legal o reglamentariamente, tengan atribuidas, así como la desatención total o parcial a las instrucciones o requerimientos de los miembros de dichos servicios.

25. La comisión, en el plazo de un año, de dos o más infracciones graves sancionadas mediante resolución administrativa firme.

*Artículo 98. Infracciones graves en relación con los servicios de transporte de viajeros*

Se consideran infracciones graves en relación con los servicios de transporte de viajeros:

1. La realització de servici públic de transport de viatgers per carretera quan es done alguna de les circumstàncies següents:

a) No disposar del nombre mínim de vehicles o l'incompliment per estos de les condicions exigides en el contracte.

b) No prestar els servicis suplementaris oferits pel contractista i arreglats en el contracte.

c) Incomplir l'obligació de transport gratuït de l'equipatge dels viatgers en els supòsits i fins al límit en què això siga obligatori.

d) Vendre un nombre de places per vehicle superior al de les autoritzades en el contracte.

e) Realitzar servici públic de transport de viatgers incomplint qualsevol de les condicions assenyalades en el contracte o l'autorització amb el caràcter d'essencials, quan l'incompliment mencionat no estiga expressament tipificat d'una altra manera en esta llei.

f) La utilització, per part de la prestació de servicis públics de transport o servicis de transport per a viatgers d'ús específic, de vehicles amb els elements i/o els mecanismes per a permetre l'accés a les persones amb mobilitat reduïda que estiguen avariats.

2. L'incompliment de les condicions imposades als titulars de les autoritzacions o d'altres títols habilitants o de les resolucions dictades per la conselleria competent en matèria de transport terrestre, quan no constituïsquen infracció molt greu.

3. L'arrendament de vehicles amb conductor amb incompliment del que estableix l'autorització.

4. La interrupció injustificada del servici.

5. La prestació de servicis públics de transport amb utilització de la mediació de persones físiques o jurídiques no autoritzades per a la mediació mencionada.

6. La realització o connivència en activitats de mediació no autoritzades o en la venda de bitllets per a servicis de transports de viatgers en locals o establiments públics destinats a altres fins. En este supòsit la responsabilitat correspondrà al titular de la indústria o del servici a què estiga destinat el local.

7. L'incompliment del règim tarifari contractual o reglamentàriament establert, llevat que per tractar-se d'un servici públic de transport de viatgers haja de considerar-se com a molt greu.

8. El reiterat incompliment injustificat superior a 15 minuts dels horaris d'eixida en les capçaleres de les línies de servicis públics de transports de viatgers.

9. La carència, la falta de formalitats reglamentàriament exigides en la documentació de control, estadística o comptable l'emplenament de la qual siga obligatòria, així com l'ocultació o la falta de conservació d'esta i demora injustificada de la posada en coneixement o la falta de comunicació del seu contingut a l'administració, quan no siguen infraccions molt greus.

10. L'inadequat funcionament imputable al transportista de l'aparell de control dels temps de conducció i descans, del limitador de velocitat o els seus elements o d'altres instruments o mitjans de control que tinga l'obligació de portar instal·lats en el vehicle, quan no haja de ser qualificada com a molt greu de conformitat amb el que estableix l'article 97.8, o no passar la revisió periòdica d'estos en els terminis i forma legalment o reglamentàriament establits.

11. L'exces superior al 20% en els temps màxims de conducció o de conducció ininterrompuda, així com la minoració superior al percentatge esmentat en els períodes de descans establits, llevat que el mencionat excés o defecte haja de ser considerat infracció molt greu, de conformitat amb el que estableix l'article 97.

12. La utilització d'un mateix full de registre durant diverses jornades quan això haguera donat lloc a la superposició de registres que impedisquen la seua lectura.

13. L'incompliment per part del conductor de l'obligació de realitzar per si mateix determinades entrades manuals o anotacions en l'aparell de control dels temps de conducció i descans o en els fulls de registre, en aquells supòsits en què esta obligació estiga reglamentàriament establida, llevat que haja de qualificar-se com a molt greu de conformitat amb el que estableix l'article 97 o com a lleu per donar-se les circumstàncies previstes en l'article 99.

14. La utilització en l'aparell de control dels temps de conducció i descans de més d'un full de registre durant una mateixa jornada per la mateixa persona, excepte quan es canvie de vehicle i l'hora de registre

1. La realización de servicio público de transporte de viajeros por carretera cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

a) No disponer del número mínimo de vehículos o el incumplimiento por éstos de las condiciones exigidas en el contrato.

b) No prestar los servicios suplementarios ofertados por el contratista y recogidos en el contrato.

c) Incumplir la obligación de transporte gratuito del equipaje de los viajeros en los supuestos y hasta el límite en que ello resulte obligatorio.

d) Vender un número de plazas por vehículo superior al de las autorizadas en el contrato.

e) Realizar servicio público de transporte de viajeros incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en el contrato o autorización con el carácter de esenciales, cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta ley.

f) La utilización, por parte de la prestación de servicios públicos de transporte o servicios de transporte para viajeros de uso específico, de vehículos con los elementos y los mecanismos para permitir el acceso a las personas con movilidad reducida que estén averiados.

2. El incumplimiento de las condiciones impuestas a los titulares de las autorizaciones o de otros títulos habilitantes o de las resoluciones dictadas por la Conselleria competente en materia de transporte terrestre, cuando no constituyan infracción muy grave.

3. El arrendamiento de vehículos con conductor incumpliendo lo establecido en la autorización.

4. La interrupción injustificada del servicio.

5. La prestación de servicios públicos de transporte utilizando la mediació de personas físicas o jurídicas no autorizadas para dicha mediació.

6. La realización o connivencia en actividades de mediació no autorizadas o en la venta de billetes para servicios de transportes de viajeros en locales o establecimientos públicos destinados a otros fines. En este supuesto la responsabilidad correspondrá al titular de la industria o servicio al que esté destinado el local.

7. El incumplimiento del régimen tarifario contractual o reglamentariamente establecido, salvo que por tratarse de un servicio público de transporte de viajeros deba considerarse como muy grave.

8. El reiterado incumplimiento injustificado superior a 15 minutos de los horarios de salida en las cabeceras de las líneas de servicios públicos de transportes de viajeros.

9. La carencia, falta de formalidades reglamentariamente exigidas en la documentación de control, estadística o contable cuya cumplimentación resulte obligatoria, así como la ocultación o falta de conservación de la misma y demora injustificada de la puesta en conocimiento o la falta de comunicació de su contenido a la administración, cuando no resulten infracciones muy graves.

10. El inadecuado funcionamiento imputable al transportista del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso, del limitador de velocidad o sus elementos u otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, cuando no haya de ser calificada como muy grave de conformidad con lo establecido en el artículo 97.8, o no pasar la revisión periódica de los mismos en los plazos y forma legal o reglamentariamente establecidos.

11. El exceso superior al 20% en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrompida, así como la minoración superior a dicho porcentaje en los periodos de descanso establecidos, salvo que dicho exceso o defecto deba ser considerado infracción muy grave, de conformidad con lo previsto en el artículo 97.

12. La utilización de una misma hoja de registro durante varias jornadas cuando ello hubiera dado lugar a la superposición de registros que impidan su lectura.

13. El incumplimiento por parte del conductor de la obligación de realizar por sí mismo determinadas entradas manuales o anotaciones en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o en las hojas de registro, en aquellos supuestos en que tal obligación se encuentre reglamentariamente establecida, salvo que deba calificarse como muy grave de conformidad con lo establecido en el artículo 97 o como leve por darse las circunstancias previstas en el artículo 99.

14. La utilización en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso de más de una hoja de registro durante una misma jornada por la misma persona, salvo cuando se cambie de vehículo y



utilitzada en l'aparell del primer vehicle no estiga homologada per a la seua utilització en el segon.

15. La utilització per part de l'arrendatari de vehicles industrials arrendats amb conductor o sense portar a bord el contracte d'arrendament o una còpia d'este, o portar-lo sense emplenar, així com la falta de tota l'altra documentació que siga obligatòria per a acreditar la utilització correcta del vehicle.

16. L'obstrucció que dificulte greument l'actuació dels servicis d'inspecció quan no concórrega algun dels supòsits que, d'acord amb allò que s'ha assenyalat en l'apartat 24 de l'article anterior, implicarien que l'obstrucció mencionada haguera de ser qualificada com a infracció molt greu.

17. La carència no significativa de fulls de registre o de dades registrades en l'aparell de control dels temps de conducció i descans o en les targetes dels conductors que tinga obligació de conservar en la seu de l'empresa a disposició de l'administració.

18. La no-utilització de la capacitat per a circular per les vies adjudicada per l'administració ferroviària de la Generalitat en cas d'infraestructura congestionada, per causes imputables a l'empresa de transport.

19. L'incompliment de les condicions de qualitat i regularitat en què han de prestar-se els servicis, el dels requisits establits en adjudicar-se la capacitat, o el de les instruccions operatives i de prestació del servici emanades de l'administració de transport de la Generalitat, quan l'incompliment esmentat no constituísca infracció molt greu.

20. La utilització de vehicles i la resta d'elements de transport sense complir les normes i els requisits tècnics que per raons de seguretat hagen de tindre.

21. La contractació del transport amb transportistes o intermediaris que no estiguen degudament autoritzats.

22. L'incompliment de totes les obligacions formals que s'imposen als qui realitzen les activitats regulades en esta llei en garantia dels drets dels consumidors i usuaris.

23. La comissió, en el termini d'un any, de dos o més infraccions lleus.

24. Les conductes arplegades en l'article anterior quan les circumstàncies que concórreguen en la seua comissió no pertorben la seguretat de les persones, dels béns o del trànsit, en els termes que s'establisquen reglamentàriament.

#### *Article 99. Infraccions lleus en relació amb els servicis de transport de viatgers*

1. Constituïxen infraccions lleus qualssevol violacions de les normes contingudes en esta llei en matèria de servicis de transport públic que, no estant tipificades com a infraccions molt greus o greus, afecten el règim d'obligacions de les entitats que realitzen activitats de transport o de les persones usuàries, o a les infraestructures de transport.

2. En qualsevol cas, es consideren constitutives d'infracció lleu en relació amb els servicis de transport de viatgers les conductes següents:

a) L'incompliment en els transports interurbans de viatgers contractats per plaça amb pagament individual de l'obligació d'expedir títols de transport, de les normes establides per al seu despatx o devolució, així com expedir-los sense les mencions essencials.

b) La realització de servicis de transports sense portar a bord del vehicle la documentació formal que acredite la possibilitat legal de prestar-los o que siga exigible per a la determinació de la classe de transport que s'està realitzant, llevat que la infracció mencionada haja de ser qualificada com a molt greu o greu d'acord amb el que establisquen els articles precedents.

c) La realització de servicis públics de transport de viatgers amb incompliment del calendari establert.

d) La realització de transports públics de viatgers d'ús específic amb incompliment de l'itinerari, el calendari, l'horari, les expedicions, els punts de parada o algun dels requisits establits en la corresponent autorització d'ús específic, sempre que no siga una acció greu o molt greu.

Així mateix, en el transport d'escolars i menors, l'incompliment de les obligacions sobre parada de vehicles en el centre escolar i accés i

la hora de registro utilizada en el aparato del primer vehículo no se encuentre homologada para su utilización en el segundo.

15. La utilización por parte del arrendatario de vehículos industriales arrendados con o sin conductor sin llevar a bordo el contrato de arrendamiento o una copia del mismo, o llevarlo sin cumplimentar, así como la falta de cuanta otra documentación resulte obligatoria para acreditar la correcta utilización del vehículo.

16. La obstrucción que dificulte gravemente la actuación de los servicios de inspección cuando no concorra alguno de los supuestos que, conforme a lo señalado en el apartado 24 del artículo anterior, implicarían que dicha obstrucción debiera ser calificada como infracción muy grave.

17. La carencia no significativa de hojas de registro o de datos registrados en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa a disposición de la administración.

18. La no utilización de capacidad para circular por las vías adjudicada por la administración ferroviaria de la Generalitat en caso de infraestructura congestionada, por causas imputables a la empresa de transporte.

19. El incumplimiento de las condiciones de calidad y regularidad en que deben prestarse los servicios, el de los requisitos establecidos al adjudicarse la capacidad, o el de las instrucciones operativas y de prestación del servicio emanadas de la administración de transporte de la Generalitat, cuando dicho incumplimiento no constituya infracción muy grave.

20. La utilización de vehículos y demás elementos de transporte sin cumplir las normas y los requisitos técnicos que por razones de seguridad deban reunir.

21. La contratación del transporte con transportistas o intermediarios que no se hallen debidamente autorizados.

22. El incumplimiento de cuantas obligaciones formales se impongan a quienes realicen las actividades reguladas en esta ley en garantía de los derechos de los consumidores y usuarios.

23. La comisión, en el plazo de un año, de dos o más infracciones leves.

24. Las conductas recogidas en el artículo anterior cuando las circunstancias que concurren en su comisión no perturben la seguridad de las personas, de los bienes o del tráfico, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

#### *Artículo 99. Infracciones leves en relación con los servicis de transporte de viajeros*

1. Constituyen infracciones leves cualesquiera violaciones de las normas contenidas en esta ley en materia de servicis de transporte público que, no estando tipificadas como infracciones muy graves o graves, afecten al régimen de obligaciones de las entidades que realicen actividades de transporte o de las personas usuarias, o a las infraestructuras de transporte.

2. En todo caso, se consideran constitutivas de infracción leve en relación con los servicis de transporte de viajeros las siguientes conductas:

a) El incumplimiento en los transportes interurbanos de viajeros contratados por plaza con pago individual de la obligación de expedir títulos de transporte, de las normas establecidas para su despacho o devolución, así como expedirlos sin las menciones esenciales.

b) La realización de servicis de transportes sin llevar a bordo del vehículo la documentación formal que acredite la posibilidad legal de prestarlos o que resulte exigible para la determinación de la clase de transporte que se está realizando, salvo que dicha infracción deba ser calificada como muy grave o grave conforme a lo dispuesto en los artículos precedentes.

c) La realización de servicis públicos de transporte de viajeros incumpliendo el calendario establecido.

d) La realización de transportes públicos de viajeros de uso específico incumpliendo el itinerario, calendario, horario, expediciones, puntos de parada o alguno de los requisitos establecidos en la correspondiente autorización de uso específico, siempre que no sea una acción grave o muy grave.

Asimismo, en el transporte de escolares y menores, el incumplimiento de las obligaciones sobre parada de vehículos en el centro esco-

abandonament dels vehicles en els termes regulats en les normes sobre seguretat en esta classe de transports.

e) El tracte desconsiderat de paraula o obra amb les persones que utilitzen els servicis de transport per part del personal de l'empresa en el transport de viatgers.

f) En el transport escolar i de menors, l'incompliment de l'obligació d'exigir l'entitat contractant al transportista els documents o els justificants que, d'acord amb les normes que regulen la seguretat en els transports esmentats, li haja d'exigir.

g) La realització de l'activitat d'arrendament de vehicles amb conductor amb vehicles que porten publicitat o signes externs identificatius, excepte en els supòsits reglamentàriament exceptuats.

h) L'eixida dels vehicles dedicats a l'arrendament amb conductor del lloc en què habitualment estiguen guardats o estacionats sense portar a bord el full de ruta o portar-lo sense emplenar, excepte els supòsits exceptuats reglamentàriament. No s'apreciarà esta infracció quan esta concórrega amb l'establida en l'article anterior.

i) La falta de comunicació de qualsevulla dada o circumstància que tinga obligació d'informar de l'administració, llevat que la infracció esmentada haja de ser qualificada com a greu.

j) L'excés en els temps màxims de conducció o de la conducció ininterrompuda, així com la minoració dels períodes de descans o pausa establits, llevat que haja de ser considerat infracció greu o molt greu.

k) La utilització de fulls de registre no homologats o que siguen incompatibles amb l'aparell de control utilitzat, així com la utilització d'una targeta de conductor caducada.

l) L'incompliment per part del conductor de l'obligació de realitzar per si mateix determinades entrades manuals o anotacions en l'aparell de control dels temps de conducció i descans o en els fulls de registre, en aquells supòsits en què esta obligació estiga reglamentàriament establida, quan, no obstant no haver-se realitzat les anotacions oportunes, siga possible deduir, bé del mateix aparell de control o dels fulls de registre immediatament anteriors i posteriors, quin haguera d'haver sigut el seu contingut.

m) La carencia dels preceptius rètols o avisos d'obligada exhibició per a coneixement del públic usuari.

n) La realització de servici públic de transport de viatgers per carretera o transport públic de viatgers d'ús específic incomplint qualsevol de les condicions assenyalades en l'autorització sense el caràcter d'essencials, quan l'incompliment mencionat no estiga expressament tipificat d'una altra manera en esta llei.

o) La carencia dels distintius o els rètols exigits per la normativa vigent, relatiu a la naturalesa o al tipus de transport autoritzat que cal realitzar, portar-los en lloc no visible o en condicions que dificulten la seua percepció, utilitzar-los de forma inadequada o portar en lloc visible del vehicle el distintiu corresponent a un àmbit territorial o classe de transport per a la realització del qual no estiga facultat pel necessari títol habilitant.

p) La carencia de canvi de moneda metàl·lica o bitllets fins a la quantitat que, si és el cas, estiga reglamentàriament determinada.

q) L'incompliment pels usuaris de les obligacions que els corresponguen, d'acord amb les regles d'utilització del servici, llevat que les normes en què es continguen les regles esmentades consideren expressament el seu incompliment com a infracció greu.

En qualsevol cas, es considerarà constitutiu de la infracció tipificada en este apartat l'incompliment per les persones usuàries dels transports de viatgers de les prohibicions següents:

1.<sup>ª</sup> Impedir o forçar l'obertura o el tancament de les portes d'accés als vehicles.

2.<sup>ª</sup> Manipular els mecanismes d'obertura o tancament de les portes d'accés al vehicle o de qualsevol dels seus compartiments previstos per al seu accionament exclusiu pel personal de l'empresa transportista.

3.<sup>ª</sup> Fer ús sense causa justificada de qualsevol dels mecanismes de seguretat o socors instal·lats en el vehicle per a casos d'emergència.

4.<sup>ª</sup> Abandonar el vehicle o accedir a este fora de les parades, si és el cas, establides a l'efecte, excepte causa justificada.

5.<sup>ª</sup> Realitzar, sense causa justificada, qualsevol acte susceptible de distraure l'atenció del conductor o entorpir la seua labor quan el vehicle estiga en marxa.

lar y acceso y abandono de los vehículos en los términos regulados en las normas sobre seguridad en esta clase de transportes.

e) El trato desconsiderado de palabra u obra con las personas que utilicen los servicios de transporte por parte del personal de la empresa en el transporte de viajeros.

f) En el transporte escolar y de menores, el incumplimiento de la obligación de exigir la entidad contratante al transportista los documentos o justificantes que, con arreglo a las normas que regulan la seguridad en dichos transportes, deba exigirle.

g) La realización de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor con vehículos que lleven publicidad o signos externos identificativos, salvo en los supuestos reglamentariamente exceptuados.

h) La salida de los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor del lugar en que habitualmente se encuentren guardados o estacionados sin llevar a bordo la hoja de ruta o llevándola sin cumplir, salvo los supuestos exceptuados reglamentariamente. No se apreciará esta infracción cuando la misma concorra con la establecida en el artículo anterior.

i) La falta de comunicación de cualquier dato o circunstancia que exista obligación de poner en conocimiento de la administración, salvo que dicha infracción deba ser calificada como grave.

j) El exceso en los tiempos máximos de conducción o de la conducción ininterrompida, así como la minoración de los periodos de descanso o pausa establecidos, salvo que deba ser considerado infracción grave o muy grave.

k) La utilización de hojas de registro no homologadas o que resulten incompatibles con el aparato de control utilizado, así como la utilización de una tarjeta de conductor caducada.

l) El incumplimiento por parte del conductor de la obligación de realizar por sí mismo determinadas entradas manuales o anotaciones en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o en las hojas de registro, en aquellos supuestos en que tal obligación se encuentre reglamentariamente establecida, cuando, no obstante no haberse realizado las anotaciones oportunas, resulte posible deducir, bien del propio aparato de control o de las hojas de registro inmediatamente anteriores y posteriores, cuál debiera haber sido su contenido.

m) La carencia de los preceptivos rótulos o avisos de obligada exhibición para conocimiento del público usuario.

n) La realización de servicio público de transporte de viajeros por carretera o transporte público de viajeros de uso específico incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en la autorización sin el carácter de esenciales, cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta ley.

o) La carencia de los distintivos o rótulos exigidos por la normativa vigente, relativos a la naturaleza o al tipo de transporte autorizado a realizar, llevarlos en lugar no visible o en condiciones que dificulten su percepción, utilizarlos de forma inadequada o llevar en lugar visible del vehículo el distintivo correspondiente a un ámbito territorial o clase de transporte para cuya realización no se halle facultado por el necesario título habilitante.

p) La carencia de cambio de moneda metálica o billetes hasta la cantidad que, en su caso, se encuentre reglamentariamente determinada.

q) El incumplimiento por los usuarios de las obligaciones que les correspondan, conforme a las reglas de utilización del servicio, salvo que las normas en que se contengan dichas reglas consideren expresamente su incumplimiento como infracción grave.

En todo caso, se considerará constitutivo de la infracción tipificada en este apartado el incumplimiento por las personas usuarias de los transportes de viajeros de las siguientes prohibiciones:

1.º Impedir o forzar la apertura o cierre de las puertas de acceso a los vehículos.

2.º Manipular los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de acceso al vehículo o de cualquiera de sus compartimentos previstos para su accionamiento exclusivo por el personal de la empresa transportista.

3.º Hacer uso sin causa justificada de cualquiera de los mecanismos de seguridad o socorro instalados en el vehículo para casos de emergencia.

4.º Abandonar el vehículo o acceder a éste fuera de las paradas en su caso establecidas al efecto, salvo causa justificada.

5.º Realizar, sin causa justificada, cualquier acto susceptible de distraer la atención del conductor o entorpecer su labor cuando el vehículo se encuentre en marcha.

6.º Viatjar en llocs diferents dels habilitats per a això.

7.º Fumar en els vehicles i en llocs diferents dels habilitats amb este fi en estacions de transport en els termes que resulten de la normativa específica sobre la matèria.

8.º Viatjar sense títol de transport o amb títol que siga insuficient en funció de les característiques del viatge i condicions d'utilització previstes en la corresponent concessió o autorització, així com l'ús indegut del títol que es posseïska.

9.º Tota acció injustificada que pugua implicar deteriorament o causar brutícia en els vehicles o les estacions de transport.

10.º Realitzar accions que impliquen perill per a la integritat física de les altres persones o que suposen el deteriorament del material dels vehicles o de les infraestructures.

r) La realització del transport amb vehicles aliens sobre els quals no es tinguen les condicions de disponibilitat legalment exigibles, així com utilitzar per al transport vehicles arrendats a altres transportistes o utilitzar la col·laboració d'estos fora dels supòsits o incomplint les condicions legalment establides, llevat que haja de ser considerat infracció molt greu. En idèntica infracció incorreran les empreses que actuen com a col·laboradors, amb incompliment de les obligacions que els afecten.

s) Qualsevol de les infraccions previstes en l'article anterior quan, per la seua naturalesa, ocasió o circumstàncies, no haja de ser qualificada com a greu, i s'haurà de justificar l'existència de les circumstàncies mencionades i motivar-se la resolució corresponent.

#### *Article 100. Infraccions a la regulació del servei de taxi*

1. Es consideraran infraccions molt greus a la regulació del servei de taxi:

a) La realització del servei de taxi sense el preceptiu títol habilitant.

b) La realització de servicis públics de transport de viatgers amb automòbils de turisme fora de l'àrea de prestació del servei i no tindre autorització específica per a això.

c) La falsificació dels distintius o les senyalitzacions que foren exigibles per a la prestació del servei de taxi.

d) La manipulació del taxímetre o dels seus elements, o d'altres instruments de control que siga obligatori portar en el vehicle, destinada a modificar el seu funcionament normal o modificar els seus mesuraments.

e) Conduir el vehicle havent ingerit begudes alcohòliques en taxes superiors a les establides en la legislació sobre seguretat viària, i, en qualsevol cas, la conducció sota els efectes d'estupefaents, psicotròpics, estimulants i qualsevol altra substància d'efecte anàleg. La prestació de servicis en condicions que puguen afectar la seguretat de les persones per comportar perill greu i directe per a estes.

f) Retindre qualsevol objecte abandonat en el vehicle sense donar compte d'això a l'autoritat competent.

g) L'incompliment del règim tarifari establert reglamentàriament, comés de forma intencionada.

h) L'arrendament, la cessió o el traspàs de l'explotació de les llicències i dels vehicles adscrits a estes.

2. Es consideraran infraccions greus a la regulació del servei de taxi:

a) L'incompliment de les condicions de l'autorització, quan no haja de qualificar-se com a molt greu.

b) L'incompliment del règim tarifari, quan no haja de qualificar-se com a molt greu.

c) No atendre sense causa justificada la sol·licitud d'un usuari estant de servici.

d) Realitzar la prestació del servei amb un vehicle d'antiguitat superior a l'autoritzada per la present llei.

e) No tindre el preceptiu document en què han de formalitzar-se les reclamacions de les persones usuàries o negar o obstaculitzar la seua disposició al públic, així com l'ocultació o la demora injustificada en la posada en coneixement de l'administració de les reclamacions o les queixes consignades en aquell d'acord amb el que reglamentàriament es determine.

f) L'incompliment del règim d'horari i descansos establert.

g) La iniciació de servicis fora de l'àmbit territorial de l'autorització.

6.º Viajar en lugares distintos a los habilitados para ello.

7.º Fumar en los vehículos y en lugares distintos a los habilitados a tal fin en estaciones de transporte en los términos que resulten de la normativa específica sobre la materia.

8.º Viajar sin título de transporte o con título que resulte insuficiente en función de las características del viaje y condiciones de utilización previstas en la correspondiente concesión o autorización, así como el uso indebido del título que se posea.

9.º Toda acción injustificada que pueda implicar deterioro o causar suciedad en los vehículos o estaciones de transporte.

10.º Realizar acciones que impliquen peligro para la integridad física de las demás personas o que supongan el deterioro del material de los vehículos o de las infraestructuras.

r) La realización del transporte con vehículos ajenos sobre los que no se tengan las condiciones de disponibilidad legalmente exigibles, así como utilizar para el transporte vehículos arrendados a otros transportistas o utilizar la colaboración de éstos fuera de los supuestos o incumpliendo las condiciones legalmente establecidas, salvo que deba ser considerado infracción muy grave. En idéntica infracción incurrirán las empresas que actúen como colaboradores, incumpliendo las obligaciones que les afecten.

s) Cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior cuando, por su naturaleza, ocasión o circunstancias, no deba ser calificada como grave, debiendo justificarse la existencia de dichas circunstancias y motivarse la resolución correspondiente.

#### *Artículo 100. Infracciones a la regulación del servicio de taxi*

1. Se considerarán infracciones muy graves a la regulación del servicio de taxi:

a) La realización del servicio de taxi careciendo del preceptivo título habilitante.

b) La realización de servicios públicos de transporte de viajeros en automóviles de turismo fuera del área de prestación del servicio y careciendo de autorización específica para ello.

c) La falsificación de los distintivos o señalizaciones que fueran exigibles para la prestación del servicio de taxi.

d) La manipulación del taxímetro o de sus elementos, o de otros instrumentos de control que sea obligatorio llevar en el vehículo, destinada a modificar su funcionamiento normal o modificar sus mediciones.

e) Conducir el vehículo habiendo ingerido bebidas alcohólicas en tasas superiores a las establecidas en la legislación sobre seguridad vial, y, en todo caso, la conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotròpicos, estimulantes y cualquier otra sustancia de efecto análogo. La prestación de servicios en condiciones que puedan afectar a la seguridad de las personas por entrañar peligro grave y directo para las mismas.

f) Retener cualquier objeto abandonado en el vehículo sin dar cuenta de ello a la autoridad competente.

g) El incumplimiento del régimen tarifario establecido reglamentariamente, cometido de forma intencionada.

h) El arriendo, cesión o traspaso de la explotación de las licencias y de los vehículos afectos a las mismas.

2. Se considerarán infracciones graves a la regulación del servicio de taxi:

a) El incumplimiento de las condiciones de la autorización, cuando no deba calificarse como muy grave.

b) El incumplimiento del régimen tarifario, cuando no deba calificarse como muy grave.

c) No atender sin causa justificada a la solicitud de un usuario estando de servicio.

d) Realizar la prestación del servicio con un vehículo de antigüedad superior a la autorizada por la presente ley.

e) Carecer del preceptivo documento en el que deben formalizarse las reclamaciones de las personas usuarias o negar u obstaculizar su disposición al público, así como la ocultación o demora injustificada en la puesta en conocimiento de la administración de las reclamaciones o quejas consignadas en aquel de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

f) El incumplimiento del régimen de horario y descansos establecido.

g) La iniciación de servicios fuera del ámbito territorial de la autorización.



h) Qualsevol de les infraccions previstes en l'article anterior, quan per la seua naturalesa, ocasió o circumstància no haja de ser qualificada com a molt greu.

i) Incomplir l'obligació de transport de l'equipatge dels viatgers en els supòsits i fins al límit en què això siga obligatori.

j) L'alteració o la inadequada utilització dels distintius o les senyalitzacions que foren exigibles per a la prestació del servei de taxi.

k) El cobrament individual.

l) L'inadequat funcionament, imputable al titular del taxi, del taxímetre, dels mòduls o de qualsevol altre instrument que s'haja de portar instal·lat en el vehicle, quan no haja de ser qualificada com a molt greu, o no passar la revisió periòdica d'estos en els terminis i en la forma legalment o reglamentàriament establits.

m) El tracte vexatori a les persones que reben el servei.

n) Publicitar-se com a taxi sense autorització.

o) Incomplir les prescripcions que puguen establir-se relatives a l'exhibició de publicitat en els vehicles.

3. Es consideren infraccions lleus a la regulació del servei de taxi:

a) Realitzar servicis sense portar a bord del vehicle la documentació que acredite la possibilitat formal de prestar el servei.

b) Incomplir els terminis previstos per a realitzar actuacions administratives (visat, etc.).

c) No portar en lloc visible del vehicle els distintius, els rètols, els avisos o els documents d'obligada exhibició per a coneixement del públic usuari o portar-los en condicions que en dificulten la percepció, així com la seua utilització de forma inadequada.

d) L'incompliment pels qui utilitzen el servei de les obligacions que els corresponguen reglamentàriament.

e) No tindre canvi de moneda metàl·lica o bitllets fins a la quantitat que estiga reglamentàriament determinada.

f) Descuit en la neteja personal o exterior i interior del vehicle.

g) Donar origen a escàndol públic amb motiu del servei.

#### *Article 101. Infraccions en relació amb la compatibilitat de les infraestructures de transport amb l'entorn*

1. Constituïxen infraccions molt greus en matèria de compatibilitat de les infraestructures amb l'entorn:

a) La realització d'obres o activitats no permeses en la zona de domini públic o en les zones de protecció de les infraestructures de transport, sense tindre la preceptiva autorització, quan afecten la seguretat del trànsit.

b) El deteriorament o la destrucció de qualsevol obra o instal·lació, la sostracció de qualsevol element de la infraestructura de transport que afecte el funcionament d'esta o estiga directament relacionat amb la seguretat del trànsit, o la modificació intencionada de les seues característiques.

c) El llançament o el depòsit d'objectes en qualsevol punt de les infraestructures i els seus veïns i instal·lacions annexes o al pas de vehicles i, en general, qualsevol acte que pugua representar un perill greu per a la seguretat del transport, els seus usuaris, els mitjans o les instal·lacions de qualsevol tipus.

d) La comissió, en el termini d'un any, de dos o més infraccions greus sancionades mitjançant una resolució administrativa ferma.

2. Constituïxen infraccions greus en matèria de compatibilitat de les infraestructures de transport amb l'entorn:

a) La realització d'obres o activitats no permeses en les zones de domini públic, protecció o reserva sense tindre la preceptiva autorització, quan estos comportaments no constituïsquen infracció molt greu.

b) La destrucció, el deteriorament o l'alteració de qualsevol obra, instal·lació o element de les infraestructures de transport directament relacionat amb l'ordenació, l'orientació i la seguretat de la circulació o la modificació intencionada de les seues característiques o situació, quan estos comportaments no constituïsquen infracció molt greu.

#### *Article 102. Altres infraccions*

1. Serà considerada infracció greu la carencia de pla de mobilitat en els supòsits en què siga necessari, així com en particular l'inici de les activitats o dels usos residencials en els àmbits subjectes a l'obligació esmentada, així com l'atorgament de les autoritzacions administratives habilitants per al desenvolupament d'estos usos.

h) Cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior, cuando por su naturaleza, ocasión o circunstancia no deba ser calificada como muy grave.

i) Incumplir la obligación de transporte del equipaje de los viajeros en los supuestos y hasta el límite en que ello resulte obligatorio.

j) La alteración o inadecuada utilización de los distintivos o señalizaciones que fueran exigibles para la prestación del servicio de taxi.

k) El cobro individual.

l) El inadecuado funcionamiento, imputable al titular del taxi, del taxímetro, de los módulos o de cualquier otro instrumento que se tenga que llevar instalado en el vehículo, cuando no haya de ser calificada como muy grave, o no pasar la revisión periódica de los mismos en los plazos y forma legal o reglamentariamente establecidos.

m) El trato vejatorio a las personas que reciben el servicio.

n) Publicitarse como taxi careciendo de autorización.

o) Incumplir las prescripciones que puedan establecerse relativas a la exhibición de publicidad en los vehículos.

3. Se consideran infracciones leves a la regulación del servicio de taxi:

a) Realizar servicios sin llevar a bordo del vehículo la documentación que acredite la posibilidad formal de prestar el servicio.

b) Incumplir los plazos previstos para realizar actuaciones administrativas (visado, etc.).

c) No llevar en lugar visible del vehículo los distintivos, rótulos, avisos o documentos de obligada exhibición para conocimiento del público usuario o llevarlos en condiciones que dificulten su percepción, así como su utilización de forma inadecuada.

d) El incumplimiento por quienes utilicen el servicio de las obligaciones que les correspondan reglamentariamente.

e) Carecer de cambio de moneda metálica o billetes hasta la cantidad que se encuentre reglamentariamente determinada.

f) Descuido en el aseo personal o exterior e interior del vehículo.

g) Dar origen a escándalo público con motivo del servicio.

#### *Artículo 101. Infracciones en relación con la compatibilidad de las infraestructuras de transporte con el entorno*

1. Constituyen infracciones muy graves en materia de compatibilidad de las infraestructuras con el entorno:

a) La realización de obras o actividades no permitidas en la zona de dominio público o en las zonas de protección de las infraestructuras de transporte, sin contar con la preceptiva autorización, cuando afecten a la seguridad del tráfico.

b) El deterioro o la destrucción de cualquier obra o instalación, la sustracción de cualquier elemento de la infraestructura de transporte que afecte al funcionamiento de la misma o esté directamente relacionado con la seguridad del tráfico, o la modificación intencionada de sus características.

c) El lanzamiento o depósito de objetos en cualquier punto de las infraestructuras y sus aledaños e instalaciones anejas o al paso de vehículos y, en general, cualquier acto que pueda representar un peligro grave para la seguridad del transporte, sus usuarios, los medios o las instalaciones de todo tipo.

d) La comisión, en el plazo de un año, de dos o más infracciones graves sancionadas mediante resolución administrativa firme.

2. Constituyen infracciones graves en materia de compatibilidad de las infraestructuras de transporte con el entorno:

a) La realización de obras o actividades no permitidas en las zonas de dominio público, protección o reserva sin contar con la preceptiva autorización, cuando tales comportamientos no constituyan infracción muy grave.

b) La destrucción, el deterioro o la alteración de cualquier obra, instalación o elemento de las infraestructuras de transporte directamente relacionado con la ordenación, la orientación y la seguridad de la circulación o la modificación intencionada de sus características o situación, cuando tales comportamientos no constituyan infracción muy grave.

#### *Artículo 102. Otras infracciones*

1. Será considerada infracción grave la carencia de plan de movilidad en los supuestos en los que resulte necesario, así como en particular el inicio de las actividades o usos residenciales en los ámbitos sujetos a dicha obligación, así como el otorgamiento de las autorizaciones administrativas habilitantes para el desarrollo de tales usos.

2. Es considerarà igualment infracció greu la vulneració dels elements essencials dels referits plans de mobilitat, i s'entenen com a essencials els que siguen identificats com a tals en els documents mencionats.

3. Es considerarà infracció greu la inexistència de reserva per a l'estacionament de bicicletes en habitatges, excepte en els supòsits d'autopromoció en els quals es considerarà infracció lleu.

4. Es consideraran infraccions lleus la vulneració d'aspectes no essencials dels plans de mobilitat.

5. La comissió, en el termini d'un any, de dos o més infraccions lleus sancionades mitjançant una resolució administrativa ferma serà considerada infracció greu.

6. Les actuacions d'empreses o particulars que danyen o alteren la funcionalitat de la resta d'infraestructures previstes en esta llei es classificaran de la mateixa manera que les que tinguen com a objecte les infraestructures de transport.

### CAPÍTOL III *Sancions*

#### *Article 103. Sancions*

1. La quantia de les sancions que s'imposen es graduarà d'acord amb els factors següents:

a) La repercussió social de la infracció i el perill per a la vida i salut de les persones, la seguretat de les coses i el medi ambient.

b) La importància del dany o deteriorament causat, si és el cas.

c) La intencionalitat en la comissió de la infracció.

d) El grau de participació del sancionat i el benefici per este obtingut.

e) La comissió, en el període dels dotze mesos anterior al fet infractor, d'una altra infracció de la mateixa naturalesa, quan així haja sigut declarat per resolució ferma en via administrativa.

f) La circumstància d'haver procedit l'infractor, per iniciativa pròpia, a remeiar els efectes perniciosos de la infracció.

2. La graduació de les sancions, sense superar les establertes per als mateixos conceptes en la normativa estatal, es farà d'acord amb les regles i dins dels límits següents:

a) Se sancionaran amb advertència o multa de fins a 1.000 euros les infraccions classificades com a lleus. En el cas de no apreciació de reincidència, l'import de les sancions se situarà entre 0 i 400 euros. Amb 1.000 euros seran sancionades les infraccions en què s'aprecie reincidència per la comissió de dos o més faltes en el període d'un any.

b) Se sancionaran amb multes compreses entre els 1.001 a 2.000 euros les infraccions classificades com a greus.

c) Se sancionaran amb multa de 2.001 a 6.000 euros les infraccions classificades com a molt greus.

d) Se sancionaran amb multa de 6.001 a 18.000 euros les infraccions assenyalades en els apartats 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 14, 16 i 24 de l'article 97 quan el responsable d'estes ja haguera sigut sancionat, mitjançant una resolució que pose fi a la via administrativa, per la comissió de qualsevol altra infracció molt greu de les previstes en esta llei en els dotze mesos anteriors.

3. La comissió d'una infracció molt greu podrà comportar la revocació o suspensió del contracte, concessió administrativa o títol habilitant si estiguera emès per un òrgan o entitat de la Generalitat, i la conseqüent inhabilitació temporal per a l'exercici de l'activitat per un període màxim d'un any en l'àmbit de la Comunitat Valenciana, així com, si és el cas, el precintat del vehicle o de la maquinària i del material rodador amb què s'haja realitzat l'activitat infractora. La imposició, per resolució definitiva, d'una nova sanció per la comissió d'una infracció molt greu en els dotze mesos següents a la de la inicial, portarà annexa la revocació de l'autorització o el títol habilitant de l'empresa de transport emès per un òrgan o entitat de la Generalitat. En el còmput del referit termini no es tindran en compte els períodes en què no haja sigut possible realitzar l'activitat per haver sigut temporalment retirada la corresponent autorització o el títol habilitant.

4. La comissió d'una infracció lleu en relació amb la regulació del servici de taxi podrà portar annexa la suspensió temporal de la llicència durant un termini de quinze dies, en les greus de tres a sis mesos, i en les molt greus de fins a un any.

2. Se considerará igualmente infracción grave la vulneración de los elementos esenciales de los referidos planes de movilidad, entendiéndose como esenciales los que sean identificados como tales en los mencionados documentos.

3. Se considerará infracción grave la inexistencia de reserva para el estacionamiento de bicicletas en viviendas, salvo en los supuestos de autopromoción en los que se considerará infracción leve.

4. Se considerarán infracciones leves la vulneración de aspectos no esenciales de los planes de movilidad.

5. La comisión, en el plazo de un año, de dos o más infracciones leves sancionadas mediante resolución administrativa firme será considerada infracción grave.

6. Las actuaciones de empresas o particulares que dañen o alteren la funcionalidad del resto de infraestructuras previstas en esta ley se clasificarán de igual manera que las que tengan por objeto las infraestructuras de transporte.

### CAPÍTULO III *Sanciones*

#### *Artículo 103. Sanciones*

1. La cuantía de las sanciones que se impongan se graduará de acuerdo con los siguientes factores:

a) La repercusión social de la infracción y el peligro para la vida y salud de las personas, la seguridad de las cosas y el medio ambiente.

b) La importancia del daño o deterioro causado, en su caso.

c) La intencionalidad en la comisión de la infracción.

d) El grado de participación del sancionado y el beneficio por él obtenido.

e) La comisión, en el período de los doce meses anterior al hecho infractor, de otra infracción de la misma naturaleza, cuando así haya sido declarado por resolución firme en vía administrativa.

f) La circunstancia de haber procedido el infractor, por propia iniciativa, a remediar los efectos perniciosos de la infracción.

2. La graduación de las sanciones, sin superar las establecidas para los mismos conceptos en la normativa estatal, se realizará conforme a las reglas y dentro de los límites siguientes:

a) Se sancionarán con apercibimiento o multa de hasta 1.000 euros las infracciones clasificadas como leves. En el caso de no apreciación de reincidencia, el importe de las sanciones se situará entre 0 y 400 euros. Con 1.000 euros serán sancionadas las infracciones en las que se aprecie reincidencia por la comisión de dos o más faltas en el periodo de un año.

b) Se sancionarán con multas comprendidas entre los 1.001 a 2.000 euros las infracciones clasificadas como graves.

c) Se sancionarán con multa de 2.001 a 6.000 euros las infracciones clasificadas como muy graves.

d) Se sancionarán con multa de 6.001 a 18.000 euros las infracciones señaladas en los apartados 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 14, 16 y 24 del artículo 97 cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta Ley en los doce meses anteriores.

3. La comisión de una infracción muy grave podrá llevar aparejada la revocación o suspensión del contrato, concesión administrativa o título habilitante si estuviere emitido por un órgano o entidad de la Generalitat, y la consecuente inhabilitación temporal para el ejercicio de la actividad por un periodo máximo de un año en el ámbito de la Comunitat Valenciana, así como, en su caso, el precintado del vehículo o de la maquinaria y del material rodante con el que se haya realizado la actividad infractora. La imposición, por resolución definitiva, de una nueva sanción por la comisión de una infracción muy grave en los doce meses siguientes a la de la inicial, llevará aneja la revocación de la autorización o título habilitante de la empresa de transporte emitido por un órgano o entidad de la Generalitat. En el cómputo del referido plazo no se tendrán en cuenta los períodos en que no haya sido posible realizar la actividad por haber sido temporalmente retirada la correspondiente autorización o título habilitante.

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

5. Podrà ordenar-se la immobilització d'un vehicle quan siguen detectades en carretera conductes infractores en què concórreguen circumstàncies que puguen comportar perill per a la seguretat.

En els supòsits d'immobilització de vehicles que transporten viatgers, i a fi que estos patisquen la menor perturbació possible, serà responsabilitat del transportista el vehicle del qual haja sigut immobilitzat buscar els mitjans alternatius necessaris per a fer arribar als viatgers a la seua destinació. Si no ho fa, els mitjans esmentats podran ser establits per l'administració. Les despeses que genere l'adopció d'estes mesures seran, en qualsevol cas, a càrrec del transportista. Si es negara a satisfer-les, quedarà immobilitzat el vehicle fins que aquelles foren satisfetes, encara que hagueren desaparegut les causes de la infracció.

6. La imposició de les sancions que, si és el cas, corresponguen serà independent de la possible obligació d'indemnitzar els danys i els perjudicats causats.

7. En tots aquells supòsits en què l'interessat decidisca voluntàriament fer efectiva la sanció abans que transcorreguen els quinze dies següents a la notificació de l'expedient sancionador, la quantia pecuniària de la sanció inicialment proposada es reduirà en un 25 per 100.

El pagament de la sanció pecuniària amb anterioritat a què es dicte la resolució sancionadora equivaldrà a l'acabament del procediment. En estos casos l'interessat podrà interposar idèntics recursos a què li hagueren correspost en el cas que el procediment haguera acabat de forma ordinària mitjançant una resolució expressa.

8. Amb caràcter general, quan, com a conseqüència de la infracció, s'obtinga un benefici quantificable, la multa podrà incrementar-se fins al triple del benefici obtingut.

#### *Article 104. Inhabilitació de l'infractor per reincidència i requeriment per a l'esmena de deficiències*

La comissió de dos o més infraccions de les ressenyades en els apartats 1, 2, 3, 5 i 6 de l'article 97 en l'espai d'un any comportarà la inhabilitació de l'infractor durant un període de tres anys, a la Comunitat Valenciana, per a ser titular de qualsevol classe de contracte, autorització o llicència habilitant per a l'exercici de l'activitat de transport o de qualsevol de les seues activitats auxiliars i complementàries o formar part del consell d'administració o òrgan equivalent d'una empresa que siga titular d'estos contractes, autoritzacions o llicències. Durant el període mencionat, el que ha sigut inhabilitat així tampoc podrà aportar la seua capacitat professional a cap empresa transportista o d'activitat auxiliar i complementària del transport, a la Comunitat Valenciana.

La inhabilitació mencionada comportarà la caducitat i la pèrdua de la validesa de tots els contractes, les autoritzacions i les llicències, emesos per un òrgan o entitat de la Generalitat, que fóra titular l'empresa infractora, amb caràcter definitiu.

Perquè es produísca el supòsit de reincidència assenyalat en este article, les sancions tingudes en compte hauran d'haver sigut imposades mitjançant una resolució ferma que pose fi a la via administrativa. El període d'inhabilitació començarà a comptar des de l'endemà de la notificació de l'última d'estes resolucions.

#### *Article 105. Altres efectes de les sancions*

1. Quan les sancions imposades mitjançant una resolució que pose fi a la via administrativa no siguen satisfetes en període voluntari, es podrà procedir, si el vehicle de què es tracte haguera quedat immobilitzat durant la tramitació de l'expedient, a la seua venda en pública subhasta, en la forma que reglamentàriament s'establisca, i els diners obtinguts es destinaran al pagament de l'import de la sanció, a les despeses originades per la immobilització i la subhasta, com també a les despeses que es pogueren haver produït com a conseqüència de mesures cautelars. El sobrant, si n'hi ha, quedarà a la disposició de la persona denunciada.

2. La firmeza de les sancions en via administrativa en relació amb els supòsits d'edificació o la realització d'altres activitats que modifiquen l'estat inicial de les propietats en les zones de domini públic, protecció i reserva, comportarà la necessitat de la demolició de l'executat indegudament i la restauració de l'entorn al seu estat inicial. En el cas que no es produísca esta demolició i restauració, podrà ser executada per l'administrador d'infraestructures a càrrec dels sancionats.

5. Podrà ordenarse la inmovilización de un vehículo cuando sean detectadas en carretera conductas infractoras en las que concurren circunstancias que puedan entrañar peligro para la seguridad.

En los supuestos de inmovilización de vehículos que transporten viajeros, y a fin de que éstos sufran la menor perturbación posible, será responsabilidad del transportista cuyo vehículo haya sido inmovilizado buscar los medios alternativos necesarios para hacer llegar a los viajeros a su destino. De no hacerlo, dichos medios podrán ser establecidos por la administración. Los gastos que genere la adopción de tales medidas serán, en todo caso, de cuenta del transportista. Si se negara a satisfacerlos, quedará inmovilizado el vehículo hasta que aquellos fueran satisfechos, aunque hubieran desaparecido las causas de la infracción.

6. La imposición de las sanciones que en su caso correspondan será independiente de la posible obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados.

7. En todos aquellos supuestos en que el interesado decida voluntariamente hacer efectiva la sanción antes de que transcurran los quince días siguientes a la notificación del expediente sancionador, la cuantía pecuniaria de la sanción inicialmente propuesta se reducirá en un 25 por 100.

El pago de la sanción pecuniaria con anterioridad a que se dicte la resolución sancionadora equivaldrá a la terminación del procedimiento. En estos casos el interesado podrá interponer idénticos recursos a los que le hubieran correspondido en el supuesto de que el procedimiento hubiese terminado de forma ordinaria mediante resolución expresa.

8. Con carácter general, cuando, como consecuencia de la infracción, se obtenga un beneficio cuantificable, la multa podrá incrementarse hasta el triple del beneficio obtenido.

#### *Artículo 104. Inhabilitación del infractor por reincidencia y requerimiento para la subsanación de deficiencias*

La comisión de dos o más infracciones de las reseñadas en los apartados 1, 2, 3, 5 y 6 del artículo 97 en el espacio de un año conllevará la inhabilitación del infractor durante un periodo de tres años, en la Comunitat Valenciana, para ser titular de cualquier clase de contrato, autorización o licencia habilitante para el ejercicio de la actividad de transporte o de cualquiera de sus actividades auxiliares y complementarias o formar parte del consejo de administración u órgano equivalente de una empresa que sea titular de tales contratos, autorizaciones o licencias. Durante dicho periodo tampoco podrá el así inhabilitado aportar su capacitación profesional a ninguna empresa transportista o de actividad auxiliar y complementaria del transporte, en la Comunitat Valenciana.

La mencionada inhabilitación llevará aparejada la caducidad y pérdida de la validez de cuantos contratos, autorizaciones y licencias emitidos por un órgano o entidad de la Generalitat fuese titular la empresa infractora, con carácter definitivo.

Para que se produzca el supuesto de reincidencia señalado en este artículo, las sanciones tenidas en cuenta deberán haber sido impuestas mediante resolución firme que ponga fin a la vía administrativa. El periodo de inhabilitación comenzará a contarse desde el día siguiente a aquel en que se hubiese notificado la última de estas resoluciones.

#### *Artículo 105. Otros efectos de las sanciones*

1. Cuando las sanciones impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa no sean satisfetas en período voluntario, se podrá proceder, si el vehículo de que se trate hubiera quedado inmovilizado durante la tramitación del expediente, a su venta en pública subasta, en la forma que reglamentariamente se establezca, quedando el dinero obtenido afecto al pago del importe de la sanción, de los gastos originados por la inmovilización y la subasta, así como de los gastos que pudieran haberse producido como consecuencia de medidas cautelares. El sobrante, si lo hubiere, quedará a disposición de la persona denunciada.

2. La firmeza de las sanciones en vía administrativa en relación con los supuestos de edificación o la realización de otras actividades que modifiquen el estado inicial de las propiedades en las zonas de dominio público, protección y reserva, conllevará la necesidad de la demolición de lo indebidamente ejecutado y la restauración del entorno en su estado inicial. En el caso de que no se produzca tal demolición y restauración, podrá ser ejecutada por el administrador de infraestructuras a costa de los sancionados.



3. En els casos en què la seguretat del transport així ho requerisca, l'administració podrà executar d'ofici i de manera immediata les demolicions assenyalades en el punt anterior abans de la resolució de l'expedient sancionador, amb independència de les indemnitzacions que procediren en el cas que resolts l'expedient mencionat no es conclouera esta necessitat de demolició.

4. En els casos en què com a conseqüència de la conclusió del procés sancionador procedira l'extinció de l'autorització o el contracte en virtut del qual es presta el servei de transports, l'administració podrà optar per requerir el prestador perquè pose a la seua disposició els mitjans materials necessaris per a la continuïtat del servei quan això siga imprescindible, durant el termini que permeta l'adopció d'altres solucions alternatives per part de l'administració. En este supòsit el sancionat tindrà dret a la indemnització que procedisca per l'ús d'estos mitjans materials, d'acord amb la legislació aplicable.

#### *Article 106. Multes coercitives*

Amb independència de les sancions que corresponguen, l'autoritat competent podrà imposar multes coercitives quan prosseguisca la conducta infractora i no s'atenga el requeriment de cessament d'esta, i se'ls reiterarà cada espai de temps que siga suficient per a complir el que ordena. Les multes coercitives no excediran, cada una d'estes, del deu per cent de la sanció fixada per a la infracció comesa.

#### *Article 107. Competència per a la imposició de sancions*

1. Quan la competència en el procediment la tinga la conselleria competent en matèria de transports, correspondrà la imposició de les sancions per infraccions lleus i greus al director general que tinga la competència en transports. Les sancions per infraccions molt greus seran imposades pel conseller competent en matèria de transports.

2. Quan la competència en el procediment corresponga a altres ens de la Generalitat, correspondrà la imposició de les sancions a l'òrgan que es determine en la seua regulació pròpia, excepte en el cas de les sancions molt greus que seran imposades per la direcció de l'ens competent.

3. Quan la competència en el procediment la tinga l'ajuntament, correspondrà la imposició de les sancions a l'alcalde.

4. En el cas d'operadors de transport que no tinguen el caràcter d'entitat pública, una vegada instruït l'expedient es traslladarà a l'administració competent a fi que siga resolt d'acord amb les competències assenyalades en els punts anteriors.

#### *Article 108. Procediment sancionador i mesures provisionals*

1. Sense perjudi del que estableix la Llei de Règim Jurídic de les Administracions Públiques i del Procediment Administratiu Comú, i la normativa de desplegament, el procediment sancionador s'iniciarà sempre d'ofici per l'administració o entitat competent, bé per iniciativa pròpia o com a conseqüència d'orde superior, petició raonada d'altres òrgans o denúncia.

La denúncia haurà d'expressar la identitat de la persona o de les persones que les presenten, el relat dels fets que pogueren constituir infracció i la data de la seua comissió i, quan siga possible, la identificació dels presumptes infractors.

2. Amb anterioritat a la iniciació del procediment sancionador, es podran realitzar actuacions prèvies a fi de determinar si concorren circumstàncies que justifiquen esta iniciació. En especial, estes actuacions s'orientaran a fixar, amb la màxima precisió possible, els fets susceptibles de motivar la incoació del procediment, la persona o les persones que pogueren ser responsables i les circumstàncies rellevants que concorreguen en els uns i els altres.

3. Una vegada acordada la iniciació del procediment sancionador, l'expedient es notificarà al presumpte o als presumptes infractors, que disposaran d'un termini de quinze dies, des de la data de la notificació, per a aportar tantes al·legacions, documents o informacions com consideren convenientes i, si és el cas, proposar una prova amb concreció dels mitjans que pretenguen valdre's. Rebudes les al·legacions o transcorregut el termini per a això, la persona encarregada d'instruir l'assumpte podrà acordar l'obertura d'un període de prova.

3. En los casos en los que la seguridad del transporte así lo requiera, la administración podrá ejecutar de oficio y de manera inmediata las demoliciones señaladas en el punto anterior antes de la resolución del expediente sancionador, con independencia de las indemnizaciones que procedieran en caso de que resuelto dicho expediente no se concluyera tal necesidad de demolición.

4. En los casos en los que como consecuencia de la conclusión del proceso sancionador procediera la extinción de la autorización o contrato en virtud del cual se presta el servicio de transportes, la administración podrá optar por requerir al prestador para que ponga a su disposición los medios materiales necesarios para la continuidad del servicio cuando ello resulte imprescindible, durante el plazo que permita la adopción de otras soluciones alternativas por parte de la administración. En este supuesto el sancionado tendrá derecho a la indemnización que proceda por el uso de tales medios materiales, de acuerdo con la legislación aplicable.

#### *Artículo 106. Multas coercitivas*

Con independencia de las sanciones que correspondan, la autoridad competente podrá imponer multas coercitivas cuando prosiga la conducta infractora y no se atienda el requerimiento de cese de la misma, reiterándolos cada lapso de tiempo que sea suficiente para cumplir lo ordenado. Las multas coercitivas no excederán, cada una de ellas, del diez por ciento de la sanción fijada para la infracción cometida.

#### *Artículo 107. Competencia para la imposición de sanciones*

1. Cuando la competencia en el procedimiento la ostente la conselleria competente en materia de transportes, corresponderá la imposición de las sanciones por infracciones leves y graves al director general que tenga la competencia en transportes. Las sanciones por infracciones muy graves serán impuestas por el conseller competente en materia de transportes.

2. Cuando la competencia en el procedimiento corresponda a otros entes de la Generalitat, corresponderá la imposición de las sanciones al órgano que se determine en su regulación propia, salvo en el caso de las sanciones muy graves que serán impuestas por la dirección del ente competente.

3. Cuando la competencia en el procedimiento la ostente el ayuntamiento, corresponderá la imposición de las sanciones al alcalde.

4. En el caso de operadores de transporte que no tengan el carácter de entidad pública, una vez instruido el expediente se dará traslado a la administración competente a fin de que sea resuelto de acuerdo con las competencias señaladas en los puntos anteriores.

#### *Artículo 108. Procedimiento sancionador y medidas provisionales*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y en su normativa de desarrollo, el procedimiento sancionador se iniciará siempre de oficio por la administración o entidad competente, bien por propia iniciativa o como consecuencia de orden superior, petición razonada de otros órganos o denuncia.

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

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

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

4. La proposta de resolució es notificarà als interessats, i se'ls concedirà un termini de quinze dies, des de la notificació, per a formular alegacions i presentar els documents i les informacions que consideren pertinents, davant de la persona encarregada d'instruir el procediment sancionador, el qual, a la vista de les alegacions i dels documents presentats, emetrà un informe i remetrà les actuacions a l'òrgan competent per a la imposició de la sanció que corresponga.

5. Abans de dictar una resolució, l'òrgan competent per a resoldre podrà decidir, mitjançant un acord motivat, la realització de les actuacions complementàries indispensables per a resoldre el procediment que, en qualsevol cas, hauran de tindre lloc en un termini no superior a quinze dies. El termini per a resoldre el procediment quedarà suspès fins a l'acabament d'estes.

6. En el termini d'un mes des de la recepció de la proposta de resolució i dels documents, les alegacions i les informacions que hi ha en el procediment, l'òrgan competent per a resoldre dictarà una resolució motivada, que haurà de ser notificada als interessats.

Si transcorregut un any des de la iniciació del procediment sancionador no s'haguera notificat als interessats la resolució que li pose fi, es produirà la seua caducitat. En este cas, l'òrgan competent per a resoldre emetrà, a sol·licitud de l'interessat, un certificat en què conste que ha caducat el procediment i que s'ha procedit a l'arxivament de les actuacions.

Les resolucions que posen fi a la via administrativa seran immediatament executives.

#### *Article 109. Mesures urgents i provisionals*

1. Abans de la iniciació del procediment sancionador, l'òrgan competent podrà, d'ofici o a instàncies de part, adoptar les mesures que corresponguen, en els casos d'urgència i per a la protecció provisional dels interessos implicats. Estes hauran de ser confirmades, modificades o deixades sense efecte per mitjà de l'acord d'iniciació del referit procediment, que haurà d'efectuar-se dins dels trenta dies següents a la seua adopció, i que podrà ser objecte del recurs que procedisca.

2. Així mateix, iniciat el procediment sancionador, l'òrgan competent per a imposar la sanció corresponent podrà adoptar, d'ofici o a instàncies de part, les mesures provisionals que crega oportunes per a assegurar l'eficàcia de la resolució que poguera dictar i el bon fi del procediment, evitar el manteniment dels efectes de la infracció, i garantir les exigències dels interessos generals.

3. En qualsevol cas, les mesures provisionals quedaran sense efecte si no s'inicia el procediment en el termini assenyalat o quan l'acord d'iniciació no continga un pronunciament exprés sobre estes.

4. Les mesures de caràcter provisional, que hauran de ser proporcionals quant a la seua intensitat i condicions als objectius que es pretenen garantir, podran consistir en la suspensió temporal d'activitats i la prestació de fiances, en la clausura temporal de les infraestructures afectades, en la retirada de material rodador o en la suspensió temporal de servicis per raons de sanitat, higiene o seguretat.

En cap cas es podran adoptar mesures provisionals que puguen causar perjudici de difícil o impossible reparació als interessats o que impliquen violació de drets emparats per esta llei.

5. Les mesures provisionals podran ser deixades sense efecte o modificades durant la tramitació del procediment sancionador, d'ofici o a instàncies de part, en virtut de circumstàncies sobrevingudes o que no van poder ser tingudes en compte en el moment de la seua adopció.

En qualsevol cas, s'extingiran amb l'eficàcia de la resolució que pose fi al procediment sancionador.

#### *Article 110. Coordinació administrativa i acció subsidiària de la Generalitat*

1. Les administracions i entitats competents en l'aplicació del règim sancionador a la Comunitat Valenciana mantindran un registre comú de les sancions fermes en via administrativa només als efectes del desenvolupament de les seues pròpies competències, i, si és el cas, per a l'aplicació dels agreujants per reiteració previstos en la present llei i els altres punts que siguen convenients de cara a la instrucció dels expedients.

2. En aquells casos en què la conselleria competent en matèria de transports tinguera coneixement de la possible existència de fets que

4. La propuesta de resolución se notificará a los interesados, concediéndoseles un plazo de quince días, desde la notificación, para formular alegaciones y presentar los documentos e informaciones que estimen pertinentes, ante la persona encargada de instruir el procedimiento sancionador, quien, a la vista de las alegaciones y documentos presentados, emitirá informe y remitirá lo actuado al órgano competente para la imposición de la sanción que corresponda.

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

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

Si transcurrido un año desde la iniciación del procedimiento sancionador no se hubiere notificado a los interesados la resolución que le ponga fin, se producirá su caducidad. En tal caso, el órgano competente para resolver emitirá, a solicitud del interesado, certificación en la que conste que ha caducado el procedimiento y que se ha procedido al archivo de las actuaciones.

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

#### *Artículo 109. Medidas urgentes y provisionales*

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

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

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

4. Las medidas de carácter provisional, que deberán ser proporcionales en cuanto a su intensidad y condiciones a los objetivos que se pretenden garantizar, podrán consistir en la suspensión temporal de actividades y la prestación de fianzas, en la clausura temporal de las infraestructuras afectadas, en la retirada de material rodante o en la suspensión temporal de servicios por razones de sanidad, higiene o seguridad.

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

5. Las medidas provisionales podrán ser dejadas sin efecto o modificadas durante la tramitación del procedimiento sancionador, de oficio o a instancia de parte, en virtud de circunstancias sobrevenidas o que no pudieran ser tenidas en cuenta en el momento de su adopción.

En todo caso, se extinguirán con la eficacia de la resolución que ponga fin al procedimiento sancionador.

#### *Artículo 110. Coordinación administrativa y acción subsidiaria de la Generalitat*

1. Las administraciones y entidades competentes en la aplicación del régimen sancionador en la Comunitat Valenciana mantendrán un registro común de las sanciones firmes en vía administrativa a los solos efectos del desarrollo de sus propias competencias, y en su caso para la aplicación de los agravantes por reiteración previstos en la presente ley y los demás extremos que resulten convenientes para la instrucción de los expedientes.

2. En aquellos casos en los que la conselleria competente en materia de transportes tuviera conocimiento de la posible existencia de hechos

pogueren ser constitutius d'infraccions greus o molt greus, requerirà l'entitat competent perquè iniciï l'expedient en el termini de sis mesos, transcorreguts els quals iniciarà la seua tramitació de manera subsidiària, i incloure-hi, si és el cas, la imposició de la sanció corresponent i la resta d'efectes que estableix esta llei. En el supòsit esmentat el personal de l'entitat o l'administració a què haguera correspost la instrucció de l'expedient haurà de facilitar tota la informació que siga requerida, i en cas contrari es podrà incórrer en les responsabilitats que corresponguen. El termini de sis mesos assenyalats anteriorment es descomptarà de l'aplicable a l'efecte de prescripció.

#### *Article 111. Prescripció*

1. Les infraccions regulades en esta llei prescriuran: les molt greus als tres anys, les greus als dos anys, i les lleus a l'any.

El termini de prescripció de les infraccions començarà a computar des del dia en què la infracció s'haguera comés. Interromprà la prescripció la iniciació, amb coneixement de l'interessat, del procediment sancionador. El termini de prescripció tornarà a córrer si l'expedient sancionador estiguera paralitzat durant més de tres mesos per causa no imputable al presumpte responsable.

2. Les sancions imposades per faltes molt greus prescriuran al cap de tres anys, les imposades per faltes greus als dos anys, i les imposades per faltes lleus a l'any.

El termini de prescripció de les sancions començarà a computar des de l'endemà d'aquell en què adquirisca fermesa la resolució per la qual s'imposa la sanció. Interromprà la prescripció la iniciació, amb coneixement de l'interessat, del procediment d'execució, i tornarà a córrer el termini si aquell està paralitzat durant més d'un mes per causa no imputable a l'infractor.

### DISPOSICIONS ADDICIONALS

#### *Primera. Canvi de denominació de l'Agència Valenciana de Mobilitat Metropolitana*

1. A partir de la data d'entrada en vigor d'esta llei, l'Agència Valenciana de Mobilitat Metropolitana passa a denominar-se Agència Valenciana de Mobilitat.

2. Les funcions que en matèria de servicis públics de transport s'assignen a cada una de les direccions tècniques de l'entitat esmentada en la seua normativa de constitució s'entenen esteses als corresponents àmbits provincials.

3. En el termini d'un any es produirà el trasllat a l'òrgan mencionat dels expedients administratius que, en matèria de servicis regulars de viatgers, desenvolupen els servicis propis de la Generalitat, corresponent a estos servicis fins a la data mencionada la seua tramitació.

#### *Segona. Adscripció d'infraestructures a l'Ens Gestor de la Xarxa de Transport i de Ports de la Generalitat*

1. S'adscriuen a l'Ens Gestor de la Xarxa de Transport i de Ports de la Generalitat la totalitat de les obres d'infraestructures de transport que es troben en execució per part de la Generalitat i els sòls en què es desenvolupen, i s'entenen com a tals aquelles en què concloga la tramitació administrativa dels corresponents expedients de construcció després de l'entrada en vigor d'esta llei.

2. Des del moment d'entrada en vigor d'esta llei, l'Ens Gestor de la Xarxa de Transport i de Ports de la Generalitat exercirà en estos trams la totalitat de competències demaniales i patrimonials, així com les relatives al règim de compatibilitat amb l'entorn. La resta de les funcions que li corresponguen s'exerciran després de la conclusió de les obres i abans de la seua posada en servicis.

3. En el termini de dos anys, i per mitjà del corresponent catàleg aprovat per orde del conseller competent en matèria de transports, es procedirà a l'adscripció, a l'efecte de la seua administració, i, si és el cas, al canvi de titularitat, de la resta de trams del sistema de transport de la Comunitat Valenciana, excepte en aquells en què per raó d'interés públic s'establisca excepcionalment una altra fórmula de gestió.

que pudieran ser constitutivos de infracciones graves o muy graves, requerirá a la entidad competente para que inicie el expediente en el plazo de seis meses, transcurridos los cuales iniciará su tramitación de manera subsidiaria, incluyendo en su caso la imposición de la sanción correspondiente y demás efectos previstos en esta ley. En dicho supuesto el personal de la entidad o administración a la que hubiera correspondido la instrucción del expediente deberá facilitar toda la información que sea requerida, pudiendo en caso contrario incurrir en las responsabilidades que correspondan. El plazo de seis meses antes señalado se descontará del aplicable a los efectos de prescripción.

#### *Artículo 111. Prescripción*

1. Las infracciones reguladas en esta ley prescribirán: las muy graves a los tres años, las graves a los dos años, y las leves al año.

El plazo de prescripción de las infracciones comenzará a computarse desde el día en que la infracción se hubiera cometido. Interrumpirá la prescripción la iniciación, con conocimiento del interesado, del procedimiento sancionador. El plazo de prescripción volverá a correr si el expediente sancionador estuviera paralizado durante más de tres meses por causa no imputable al presunto responsable.

2. Las sanciones impuestas por faltas muy graves prescribirán a los tres años, las impuestas por faltas graves a los dos años, y las impuestas por faltas leves al año.

El plazo de prescripción de las sanciones comenzará a computarse desde el día siguiente a aquel en que adquiera firmeza la resolución por la que se impone la sanción. Interrumpirá la prescripción la iniciación, con conocimiento del interesado, del procedimiento de ejecución, volviendo a correr el plazo si aquel está paralizado durante más de un mes por causa no imputable al infractor.

### DISPOSICIONES ADICIONALES

#### *Primera. Cambio de denominación de la Agencia Valenciana de Movilidad Metropolitana*

1. A partir de la fecha de entrada en vigor de esta ley, la Agencia Valenciana de Movilidad Metropolitana pasa a denominarse Agencia Valenciana de Movilidad.

2. Las funciones que en materia de servicios públicos de transporte se asignan a cada una de las direcciones técnicas de dicha entidad en su normativa de constitución se entienden extendidas a los correspondientes ámbitos provinciales.

3. En el plazo de un año se producirá el traslado a dicho órgano de los expedientes administrativos que, en materia de servicios regulares de viajeros, desarrollan los servicios propios de la Generalitat, correspondiendo a tales servicios hasta dicha fecha su tramitación.

#### *Segunda. Adscripción de infraestructuras al Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat*

1. Se adscriben al Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat la totalidad de las obras de infraestructuras de transporte que se encuentren en ejecución por parte de la Generalitat y los suelos en las que se desarrollen, entendiéndose como tales aquellas en las que concluya la tramitación administrativa de los correspondientes expedientes de construcción con posterioridad a la entrada en vigor de esta ley.

2. Desde el momento de entrada en vigor de esta ley, el Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat ejercerá en tales tramos la totalidad de competencias demaniales y patrimoniales, así como las relativas al régimen de compatibilidad con el entorno. El resto de las funciones que le correspondan se ejercerán tras la conclusión de las obras y antes de su puesta en servicio.

3. En el plazo de dos años, y mediante el correspondiente catálogo aprobado por orden del conseller competente en materia de transportes, se procederá a la adscripción, a los efectos de su administración, y en su caso al cambio de titularidad, del resto de tramos del sistema de transporte de la Comunitat Valenciana, salvo en aquellos en que por razón de interés público se establezca excepcionalmente otra fórmula de gestión.



*Tercera. Constitució del Fòrum de Mobilitat de la Comunitat Valenciana*

En el termini de sis mesos a partir de l'entrada en vigor d'esta llei es constituirà el Fòrum de Mobilitat de la Comunitat Valenciana.

*Quarta. Regulació dels centres d'atenció al públic en els servicis de taxi*

En el termini màxim d'un any, i mitjançant una orde del conseller competent en transport, es regularan els centres d'atenció al públic en els servicis de taxi, i es fixarà en la norma mencionada el termini a partir del qual les centrals de telefonada preexistents s'han d'adequar a la nova normativa.

*Cinquena. Aplicació de la llei al sistema viari de la Comunitat Valenciana*

El que estableixen les seccions primera i segona del capítol II del títol III de la present llei s'aplicarà a la xarxa bàsica i local del sistema viari de la Comunitat Valenciana inclòs en l'àmbit de la Llei 6/1991, de 27 de març, de la Generalitat, de Carreteres de la Comunitat Valenciana, en la mesura que no s'opose al que estableix esta.

**DISPOSICIONS TRANSITÒRIES**

*Primera. Plans de mobilitat en actuacions iniciades*

1. No serà obligatòria la formulació de plans de mobilitat junt amb els plans generals quan estos ja hagen iniciat el tràmit d'informació pública, amb independència de la necessitat de la seua incorporació ulterior en els supòsits que estableix esta llei.

2. No serà obligatòria la formulació de plans de mobilitat en les implantacions rellevants d'usos residencials que disposen de pla parcial sotmès a informació pública o en una fase ulterior de tramitació, ni en aquelles activitats que, en la data d'entrada en vigor, ja hagen sol·licitat la llicència corresponent.

*Segona. Concessions vigents de servicis públics regulars*

1. Els servicis públics regulars per carretera prestats per mitjà de concessió administrativa vigent a l'entrada en vigor d'esta llei continuaran mantenint-ne la vigència fins al final del termini de la concessió mencionada.

2. En el termini màxim d'un any des de l'entrada en vigor de la present llei, l'administració competent nomenarà el director de la concessió i en el mateix termini es formularà el document de condicions concretes de prestació del servici de transports on s'arreglaran les característiques de la prestació que en el moment mencionat corresponga d'acord amb les autoritzacions donades en este sentit per l'administració concedent.

3. En aquells casos en què la prestació dels servicis de transport s'haja d'efectuar amb compensació econòmica de l'administració, el contracte de concessió de servici públic regular de viatgers es transformarà en un contracte de servici públic de transports dels que estableix esta llei, sense que això altere ni els drets i les obligacions prèviament existents, ni el termini concessional, ni cap dels altres elements substancials de la concessió primitiva.

*Tercera. Autoritzacions de taxi*

1. En el termini de sis mesos a partir de l'entrada en vigor de la present llei, els municipis menors de 20.000 habitants que no estiguen integrats en una àrea de prestació conjunta del servici de taxi traslladaran a l'Agència Valenciana de Mobilitat la totalitat dels expedients corresponents a les llicències de taxi existents. Una vegada rebuts estos expedients, l'Agència Valenciana de Mobilitat exercirà les competències que en esta llei se li assignen.

2. En ocasió del tràmit de visat de l'autorització VT, se substituirà la llicència de taxi atorgada pels ajuntaments a què es referix el punt anterior per autoritzacions de conformitat amb la present llei. Fins a la data esmentada la llicència preexistent habilitarà a tots els efectes per a la prestació del servici de taxi.

3. Fins que no es regule un altre procediment distint, per a la creació de les àrees de prestació conjunta s'aplicarà el que estableix el Decret

*Tercera. Constitución del Foro de Movilidad de la Comunitat Valenciana*

En el plazo de seis meses a partir de la entrada en vigor de la presente ley se constituirá el Foro de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

*Cuarta. Regulación de los centros de atención al público en los servicios de taxi*

En el plazo máximo de un año, y mediante orden del conseller competente en transporte, se regularán los centros de atención al público en los servicios de taxi, fijándose en dicha norma el plazo a partir del cual las centrales de llamada preexistentes deben adecuarse a la nueva normativa.

*Quinta. Aplicación de la ley al sistema viario de la Comunitat Valenciana*

Lo dispuesto en las secciones primera y segunda del capítulo II del título III de la presente ley será de aplicación a la Red Básica y Local del sistema viario de la Comunitat Valenciana incluido en el ámbito de la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de la Generalitat, de Carreteras de la Comunitat Valenciana, en la medida que no se oponga a lo establecido en la misma.

**DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

*Primera. Planes de movilidad en actuaciones iniciadas*

1. No será obligatoria la formulación de planes de movilidad junto con los planes generales cuando éstos ya hayan iniciado el trámite de información pública, con independencia de la necesidad de su incorporación ulterior en los supuestos previstos en esta ley.

2. No será obligatoria la formulación de planes de movilidad en las implantaciones relevantes de usos residenciales que cuenten con plan parcial sometido a información pública o en una fase ulterior de tramitación, ni en aquellas actividades que en la fecha de entrada en vigor ya hayan solicitado la correspondiente licencia.

*Segunda. Concesiones vigentes de servicios públicos regulares*

1. Los servicios públicos regulares por carretera prestados mediante concesión administrativa vigente a la entrada en vigor de esta ley seguirán manteniendo su vigencia hasta el final del plazo de dicha concesión.

2. En el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de la presente ley, la administración competente nombrará el director de la concesión y en el mismo plazo se formulará el documento de condiciones concretas de prestación del servicio de transportes recogiendo las características de la prestación que en dicho momento corresponda de acuerdo con las autorizaciones dadas en tal sentido por la administración concedente.

3. En aquellos casos en los que la prestación de los servicios de transporte deba efectuarse con compensación económica de la administración, el contrato de concesión de servicio público regular de viajeros se transformará en un contrato de servicio público de transportes de los previstos en esta ley, sin que ello altere ni los derechos y obligaciones previamente existentes, ni el plazo concesional, ni ninguno de los otros elementos sustanciales de la concesión primitiva.

*Tercera. Autorizaciones de taxi*

1. En el plazo de seis meses a partir de la entrada en vigor de la presente ley, los municipios de menos de 20.000 habitantes que no estén integrados en un área de prestación conjunta del servicio de taxi trasladarán a la Agencia Valenciana de Movilidad la totalidad de los expedientes correspondientes a las licencias de taxi existentes. Una vez recibidos tales expedientes, la Agencia Valenciana de Movilidad ejercerá las competencias que en esta ley se le asignan.

2. Con ocasión del trámite de visado de la autorización VT, se sustituirá la licencia de taxi otorgada por los ayuntamientos a que se refiere el punto anterior por autorizaciones conformes a la presente ley. Hasta dicha fecha la licencia preexistente habilitará a todos los efectos para la prestación del servicio de taxi.

3. En tanto no se regule otro procedimiento distinto, para la creación de las áreas de prestación conjunta será de aplicación lo dispuesto por

18/1985, de 23 de febrer, del Consell, en tot el que no s'opose al que establix esta llei.

4. Mentre no es desenvolupen reglamentàriament els requisits i la forma d'obtenció de la capacitat professional, el carnet del taxi serà considerat com a tal als efectes oportuns.

5. Els expedients instruïts per a l'atorgament de les autoritzacions que es troben en fase de tramitació a l'entrada en vigor de la present llei s'hauran d'ajustar al que establix esta.

6. El nombre total d'autoritzacions o de llicències de les persones titulars de més d'una autorització o llicència existents a l'entrada en vigor d'esta llei computaran a l'efecte dels límits establits en l'article 46.

*Quarta. Expedients iniciats en matèria d'infraestructures i autoritzacions*

1. Els expedients en matèria d'infraestructures, zones de reserva i, si és el cas, la seua corresponent ordenació, la tramitació dels quals estiga iniciada en la data d'entrada en vigor d'esta llei, culminaran la seua tramitació d'acord amb el que establix esta.

2. Les autoritzacions concedides en les zones de domini públic i protecció no caducades abans de l'entrada en vigor d'esta llei s'entendran plenament vigents.

**DISPOSICIÓ DEROGATÒRIA**

*Única. Derogació normativa*

Queden derogades totes les disposicions d'inferior o del mateix rang que s'oposen al que establix la present disposició. Supletòriament, i fins a l'entrada en vigor del reglament de desplegament d'esta llei, s'aplicaran la resta de disposicions aplicables en matèria de mobilitat, mentre no s'oposen a la present llei.

**DISPOSICIONS FINALS**

*Primera. Habilitació normativa*

Es faculta al Consell per a dictar les disposicions reglamentaris i les normes tècniques per al desenrotllament i l'aplicació d'esta llei.

*Segona. Entrada en vigor*

Esta llei entrarà en vigor als vint dies de la publicació en el *Diari Oficial de la Comunitat Valenciana*.

Per tant, ordene que tots els ciutadans, tribunals, autoritats i poders públics als quals pertoque, observen i facen complir esta llei.

València, 1 d'abril de 2011

El president de la generalitat  
FRANCISCO CAMPS ORTIZ

el Decreto 18/1985, de 23 de febrero, del Consell, en todo lo que no se oponga a lo dispuesto en esta ley.

4. En tanto en cuanto no se desarrollen reglamentariamente los requisitos y forma de obtención de la capacitación profesional, el carné del taxi será considerado como tal a los efectos oportunos.

5. Los expedientes instruidos para el otorgamiento de las autorizaciones que se encuentren en fase de tramitación a la entrada en vigor de la presente ley deberán ajustarse a lo dispuesto en la misma.

6. El número total de autorizaciones o licencias de las personas titulares de más de una autorización o licencia existentes a la entrada en vigor de esta ley computarán a los efectos de los límites establecidos en el artículo 46.

*Cuarta. Expedientes iniciados en materia de infraestructuras y autorizaciones*

1. Los expedientes en materia de infraestructuras, zonas de reserva y, en su caso, su correspondiente ordenación, cuya tramitación se encuentre iniciada a la fecha de entrada en vigor de esta ley, culminarán su tramitación de acuerdo con lo previsto en la misma.

2. Las autorizaciones concedidas en las zonas de dominio público y protección no caducadas antes de la entrada en vigor de esta ley se entenderán plenamente vigentes.

**DISPOSICIÓN DEROGATORIA**

*Única. Derogación normativa*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de inferior o igual rango se opongan a lo dispuesto en la presente disposición. Supletoriamente, y hasta la entrada en vigor del reglamento de desarrollo de esta ley, se aplicarán las restantes disposiciones aplicables en materia de movilidad, en tanto no se opongan a la presente ley.

**DISPOSICIONES FINALES**

*Primera. Habilitación normativa*

Se faculta al Consell para dictar las disposiciones reglamentarias y las normas técnicas para el desarrollo y aplicación de la presente ley.

*Segunda. Entrada en vigor*

La presente ley entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diari Oficial de la Comunitat Valenciana*.

Por tanto, ordeno que todos los ciudadanos, tribunales, autoridades y poderes públicos a los que corresponda, observen y hagan cumplir esta ley.

Valencia, 1 de abril de 2011

El president de la generalitat  
FRANCISCO CAMPS ORTIZ