

 (Disposición Vigente)



Version vigente de: 31/12/2014

Ley de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía

Ley 2/2003, de 12 mayo

[LAN 2003\266](#)

 CONSOLIDADA

TRANSPORTES URBANOS Y METROPOLITANOS. Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.

PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

BO. Junta de Andalucía 27 mayo 2003, núm. 99, [pág. 11301]. BOE 18 junio 2003, núm. 145, [pág. 23345].

Notas de desarrollo

Desarrollada por [Decreto núm. 366/2003, de 30 de diciembre. LAN\2004\3.](#)

 (Disposición Vigente) FEV 06-01-2004]

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.

El proceso de concentración de la población en grandes aglomeraciones urbanas provoca importantes problemas de movilidad. La necesidad de desplazamientos de los ciudadanos para trasladarse cotidianamente, en adecuadas condiciones de accesibilidad y calidad, a los centros de trabajo o lugares de habitación y ocio, demanda la organización de los diversos modos técnicos de transporte como partes integrantes de un mismo sistema global.

Los transportes son esenciales para facilitar y favorecer la movilidad urbana, las relaciones sociales, económicas y culturales. Junto con las infraestructuras son a su vez un motor que impulsa la economía, estableciendo en su entorno iniciativas productivas con mejores condiciones de competitividad.

Los transportes públicos de viajeros son un servicio de interés general al servicio de los ciudadanos. Así, la presente Ley tiene entre sus objetivos favorecer y garantizar la intermodalidad, la movilidad y el bienestar social de las personas; la calidad del servicio y el desarrollo sostenible, introduciendo condiciones y características técnicas que deben cumplir los diferentes modos de transporte para contribuir al desarrollo y conservación del medio ambiente.

En la organización del transporte metropolitano converge la acción competencial de las Administraciones estatal, autonómica y local, por lo que una de las principales cuestiones que plantea la organización unitaria de dicho transporte se concreta en alcanzar una actuación que propicie el funcionamiento armónico del sistema de transportes en todo el espacio metropolitano, superando los inconvenientes derivados de la compartimentación competencial.

Para ello, de acuerdo con las peculiaridades del sistema de transporte que se desarrolla en los espacios

metropolitanos, se ha optado por un modelo consorcial respetuoso, por su configuración y funcionalidad, con la autonomía local. La elección hecha constituye un avance considerable en la participación de las Corporaciones Locales en la gestión de los intereses públicos cuya proyección supera el espacio municipal.

Atendiendo a estas circunstancias, y para lograr un eficaz sistema de transporte metropolitano, la Junta de Andalucía ha considerado necesario dotar a la Comunidad Autónoma de normas propias de rango legal que permitan la consecución de los fines que se pretenden. Se cumple con ello, además, uno de los objetivos básicos previstos en el [artículo 12](#) del [Estatuto de Autonomía para Andalucía \(LAN 1982, 53\)](#) : el de la realización de un eficaz sistema de comunicaciones que potencie los intercambios humanos, culturales y económicos.

2.

Con esta Ley se pretende también regular los transportes urbanos, materia que quedó sin regulación legal como consecuencia de la [Sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de junio \(RCL 1996, 2098\)](#) . Esta Sentencia declaró inconstitucionales los artículos de la [Ley 16/1987, de 30 de julio \(RCL 1987, 1764\)](#) , de Ordenación de los Transportes Terrestres relativos a los citados transportes urbanos, al considerar autonómica la competencia para legislar sobre la materia.

Por todo ello, y de conformidad con lo establecido en los [artículos 13, apartados 3 y 10](#) , y [17, apartado 8](#) , ambos del Estatuto de Autonomía para Andalucía, esta Ley regula el transporte urbano, ampliando su concepto al definirlo por referencia a todo el término municipal y no sólo al suelo urbano y al urbanizable, tal como preveía la legislación estatal. También regula el transporte metropolitano, acreedor de un tratamiento especial por los problemas específicos de las principales áreas urbanas y las características propias del transporte que en ellas se desarrolla. Asimismo, el texto regula el ferrocarril metropolitano y, finalmente, aborda la regulación del transporte en automóviles de turismo.

La Ley se ha estructurado en un título preliminar, que contiene las grandes orientaciones de la misma, y seis títulos dedicados, respectivamente, a los transportes urbanos y metropolitanos, al transporte de viajeros en automóviles de turismo, a los instrumentos de ordenación y coordinación, a las entidades de transporte metropolitano, a la financiación del sistema de transportes y al régimen de inspección y sancionador.

3.

En el [título preliminar](#) , además del objeto y ámbito de aplicación de la Ley, se establecen como finalidad de la misma la promoción del transporte público y como principios de la actuación pública los de planificación, participación, coordinación y cooperación, en el marco de un desarrollo sostenible.

De acuerdo con estos principios se pretende seguir avanzando en la consecución en Andalucía de un modelo de transporte sostenible que, en línea con lo propuesto en el Libro Blanco del Transporte y las Resoluciones del Consejo de Transportes de la Unión Europea, contribuya al bienestar económico y social sin perjudicar la salud humana ni el medio ambiente. El modelo así definido persigue facilitar el uso del transporte público, especialmente por las personas con menos recursos para acceder al transporte privado, disminuir las barreras que impiden el acceso a las personas con movilidad reducida, así como mejorar el medio ambiente de nuestras ciudades.

Se definen las competencias de los municipios y de la Comunidad Autónoma, reservándose a esta última la declaración de los transportes de interés metropolitano y la planificación, ordenación y gestión de los servicios e infraestructuras de transporte mediante ferrocarril metropolitano declarados de interés metropolitano.

Hay que recordar, en este sentido, las actuaciones que se han producido, en nuestro país y en toda la Unión Europea, de desarrollo de ferrocarriles metropolitanos en las áreas urbanas como solución a los problemas de movilidad, basados en las nuevas tecnologías de metros ligeros que logran una gran integración de estos sistemas de transporte en el entorno urbano.

En este contexto, la presente Ley regula el transporte mediante ferrocarril metropolitano delimitando las competencias de las Administraciones afectadas.

Efectivamente, considerando por un lado la competencia autonómica en materia de ferrocarriles y de transportes mediante ferrocarril, en materia de transportes interurbanos, así como en materia de obras públicas de interés autonómico, y por otro la competencia municipal respecto del transporte urbano de viajeros, se efectúa la delimitación competencial con pleno respeto a la autonomía local.

En este sentido se afirma la competencia municipal respecto de los servicios de transporte mediante ferrocarril urbano no declarados de interés metropolitano y la competencia autonómica respecto de servicios de transporte mediante ferrocarril, incluido el urbano, que se declare de interés metropolitano. La afirmación de las competencias autonómicas se entiende sin perjuicio de una voluntad decidida de posibilitar la participación del resto de Administraciones Públicas en su ejercicio, en mayor o menor medida de acuerdo con las circunstancias concurrentes, a través del Consorcio de Transportes Metropolitanos o de la Entidad Pública de Gestión.

Respecto de los ferrocarriles metropolitanos, entendidos en la presente Ley como un modo de transporte, la atribución de la competencia a la Comunidad Autónoma, una vez declarados expresamente de interés metropolitano, se fundamenta en lo dispuesto en los apartados 9 y 10 del [artículo 13](#) del Estatuto de Autonomía para Andalucía. Efectivamente, nos encontramos ante infraestructura ferroviaria, soporte de un servicio de transporte, que tiene gran capacidad estructurante, requiere grandes inversiones y, por ende, exige su máxima rentabilidad social. En definitiva, se justifica también la aplicación del título competencial relativo a las obras públicas de interés autonómico en los términos previstos en el [artículo 13.9](#) citado.

4.

En el [título I](#) se destaca la definición del transporte urbano potenciando la autonomía municipal. Igualmente, se define y regula el transporte metropolitano y el sistema en que se integra, y la definición de lo que se considera de interés metropolitano así como el procedimiento para su declaración por el Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma.

Además de los servicios de transportes, pueden tener la consideración de interés metropolitano los tráfico, las instalaciones intermodales de transporte y las redes viaria y ferroviaria en la medida en que sirvan a los servicios de interés metropolitano, aunque físicamente no se extiendan más allá de un término municipal. No se trata de extender la calificación de interés metropolitano a todas las infraestructuras existentes en un ámbito metropolitano, sino de incidir únicamente en aquellas que juegan un papel significativo en el sistema de transporte metropolitano, y en la medida en que jueguen dicho papel. Por otra parte, la declaración del interés metropolitano se desvincula de la aprobación del Plan de Transporte Metropolitano.

5.

Se ha considerado necesario incluir, en un título separado, el [título II](#), la regulación del transporte de viajeros en vehículos de turismo, en tanto que presenta elementos tanto de transporte urbano como interurbano. En tal sentido se establecen determinaciones sobre las licencias de autotaxis y su régimen jurídico, sobre supuestos especiales de demanda de transportes, y sobre el establecimiento de Áreas Territoriales de Prestación Conjunta en las zonas en que exista interacción e influencia recíproca entre los servicios de varios municipios.

6.

La Ley crea las figuras de los Programas Coordinados de Explotación y los Planes de Transporte Metropolitano como instrumentos de ordenación y coordinación de los transportes urbanos y metropolitanos, desarrollándolas en su [título III](#).

El Plan de Transporte Metropolitano se concibe como un conjunto de documentos cuyo objeto primordial es definir el sistema de transporte dentro del ámbito correspondiente, proponer una determinada ordenación y formular las previsiones necesarias para su gestión eficaz. El Plan contempla el sistema de transporte entendido en un sentido amplio, integrando en el mismo no sólo los servicios de transporte sino también los tráfico, las infraestructuras y las instalaciones que se consideren de interés metropolitano, cualquiera que sea el momento de su declaración.

Los Programas Coordinados de Explotación son instrumentos que pretenden resolver los problemas de coordinación entre líneas urbanas e interurbanas dentro de un mismo espacio urbano.

La Ley regula también los principales aspectos procedimentales de la elaboración y aprobación de los instrumentos de ordenación y planificación de los transportes, garantizando en todo caso la participación de los agentes sociales y económicos más representativos y la cooperación de las Administraciones interesadas.

7.

El [título IV](#) se dedica a las Entidades de Transporte Metropolitano, distinguiéndose entre los Consorcios de Transportes, integrados por las Administraciones concernidas, para llevar a cabo la ordenación, coordinación y, en su caso, gestión de los transportes en los ámbitos metropolitanos y el Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces.

En cuanto a este último, se crea mediante la presente Ley una entidad de derecho público cuyo régimen de actuación se adecua a la satisfacción de los intereses públicos en juego. Se establece en primer lugar un principio de descentralización funcional y, sobre todo, de eficacia no sólo en el ejercicio de potestades y competencias administrativas sino también en el desarrollo de actividades prestacionales vinculadas al ferrocarril y al transporte ferroviario. En segundo lugar, se considera este ente como instrumento idóneo para posibilitar la participación del resto de Administraciones Públicas, y compatibilizar la defensa de los intereses públicos con las necesidades de especialización del personal y de financiación ágil y diferenciada que exigen sus fines generales. Finalmente, para utilizar, sin desconocer la tutela del interés público ni la sujeción al nuevo marco normativo en materia de contratación y transportes, los instrumentos de derecho privado.

El Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces posibilita la participación de las distintas Administraciones Públicas y de las entidades representativas de intereses sociales en el control, inspección y sanción de los servicios de transporte mediante ferrocarril metropolitano declarados de interés metropolitano. Tal participación en el ejercicio de dichas competencias se articula mediante la constitución de órganos con competencias delegadas del Consejo Rector del citado Ente Público.

Asimismo, dicho Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces se considera el instrumento idóneo para el ejercicio de las competencias de la Junta de Andalucía en materia de transporte ferroviario, especialmente las referidas a los servicios ferroviarios regionales de altas prestaciones.

8.

En materia de financiación, el [título V](#) reconoce el hecho de que los transportes urbanos y metropolitanos difícilmente pueden operar si no es con un cierto grado de apoyo público a través de subvenciones. El Plan de Transporte Metropolitano juega en este sentido un papel muy importante, ya que le corresponde efectuar el análisis de las necesidades financieras y los recursos que pueden generarse en función del nivel de tarifas que pretenda establecerse. La determinación de las necesidades totales de financiación y el grado de cobertura que se pretende alcanzar servirán de base para determinar el monto total de los recursos públicos que deberán aportarse al sistema de transporte y para fijar los criterios de distribución de dicha carga entre las Administraciones y entidades afectadas.

Este título contiene también previsiones relativas al reparto de subvenciones y otros ingresos, así como a la necesidad de una contabilización homogénea de ingresos y gastos.

9.

Por último, la Ley se cierra con un [título VI](#), dedicado al régimen de inspección y a las infracciones y sanciones. Además la Ley cuenta con cinco [disposiciones adicionales](#), [cinco transitorias](#), la [derogatoria única](#) y [dos finales](#) que complementan la regulación de la misma.

TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones Generales

CAPÍTULO ÚNICO.

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto la ordenación y gestión de los transportes públicos de viajeros urbanos y metropolitanos, y su coordinación con los transportes interurbanos.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

La presente Ley será de aplicación a los transportes públicos urbanos y metropolitanos de viajeros que se presten íntegramente en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía, sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones de carácter sectorial. En los mismos términos, se aplicará a los transportes públicos interurbanos de viajeros en los aspectos que la presente ley regula.

Artículo 3. Finalidad y principios de la actuación pública

1. Las Administraciones Públicas competentes promoverán la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte de los ciudadanos en Andalucía, en condiciones idóneas de equidad social, solidaridad territorial, seguridad y accesibilidad a las personas con movilidad reducida. A tal fin se promoverán los transportes públicos como medio preferente para los desplazamientos cotidianos y se potenciará la creación de sistemas de transportes que faciliten su acceso y disfrute por los ciudadanos, rigiéndose por los principios de planificación, participación, coordinación y cooperación, en el marco de un desarrollo sostenible.

2. Es también fin y objetivo de la presente Ley la promoción y mejora de la calidad y seguridad del servicio de transporte público de viajeros.

Artículo 4. Competencias

1. Los municipios son competentes, con carácter general, para la planificación, ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo íntegramente dentro de sus respectivos términos municipales, sin perjuicio de las competencias de la Comunidad Autónoma de acuerdo con lo previsto en la presente Ley.

2. Cuando los servicios urbanos afecten a intereses públicos que trasciendan a los puramente municipales o puedan servir a la satisfacción de necesidades de transporte metropolitano, las competencias de los Ayuntamientos se ejercerán de forma coordinada con las de las Administraciones y Entidades de ámbito territorial superior, según lo establecido en esta Ley y en las correspondientes normas de la Comunidad Autónoma de Andalucía y, en su caso, del Estado.

3. Corresponden a la Comunidad Autónoma las siguientes competencias:

- a) La planificación, ordenación y gestión de los servicios de transporte público interurbano de viajeros.
- b) La coordinación de los servicios de transporte urbanos e interurbanos y el establecimiento de medidas de coordinación de los transportes urbanos que afecten a intereses públicos de ámbito superior al municipal.
- c) La declaración de los transportes de interés metropolitano y, en los términos previstos en el [título III](#) de esta Ley, participar en su ordenación y planificación.
- d) La planificación, ordenación y gestión de los servicios e infraestructuras de transporte mediante ferrocarril metropolitano, entendido como modo de transporte, declarados de interés metropolitano.

- e) La aprobación de los Planes de Transporte Metropolitano previstos en esta Ley.
- f) El ejercicio de las funciones de inspección y sanción respecto a los servicios de su competencia.

Artículo 5. Definiciones y clasificaciones

1. A los efectos de esta Ley son transportes públicos de viajeros aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.

2. Los transportes públicos de viajeros pueden ser regulares, cuando se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos y con sujeción a calendarios y horarios prefijados; o discrecionales, cuando se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

3. Los transportes regulares pueden ser permanentes, cuando se llevan a cabo de forma continuada para atender necesidades de carácter estable; o temporales, cuando están destinados a atender tráficos de carácter excepcional o coyuntural y de duración temporalmente limitada, aunque pueda darse en los mismos una repetición periódica, tales como los de ferias, mercados u otros similares.

4. Los transportes regulares también pueden ser de uso general, dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado; o de uso especial, cuando están destinados a servir exclusivamente a un grupo específico de usuarios, tales como escolares, trabajadores, militares, u otros grupos similares declarados homogéneos con arreglo a lo que reglamentariamente se determine o se precise en las ordenanzas municipales en el marco de la mencionada normativa.

Artículo 6. Protección de los usuarios

Como instrumento para la protección y defensa de los usuarios del transporte urbano y metropolitano, se promoverá que la resolución de los conflictos entre viajeros y transportistas se realice por medio de la Juntas Arbitrales de Transporte, conforme a lo dispuesto en el [capítulo VIII del título I](#) de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

TÍTULO I. De los Transportes Urbanos y Metropolitanos

CAPÍTULO I. Transportes urbanos

Artículo 7. Concepto

Tendrán la consideración de transportes urbanos los que se desarrollen íntegramente dentro del mismo término municipal.

Artículo 8. Normativa aplicable

El establecimiento, adjudicación y explotación de los servicios públicos de transporte urbano regular de viajeros, permanentes o temporales, y de uso general o especial, de competencia municipal, se regirá por lo dispuesto en la presente Ley, en las demás normas sustantivas de la Comunidad Autónoma de Andalucía, sin perjuicio de la legislación básica estatal, y por las Ordenanzas Municipales que, en su caso, se dicten dentro del marco de las mencionadas Normas.

Artículo 9. Modalidades de gestión

La prestación de los servicios públicos de transporte urbano regular de uso general se realizará por empresa pública o privada, en régimen de concesión o por otros modos de gestión, en los términos previstos en la legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas, en materia de transportes y de régimen local.

Artículo 10. Coordinación de servicios regulares

1. No existirán prohibiciones de coincidencia entre servicios urbanos regulares permanentes o temporales de viajeros de competencia municipal. No obstante, cuando para atender adecuadamente las necesidades de los usuarios sea preciso el establecimiento, modificación o ampliación de servicios regulares de transportes urbanos de viajeros que incluyan tráficos coincidentes con los que tengan autorizados con anterioridad otros servicios regulares de transporte interurbano, será necesaria la justificación de la insuficiencia del servicio preexistente y la previa comunicación a la Administración o Entidad concedente de éste y a la empresa concesionaria del servicio interurbano coincidente.

La citada Administración o Entidad, en plazo no superior a dos meses contado desde la recepción de la comunicación prevista en el párrafo anterior, informará al Ayuntamiento solicitante sobre la necesidad o no de establecer un programa coordinado de explotación con arreglo a lo previsto en el [artículo 23](#) de la presente Ley que incluya, en su caso, medidas compensatorias que deban aplicarse a las concesiones de servicios interurbanos preexistentes para garantizar el equilibrio económico de la explotación. Transcurrido el referido plazo sin contestación expresa, el Ayuntamiento podrá iniciar el procedimiento para el establecimiento o ampliación del servicio de transporte urbano que se pretenda.

A los efectos previstos en este apartado, tendrán la consideración de tráficos coincidentes los que se realicen entre paradas, o puntos próximos a las mismas, en las que el servicio interurbano estuviera autorizado a tomar y dejar viajeros.

2. En caso de incumplimiento del procedimiento anterior, el establecimiento, modificación o ampliación de servicios regulares de transporte urbano de viajeros en autobús coincidentes con otros interurbanos preexistentes, a que se refiere el apartado anterior, determinará la obligación, por parte de la Administración actuante respecto de los servicios urbanos, de compensar a los titulares del servicio interurbano cuando se vea afectado el equilibrio económico de su concesión.

3. En aquellas zonas en que existan núcleos de población dependientes de diferentes municipios no integrados en ámbitos de transporte metropolitano, y que presenten problemas de coordinación entre redes de transporte, la Consejería competente en materia de transportes podrá establecer, de acuerdo con las Administraciones titulares de los servicios afectados, un régimen específico que garantice su coordinación. Ésta, en su caso, podrá llevarse a cabo a través de la creación de una entidad pública en alguna de las formas previstas en el ordenamiento vigente.

Artículo 11. Servicios discrecionales en autobús

1. Para la realización de servicios de transporte discrecional urbano de viajeros en autobús será necesaria la previa obtención de la correspondiente autorización.

2. Los titulares de autorizaciones de transportes discrecionales interurbanos de viajeros en vehículos con una capacidad superior a nueve plazas, incluido el conductor, otorgadas por la Administración General del Estado o la Administración de la Junta de Andalucía, estarán facultados para prestar servicios urbanos discrecionales en todo el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

3. Los Ayuntamientos podrán otorgar autorizaciones para realizar transporte discrecional en autobús de carácter exclusivamente urbano. En defecto de normas autonómicas específicas al respecto, serán de aplicación al otorgamiento, modificación, utilización y extinción de dichas autorizaciones las reglas aplicables con carácter general a las autorizaciones de transporte interurbano de ámbito nacional o autonómico.

4. La contratación y cobro del servicio discrecional se realizarán por la capacidad total del vehículo, con excepción de los supuestos en que la Administración competente autorice, con carácter excepcional, la contratación y cobro por plaza en zonas insuficientemente atendidas por los servicios regulares y discrecionales.

CAPÍTULO II. Transportes metropolitanos

Artículo 12. Conceptos

1. A los efectos de esta Ley se consideran ámbitos metropolitanos los constituidos por municipios contiguos y completos entre los cuales se produzcan influencias recíprocas entre sus servicios de transportes derivadas de su interrelación económica, laboral o social. Su delimitación territorial se realizará por el Consejo de Gobierno, oídas las Entidades Locales afectadas.

2. En los ámbitos a que se refiere el apartado anterior el sistema de transporte metropolitano estará integrado por los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones de interés metropolitano.

3. Serán de interés metropolitano los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones de transporte público de viajeros declarados como tales con arreglo a lo previsto en el [artículo 13](#) de la presente Ley.

Artículo 13. Interés metropolitano

1. Podrán declararse, total o parcialmente, de interés metropolitano los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones necesarios para la constitución y gestión del sistema de transporte metropolitano, cuando resulten imprescindibles para la prestación coordinada de los servicios, la obtención de economías de escala, o la aplicación de un sistema tarifario integrado.

2. La declaración de interés metropolitano se efectuará por el Consejo de Gobierno a propuesta de la Consejería competente en materia de transportes, previo acuerdo con las Administraciones Públicas competentes.

La declaración de un servicio, tráfico, infraestructura o instalación de interés metropolitano no determina la pérdida de la competencia de la Administración titular, pero el ejercicio de ésta y de las potestades de ordenación, coordinación, tarifaria, inspectora y sancionadora se producirá de acuerdo con lo previsto en esta Ley y, en su caso, en el Plan de Transporte Metropolitano.

3. En el caso de los servicios e infraestructuras a que se refiere el [artículo 4.3 d\)](#) de esta Ley, la declaración de interés metropolitano se efectuará por el Consejo de Gobierno a propuesta de la Consejería competente en materia de transportes, previo informe de las Administraciones Públicas afectadas.

El Consejo de Gobierno determinará aquellas infraestructuras y servicios de transporte mediante ferrocarril metropolitano declarados de interés metropolitano que necesariamente se gestionarán, directa o indirectamente, por la Administración autonómica a través de la Consejería competente en materia de transportes, y ello teniendo en cuenta lo dispuesto en el [artículo 30](#) de la presente Ley. Lo anterior deberá entenderse sin perjuicio de los convenios de colaboración que pudieran suscribirse por la Administración de la Junta de Andalucía con la Administración General del Estado y los Ayuntamientos afectados para la financiación de las infraestructuras de acuerdo con lo previsto en el [artículo 24.1](#) de esta Ley, y con las Administraciones interesadas para el establecimiento de condiciones de explotación y gestión.

La declaración de interés metropolitano de servicios e infraestructuras de transporte mediante ferrocarril metropolitano que se encuentren en explotación requerirá acuerdo previo con la Administración pública titular del mismo.

4. La desclasificación de los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones de interés metropolitano corresponderá al Consejo de Gobierno, oídas las Administraciones afectadas.

TÍTULO II. Del Transporte de Viajeros en Automóviles de Turismo

CAPÍTULO ÚNICO.

Artículo 14. Licencias de autotaxi

1. La prestación de servicios de transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo de hasta nueve plazas, incluido el conductor, precisará la previa obtención de la correspondiente licencia otorgada por el Ayuntamiento o, en su caso, por el ente que resulte competente en el supuesto de Áreas Territoriales de Prestación Conjunta a las que se refiere el [artículo 18](#) de esta Ley. Dichas licencias corresponderán a una categoría única denominándose licencias de autotaxis.

2. Los servicios de transporte en automóviles de turismo se autorizarán, como norma general, para cinco plazas incluido el conductor, y tendrán carácter discrecional, debiéndose realizar, con la salvedad prevista en el apartado siguiente, mediante la contratación global por el transportista de la capacidad total del vehículo.

3. No obstante, en aquellos casos en que se justifique suficientemente que la demanda de transporte no se encuentra debidamente atendida con los servicios de transporte regular y discrecional existentes en el municipio de que se trate, la licencia municipal y, en su caso, la autorización de transporte interurbano podrán otorgarse para vehículos de capacidad superior a cinco plazas, incluido el conductor, e incluso admitirse la contratación por plazas con pago individual. Reglamentariamente se determinarán los supuestos en los que procede la autorización de cobro por plaza con pago individual, el aumento de plazas y el procedimiento a seguir al efecto.

Artículo 15. Régimen jurídico de las licencias de autotaxi

1. Para la realización de transportes discrecionales en automóviles de turismo será preciso, como regla general y salvo lo dispuesto en los apartados siguientes, obtener simultáneamente la licencia municipal que habilite para la prestación de servicios urbanos y la autorización que habilite para la prestación de servicios interurbanos.

2. El régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias municipales de transporte urbano en vehículos de turismo, así como el de prestación del servicio en el municipio, se ajustará a sus normas específicas, establecidas mediante la correspondiente Ordenanza Municipal, de acuerdo con la normativa autonómica y estatal en la materia.

3. Sólo podrán otorgarse licencias municipales sin el otorgamiento simultáneo de la correspondiente autorización de transporte interurbano, cuando en el correspondiente expediente quede suficientemente acreditada la necesidad y rentabilidad del servicio con carácter estrictamente urbano.

En este supuesto no podrá otorgarse al titular de la licencia municipal autorización de transporte interurbano hasta que hayan transcurrido cinco años desde el otorgamiento de aquella, siendo en todo caso exigible la debida justificación de la procedencia de dicho otorgamiento.

4. Podrán otorgarse autorizaciones para la prestación de servicios interurbanos aun cuando el municipio no otorgue simultáneamente la correspondiente licencia municipal cuando se den conjuntamente las siguientes circunstancias:

a) Que haya sido denegada, o no haya recaído resolución expresa en el plazo de tres meses a partir de la petición, la correspondiente licencia municipal de transporte urbano.

b) Que los vehículos estén residenciados en núcleos de población de menos de 5.000 habitantes.

c) Que el número de vehículos residenciados en el municipio de que se trate, provistos de la preceptiva licencia de transporte urbano y autorización de transporte interurbano, sea insuficiente para satisfacer adecuadamente las necesidades públicas de transporte interurbano, debiendo quedar dicha circunstancia plenamente justificada en el expediente.

5. La pérdida o retirada por cualquier causa legal de la licencia de transporte urbano o de la autorización de transporte interurbano conllevará la cancelación de la otra licencia o autorización que debe acompañarla, salvo en los casos en que, dándose las circunstancias previstas en los apartados 3 y 4 de este artículo, la Administración competente sobre éstas decida expresamente su mantenimiento.

No se aplicará lo previsto en este apartado cuando se pierda por falta de visado la autorización habilitante

para transporte interurbano.

6. Para el otorgamiento simultáneo de las licencias de transporte urbano y de las autorizaciones de transporte interurbano y para la apreciación de los supuestos en los que tal otorgamiento no procede conforme a los apartados 3 y 4 de este artículo, se seguirá el procedimiento que reglamentariamente se determine.

7. Reglamentariamente, la Comunidad Autónoma, cuando así se considere necesario para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema general de transporte, podrá establecer normas sobre las siguientes materias:

a) Predeterminación del número máximo de licencias de autotaxis en cada uno de los distintos municipios, en función de su volumen de población u otros parámetros objetivos, teniendo en cuenta los estudios técnicos municipales que valoren la necesidad y conveniencia de ampliar o no el número de licencias.

b) Transmisión de las licencias municipales y forma de llevarla a efecto, pudiéndose establecer limitaciones a dicha transmisión, así como las normas para el ejercicio de los derechos de tanteo y retracto a favor de las Administraciones que las otorgaron.

c) Posibilidad de establecimiento de límites en la vigencia de las licencias municipales.

d) Posibilidad de establecimiento de un régimen de incompatibilidades de los titulares de las licencias o límites en el número de conductores.

e) Cualquier otra materia que afecte al otorgamiento, modificación o extinción de las licencias, así como al régimen de prestación de los servicios.

Artículo 16. Inicio de los transportes interurbanos

1. Como regla general, los servicios interurbanos en vehículos de turismo deberán iniciarse en el término municipal del Ayuntamiento que haya expedido la licencia o en el que estuviera residenciada la autorización de transporte interurbano cuando ésta hubiera sido expedida sin la previa existencia de licencia municipal, de conformidad con lo previsto en el artículo anterior. A estos efectos, se entenderá que el origen o inicio del transporte se produce en el lugar en que son recogidos los pasajeros de forma efectiva.

2. No obstante, la Comunidad Autónoma podrá determinar, en los términos que se establezcan reglamentariamente, que los vehículos previamente contratados puedan prestar servicio realizando la carga de pasajeros fuera de dicho término municipal.

Artículo 17. Supuestos especiales de demanda

En aquellos supuestos específicos en que se genere una demanda de transportes que afecte a varios municipios y las necesidades de transporte no se hallen suficientemente atendidas con los titulares de las autorizaciones y licencias de automóviles de turismo residenciados en el municipio en que tales puntos estén situados, o se den otras circunstancias de carácter económico o social que así lo aconsejen, la Consejería competente en materia de transportes o, en su caso, el Consorcio de Transporte Metropolitano, previa audiencia de los municipios afectados y de las asociaciones representativas del sector, podrán establecer un régimen específico que permita a vehículos residenciados en otros municipios realizar el transporte con origen en dichos puntos.

Artículo 18. Áreas Territoriales de Prestación Conjunta

1. En las zonas en las que exista interacción o influencia recíproca entre los servicios de transporte de varios municipios, de forma tal que la adecuada ordenación de tales servicios trascienda el interés de cada uno de ellos, la Consejería competente en materia de transportes podrá, con la participación de las Entidades Locales afectadas y en la forma que se determine reglamentariamente, establecer o autorizar Áreas Territoriales de Prestación Conjunta. En ellas los vehículos debidamente autorizados estarán facultados para la prestación de

cualquier servicio urbano o interurbano que se realice íntegramente en su ámbito, incluso si excede o se inicia fuera del término del municipio en que esté residenciado el vehículo.

2. Las autorizaciones para realizar servicios en las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta sustituirán a las licencias municipales, teniendo a todos los efectos análoga consideración a éstas, y serán otorgadas por la entidad competente para el establecimiento del Área, o por la que designen las normas reguladoras de ésta.

3. La Administración competente para el establecimiento o autorización del Área Territorial de Prestación Conjunta lo será también para realizar, con sujeción a la normativa general, cuantas funciones de regulación y ordenación del servicio resulten necesarias. Dicha Administración podrá delegar el ejercicio de sus funciones en un ente consorcial constituido al efecto, en los órganos rectores designados por las normas reguladoras del Área, en alguno de los municipios integrados en la misma, o en otra entidad pública.

TÍTULO III. De los Instrumentos de Ordenación y Coordinación

CAPÍTULO I. Plan de Transporte Metropolitano

Artículo 19. Concepto

La ordenación y coordinación de los transportes en el interior de cada uno de los ámbitos metropolitanos a que se refiere el [artículo 12](#) de la presente Ley se instrumentará mediante un Plan de Transporte Metropolitano.

El Plan de Transporte Metropolitano es el documento o conjunto de documentos a través del cual se define el sistema de transporte en el ámbito metropolitano y se realizan las previsiones necesarias para su gestión y financiación.

Artículo 20. Contenido del Plan de Transporte Metropolitano

El Plan de Transporte Metropolitano tendrá, al menos, el siguiente contenido:

- a) Delimitación y justificación de su ámbito.
- b) Análisis y diagnóstico de la demanda y oferta de transporte.
- c) Objetivos, criterios y modelo de movilidad en el ámbito metropolitano.
- d) Directrices de ordenación y coordinación de los servicios, las infraestructuras, el tráfico y las instalaciones de transporte dentro de su ámbito.
- e) Determinaciones de ordenación y coordinación de los servicios, infraestructuras, tráfico, instalaciones y red viaria de interés metropolitano.
- f) Marco tarifario de los servicios de interés metropolitano, determinándose la procedencia de los recursos destinados a cubrir los costes de su funcionamiento, los criterios para el reparto de ingresos y posibles subvenciones y las normas a seguir para la contabilización homogénea de costes por los diversos operadores.
- g) Justificación de la adecuación al Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y a los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que le puedan afectar.
- h) Supuestos de revisión del Plan y determinación de modificaciones que no suponen revisión.
- i) Las determinaciones que se exijan reglamentariamente.

Artículo 21. Elaboración, aprobación y revisión del Plan

1. La elaboración y aprobación inicial del Plan de Transporte Metropolitano y de sus revisiones se realizará por la Consejería competente en materia de transportes a propuesta, en su caso, del consorcio a que se refiere el [título IV](#) de esta Ley, y su aprobación definitiva corresponderá al Consejo de Gobierno mediante Decreto, oídas las Corporaciones Locales interesadas y previo informe de los órganos consultivos de ámbito autonómico en las materias de ordenación del territorio y transportes. Las modificaciones que no supongan revisión del Plan serán aprobadas por la Consejería competente en materia de transportes a propuesta, en su caso, del Consorcio de Transporte Metropolitano.

2. En la redacción del Plan de Transporte Metropolitano y de sus modificaciones y revisiones deberá posibilitarse la participación, en todo caso, de las Corporaciones Locales afectadas, de la Administración General del Estado y de las Entidades de Transporte Metropolitano a que se refiere el [título IV](#) de la presente Ley, así como de los agentes sociales y económicos.

Artículo 22. Vigencia y efectos

1. Los Planes de Transporte Metropolitano, que tendrán vigencia indefinida, serán públicos y obligatorios.

2. La ejecución de obras, proyectos o actuaciones, así como la ordenación, gestión y prestación de los correspondientes servicios que incidan en las infraestructuras, tráfico, instalaciones y servicios de interés metropolitano, se adecuarán a los objetivos y criterios funcionales establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano.

3. Las directrices generales de ordenación y coordinación de los servicios, las infraestructuras, el tráfico y las instalaciones de transporte contenidas en el Plan serán expresamente tenidas en consideración para la planificación y programación de infraestructuras de transporte, la ordenación de los transportes y del tráfico y, en general, la realización de actuaciones que incidan en el sistema de transporte metropolitano dentro del ámbito del Plan.

4. El planeamiento territorial y urbanístico recogerá y concretará espacialmente los objetivos y criterios funcionales establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano.

5. Las previsiones económico financieras del Plan servirán de base para la elaboración de los proyectos de presupuestos de las entidades y Administraciones competentes.

6. El reparto de subvenciones e ingresos obtenidos, así como la determinación de las tarifas aplicables, se realizará con arreglo a lo previsto en el Plan.

7. Los títulos administrativos que regulan las relaciones entre las Administraciones titulares de los servicios de transporte y las entidades operadoras se adaptarán a las prescripciones contenidas en los Planes de Transporte Metropolitano.

8. Las modificaciones susceptibles de alterar negativamente el equilibrio económico de los servicios serán compensadas con arreglo a la legislación vigente, distribuyéndose el coste de dichas compensaciones con arreglo a lo que determine el Plan de Transporte Metropolitano.

9. Si resultare necesario, el Consejo de Gobierno, oídas las entidades de transporte metropolitano y, en su defecto, oídas las Administraciones Locales afectadas, llevará a cabo las medidas pertinentes para hacer cumplir las precisiones contenidas en el Plan de Transporte Metropolitano. En caso de grave incumplimiento del Plan, el Consejo de Gobierno lo pondrá en conocimiento del Parlamento de Andalucía, dando cuenta de las soluciones adoptadas y proponiendo, en su caso, la adopción de las disposiciones legislativas que resulten necesarias.

10. La aprobación de los Planes de Transporte Metropolitano implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos correspondientes a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres.

CAPÍTULO II. Programas Coordinados de Explotación de los transportes urbanos e interurbanos

Artículo 23. Concepto, contenido y aprobación

1. Los Programas Coordinados de Explotación constituyen el instrumento a través del cual se establecen las medidas necesarias para la coordinación de los servicios urbanos e interurbanos de transporte regular de viajeros cuando existan tráficos coincidentes, conforme a lo indicado en el [artículo 10](#) de esta Ley.

2. El contenido mínimo de los indicados Programas Coordinados de Explotación será el siguiente:

- a) Análisis de la oferta y la demanda actuales y previstas, así como la justificación de los nuevos servicios.
- b) Determinación de los servicios coincidentes.
- c) Medidas de coordinación a implantar.
- d) Marco tarifario resultante con indicación, en su caso, de los criterios para el reparto de ingresos.
- e) Medidas compensatorias que, en su caso, deban aplicarse a favor de los concesionarios de servicios existentes para garantizar el equilibrio económico de la explotación.

3. Los Programas Coordinados de Explotación serán propuestos por las Administraciones Locales competentes y su aprobación se producirá a través del oportuno convenio con la Junta de Andalucía, debiendo garantizarse en su elaboración la audiencia del concesionario del servicio regular interurbano.

CAPÍTULO III. Convenios y contratos-programa

Artículo 24. Finalidad y contenido

1. Las Administraciones Públicas podrán suscribir convenios de colaboración para la ejecución y financiación de las infraestructuras destinadas a la prestación de servicios de transporte de interés metropolitano.

2. Igualmente, podrán suscribir contratos-programa para contribuir a la financiación de los servicios de transporte de interés metropolitano. Dichos contratos-programa se establecerán por las Administraciones entre sí o por éstas y las entidades de transporte metropolitano.

3. En los contratos-programa que suscriban las Administraciones públicas con operadores de transporte se contemplará la distribución de las subvenciones públicas y las aportaciones que correspondan a las partes.

4. Los convenios de colaboración y los contratos-programa deberán contener, como mínimo, los compromisos que asuma cada parte y la forma en que deban desarrollarse.

TÍTULO IV. De las Entidades de Transporte Metropolitano

CAPÍTULO I. Consorcios de Transporte Metropolitano

Artículo 25. Concepto y creación

1. La ordenación y coordinación de los transportes en cada uno de los ámbitos metropolitanos delimitados y la gestión del correspondiente Plan de Transporte Metropolitano podrá llevarse a cabo por un consorcio con las

facultades necesarias para garantizar el funcionamiento eficiente del sistema de transportes.

2. La creación de cada Consorcio de Transporte Metropolitano se realizará mediante el acuerdo de las Administraciones Locales, Autonómica y, en su caso, del Estado, y la aprobación de los correspondientes Estatutos con arreglo a lo previsto en el [artículo 36.2](#) de la [Ley 7/1993, de 27 de julio \(LAN 1993, 241\)](#) , de Demarcación Municipal de Andalucía y en la presente Ley.

3. Podrán integrarse en el Consorcio todas las Corporaciones Locales incluidas en el ámbito metropolitano delimitado. Las Administraciones integradas en el Consorcio asumirán el compromiso de mantener su participación en el mismo por un plazo mínimo de ocho años.

La renuncia a la participación en el Consorcio no afectará a la coordinación de los servicios urbanos de transportes ni al cumplimiento del Plan de Transporte Metropolitano en la ordenación, planificación y gestión de los servicios de transporte de interés metropolitano. En todo caso, debe preverse en los Estatutos la forma de cumplir los compromisos económicos adquiridos.

Artículo 26. Competencias

1. Los Consorcios de Transporte Metropolitano podrán asumir el ejercicio de las competencias de ordenación, coordinación, control, inspección y sanción respecto de los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones declarados de interés metropolitano, con excepción de los previstos en el párrafo segundo del [artículo 13.3](#) de esta Ley, así como el ejercicio de las competencias de ordenación y coordinación del resto de los transportes que se desarrollen en los ámbitos metropolitanos delimitados, todo ello en los términos establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano y sin perjuicio de las previsiones expresas de la presente Ley.

2. Los Estatutos de cada Consorcio concretarán la extensión de las competencias que se asuman por los mismos.

Artículo 27. Recursos de los Consorcios de Transporte Metropolitano

1. El presupuesto de los Consorcios se financiará mediante las transferencias y aportaciones realizadas por las Administraciones Públicas y las empresas operadoras que actúen en el ámbito de los mismos, las rentas de su patrimonio y cualesquiera otros ingresos que se les asignen en sus Estatutos.

2. Las aportaciones realizadas por la Junta de Andalucía para la financiación de los presupuestos de los Consorcios de Transporte Metropolitano tendrán la naturaleza de transferencias de financiación, identificándose las mismas a favor de cada entidad en el estado de gastos del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y abonándose en función del calendario de pagos aprobado por la Consejería de Economía y Hacienda. A tal efecto, los Consorcios deberán elaborar anualmente un Presupuesto de Explotación y Capital, así como un Programa de Actuación, Inversión y Financiación correspondiente a cada ejercicio, para su integración en el correspondiente Anteproyecto de Presupuesto, debiéndose tener en cuenta, para la determinación de su contenido, estructura, tramitación y reajuste, el régimen previsto en los [artículos 57 a 60](#) , ambos inclusive, de la [Ley 5/1983, de 19 de julio \(LAN 1983, 1134\)](#) , General de la Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

3. Las cantidades percibidas por los Consorcios, en aplicación de lo dispuesto en el apartado anterior, serán objeto de reintegro a la Tesorería de la Junta de Andalucía en la medida en que sobrepasen el porcentaje de participación que la Junta de Andalucía tenga atribuido en los gastos corrientes o de capital del respectivo Consorcio. Así mismo, deberán reintegrarse las transferencias de capital que reciban dichos Consorcios cuando no se hayan aplicado en el ejercicio en el que se concedieron, ni en el inmediato siguiente.

4. A los Consorcios de Transporte Metropolitano les será de aplicación, en cuanto a su régimen económico-financiero y presupuestario, de intervención y control financiero, el previsto en la legislación de régimen local, sin perjuicio de las funciones de control externo que realicen el Tribunal de Cuentas y la Cámara de Cuentas de Andalucía. En todo caso, la Intervención General de la Junta de Andalucía realizará el control financiero sobre los Consorcios en los términos y condiciones previstos en el [artículo 85](#) de la citada Ley General de la Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

5. Anualmente, los Consorcios de Transporte Metropolitano remitirán a las Administraciones consorciadas las correspondientes memorias de gestión económica y balance de actividad.

Artículo 28. Órganos de los Consorcios de Transporte Metropolitano

1. La estructura, organización, competencias y régimen de funcionamiento de los órganos de los Consorcios se determinará en los correspondientes Estatutos.

2. En todo caso, los Estatutos deberán asegurar la participación de los agentes sociales y económicos más representativos, asociaciones de consumidores y usuarios, entidades vecinales y entidades representativas de las personas de movilidad reducida, a través de un órgano consultivo para la colaboración y consulta en el funcionamiento del sistema metropolitano de transportes.

3. Igualmente existirán comisiones técnicas como órganos de colaboración y consulta en cuestiones de carácter técnico y económico con la presencia de empresas operadoras y organizaciones sindicales más representativas.

Artículo 29. Adopción de acuerdos

1. La adopción de los acuerdos en el seno del órgano rector de cada Consorcio se realizará con arreglo al sistema de ponderación de votos que se establezca en los Estatutos del mismo.

2. La asignación de votos ponderados a los representantes de los municipios se efectuará teniendo en cuenta el peso relativo de la población de derecho de cada uno de ellos alcanzando en su conjunto, al menos, el 50% del total de votos ponderados del órgano rector.

3. A la Administración de la Junta de Andalucía le corresponderán, al menos, el cuarenta y cinco por ciento de los votos ponderados. Las Diputaciones Provinciales y la Administración del Estado, si participasen, se distribuirán el resto de los votos ponderados.

4. Estatutariamente se determinarán los supuestos en que se requiera una mayoría cualificada para la adopción de acuerdos, que incluirán, en cualquier caso, el establecimiento del marco tarifario y la integración de nuevos miembros.

CAPÍTULO II. Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces

Artículo 30. Creación, fines y participación

1. Se crea el Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces como una entidad de derecho público de las previstas en el [artículo 6.1 b\)](#) de la Ley 5/1983, de 19 de julio, General de Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma, con personalidad jurídica y patrimonio propio, con administración autónoma y con plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines generales.

El Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces se adscribe a la Consejería competente en materia de transportes.

2. Son fines generales de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía servir como instrumento para el desarrollo de las políticas del Consejo de Gobierno en materia de infraestructuras de transporte, incluyendo la construcción y explotación de carreteras, ferrocarriles y servicios de transporte mediante ferrocarril, y en general las infraestructuras de obra pública y equipamientos públicos. La Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía podrá realizar actividades y ejercer las competencias en materia de explotación de servicios públicos cuando resulte indispensable para el desarrollo y financiación de los fines generales indicados.

De acuerdo con estos fines de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, en estas materias

ejercerá y desarrollará las competencias, funciones y actuaciones que le sean atribuidas por el Consejo de Gobierno en los términos y con el alcance previsto en dicha atribución, o que sea encomendada su gestión por la Consejería competente en materia de obra pública o por otras Consejerías y agencias, cada una en el ámbito de sus competencias.

3. Asimismo, y con el alcance previsto en la atribución que le efectúe el Consejo de Gobierno, corresponderá al Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces la ordenación del transporte ferroviario de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino dentro del territorio de la Comunidad Autónoma, aunque discurran sobre infraestructuras de titularidad estatal.

4. El Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces tiene también entre sus fines el ejercicio de las funciones de control e inspección que correspondan a la Junta de Andalucía respecto de las concesiones otorgadas por ésta para la construcción y explotación de las infraestructuras y servicios de transporte mediante ferrocarril metropolitano, declarados de interés metropolitano, que se le atribuyan por el Consejo de Gobierno, en los términos y con el alcance de la referida atribución.

Para el cumplimiento de estos fines, desarrollará las funciones que prevean los estatutos y en particular:

- a) La aprobación anual de las tarifas aplicables al servicio.
- b) La autorización de cualquier modificación en las características del servicio de la línea ferroviaria y, en especial, el calendario, horarios, frecuencias de servicio y marco tarifario.
- c) La inspección del servicio en los términos establecidos en el reglamento de explotación.
- d) El control de los parámetros de calidad y capacidad del servicio.
- e) La materialización de las condiciones económico-financieras de la concesión en los términos previstos en los documentos contractuales.
- f) Cualquier otra que se establezca en la correspondiente atribución del Consejo de Gobierno.

5. Para posibilitar la participación de las Administraciones Públicas y de las entidades representativas de intereses sociales en el ejercicio de las funciones de la Junta de Andalucía a que se refiere el apartado 4 del presente artículo, se constituirán en el seno del Ente órganos con competencias delegadas del Consejo Rector previsto en el [artículo 31.3](#) de la presente Ley, referidas al ámbito objetivo y territorial que éste determine.

Artículo 31. Régimen general del Ente Público

1. La estructura y funcionamiento del Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces estará sometido a la presente Ley, a sus Estatutos y a las normas que se dicten en desarrollo de las mismas.

Asimismo le será de aplicación la Ley General de la Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía, la [Ley de Patrimonio de la Comunidad Autónoma de Andalucía \(LAN 1991, 199\)](#) y demás normativa de general aplicación para las entidades de derecho público de la Junta de Andalucía.

Cuando el Ente actúe en el ejercicio de las potestades administrativas que tiene atribuidas, se regirá por la legislación del transporte, la [Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común \(RCL 1992, 2512, 2775 y RCL 1993, 246\)](#) y las demás normas de Derecho público que sean de aplicación. Los acuerdos de sus órganos de dirección en el ejercicio de las potestades administrativas pondrán fin a la vía administrativa salvo en materia sancionadora, en la que cabe recurso de alzada ante el titular de la Consejería a la que se encuentra adscrita la entidad.

Cuando el Ente no actúe en el ejercicio de potestades administrativas estará sometido al Derecho privado, sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas.

2. El Consejo de Gobierno aprobará los estatutos del Ente incluyendo al menos la regulación concreta de sus

órganos de dirección, participación y control, las competencias y funciones que se le encomienden, el patrimonio que se le asigne para el cumplimiento de sus fines, los recursos económicos, el régimen relativo a recursos humanos, patrimonio y contratación, el régimen presupuestario, económico-financiero, de intervención, control financiero y contabilidad, con cumplimiento de lo dispuesto en los apartados siguientes.

3. Los órganos de Gobierno y dirección del Ente son el Presidente, el Consejo Rector y el Director Gerente.

Corresponde la Presidencia de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía a la persona titular de la Consejería competente en materia de obras públicas.

El Consejo Rector será el máximo órgano de gobierno y dirección y estará integrado por la persona titular de la Presidencia de la Agencia, quien ostentará la Presidencia del Consejo, y las personas nombradas por el Consejo de Gobierno, a propuesta de la persona titular de la Consejería competente en materia de obras públicas.

El Consejo Rector designará un Secretario con voz y sin voto, salvo que fuere miembro del mismo.

Corresponde al Consejo Rector acordar la creación de los órganos a que se refiere el apartado 5 del [artículo 30](#) de la presente Ley, nombrar a su presidente y definir su composición, así como determinar sus funciones y potestades, que ejercerán por delegación.

El Director Gerente será nombrado por el titular de la Consejería a la que se encuentra adscrita la entidad y tendrá a su cargo la gestión ordinaria de las actividades de la empresa, en ejecución de los acuerdos y directrices del Consejo Rector, sin perjuicio de las competencias que le asigne la correspondiente atribución.

4. El personal del Ente estará sometido al Derecho laboral y para su contratación se tendrán en cuenta los principios de igualdad, mérito y capacidad, así como el de publicidad.

Al Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces se podrá incorporar personal al servicio de las distintas Administraciones Públicas. A tal efecto, al personal funcionario que se incorpore se le reconocerá el tiempo de servicio prestado en aquéllas, a efectos de la retribución que le corresponda en concepto de antigüedad, quedando en sus Cuerpos de origen en la situación de excedencia voluntaria, de acuerdo con lo establecido en el [artículo 29.3 a\)](#) de la [Ley 30/1984, de 2 de agosto \(RCL 1984, 2000, 2317, 2427; ApNDL 6595\)](#), de Medidas para la Reforma de la Función Pública. Respecto del personal laboral, será de aplicación lo dispuesto en la normativa aplicable sobre sucesión de empresas.

5. Los recursos de la entidad estarán constituidos por los bienes y valores que integren su patrimonio, los productos y rentas de su patrimonio y de los bienes que se le adscriban, los ingresos generados por el ejercicio de sus actividades y la prestación de sus servicios, las dotaciones presupuestarias que anualmente le asigne el Presupuesto de la Comunidad Autónoma, las transferencias de financiación de las Administraciones Públicas y subvenciones que le sean concedidas y, en general, cualquier otro recurso que pudiera corresponderle conforme a la legislación vigente.

En caso de subrogación en la posición jurídica de la Administración concedente respecto de contratos de explotación, las dotaciones presupuestarias que anualmente le asigne el presupuesto de la Comunidad Autónoma serán las necesarias para posibilitar el cumplimiento por el Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces de las obligaciones económicas derivadas de los mencionados contratos de explotación.

6. El régimen presupuestario, económico-financiero, de contabilidad, intervención y de control financiero del Ente será el establecido en la Ley 5/1983, de 19 de julio, General de la Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y en las demás disposiciones que le sean de aplicación.

7. La constitución efectiva del Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces tendrá lugar en el momento de la entrada en vigor de sus Estatutos.

TÍTULO V. Financiación

CAPÍTULO ÚNICO.

Artículo 32. Fuentes de financiación

La financiación de los transportes públicos regulares urbanos o metropolitanos de viajeros podrá realizarse, entre otros, con los siguientes ingresos:

- a) Los procedentes de las recaudaciones obtenidas directamente de los usuarios de los servicios y de la explotación de otros recursos de las empresas operadoras.
- b) Las recaudaciones de tributos que se pudieran aplicar con esta específica finalidad.
- c) Las aportaciones que pudieran realizar las distintas Administraciones Públicas de conformidad, en su caso, con los convenios y contratos que pudieran suscribirse.
- d) Por cualquier otra forma prevista en el ordenamiento jurídico.

Artículo 33. Reparto de subvenciones e ingresos

1. El correspondiente Consorcio de Transporte Metropolitano o, en su caso, el órgano de gestión del Plan fijará las cantidades a recibir por las empresas operadoras de transporte con arreglo a los criterios establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano, teniendo en consideración la exigencia de obligaciones de servicio público.

2. La distribución de las aportaciones o subvenciones recibidas de las distintas Administraciones corresponde, asimismo, al Consorcio de Transporte Metropolitano o, en su caso, al órgano de gestión del Plan de acuerdo con lo previsto en el mismo y en los contratos programas que a estos efectos pudieran suscribirse con las empresas operadoras de transporte.

3. El reparto de los ingresos obtenidos por utilización de títulos multimodales de viaje se realizará atendiendo a los criterios objetivos establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano.

Artículo 34. Contabilidad

Las empresas operadoras de transporte contabilizarán los ingresos obtenidos y los costes incurridos en la prestación de servicios de interés metropolitano con arreglo a las normas establecidas al efecto por el Consorcio de Transporte Metropolitano o, en su caso, por el órgano de gestión del Plan.

TÍTULO VI. Régimen de Inspección y Sancionador

CAPÍTULO I. Del régimen de inspección

Artículo 35. Ejercicio de la inspección

1. Corresponde a las Administraciones competentes para el otorgamiento de las autorizaciones y concesiones para la prestación de los servicios de transporte de viajeros previstos en esta Ley y, en su caso, a las entidades públicas de transporte metropolitano la inspección de dichos servicios.

2. El personal encargado de las labores de inspección a que se refiere el apartado anterior que ejerza funciones de dirección tendrá, en el ejercicio de las actuaciones inspectoras, la consideración de autoridad pública a todos los efectos y gozará de plena independencia en el desarrollo de las mismas. El resto del personal encargado de la inspección tendrá en el ejercicio de la misma la consideración de agente de la

autoridad.

3. Los titulares de las concesiones, autorizaciones, licencias y, en general, las personas afectadas por esta Ley facilitarán al personal de la inspección, en el ejercicio de sus funciones, el acceso a vehículos e instalaciones y permitirán el examen de la documentación exigida con arreglo a la misma y a las disposiciones que la desarrollen o a la legislación general en materia de transportes.

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

5. Las actas e informes de los servicios de inspección tendrán valor probatorio de los hechos en ellos recogidos salvo prueba en contrario, sin perjuicio del deber de la Administración de aportar todos los elementos probatorios que sean posibles sobre los mismos.

6. En caso de necesidad, los miembros de la inspección podrán solicitar, para un eficaz cumplimiento de su función, el apoyo necesario de las unidades o destacamentos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Policías Autonómica y Locales.

CAPÍTULO II. Del régimen sancionador

SECCIÓN 1ª. De las infracciones

Artículo 36. Infracciones: concepto y clasificación

1. Son infracciones administrativas a la presente Ley las acciones u omisiones tipificadas en la misma.
2. Las infracciones a las normas reguladoras del transporte urbano y metropolitano de viajeros y de las actividades auxiliares y complementarias de aquéllos se clasifican en muy graves, graves y leves.
3. La realización de transportes o de actividades auxiliares y complementarias de los mismos, careciendo de títulos administrativos habilitantes para ellos, exigidos por la normativa estatal; el incumplimiento de los requisitos exigidos para su obtención, así como el incumplimiento de la normativa vigente en materia de seguridad, tiempos de conducción y descanso, carencia, inadecuado funcionamiento o manipulación del tacógrafo, será sancionado conforme a lo dispuesto en la indicada normativa comunitaria y estatal.

Artículo 37. Responsabilidad administrativa

1. Incurrirán en responsabilidad administrativa las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas que cometan, por acción u omisión, cualesquiera de las infracciones tipificadas en la presente Ley.
2. Serán responsables:
 - a) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión, autorización o licencia administrativa, la persona titular de la concesión, autorización o licencia.
 - b) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sin el correspondiente título administrativo, la persona propietaria del vehículo o titular de la actividad auxiliar.
 - c) En las infracciones cometidas por usuarios o, en general, por terceros que sin estar comprendidos en los párrafos anteriores realicen actividades sometidas a la legislación de transportes terrestres, la persona autora de la infracción, o la que tenga atribuida específicamente la responsabilidad por las correspondientes normas.

Si hubiese más de un sujeto responsable, responderán todos ellos de forma solidaria.

Artículo 38. Procedimiento

El procedimiento para sancionar las infracciones tipificadas en la presente Ley se ajustará a lo dispuesto por la [Ley 30/1992, de 26 de noviembre \(RCL 1992, 2512, 2775 y RCL 1993, 246\)](#), de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y en su normativa de desarrollo, teniendo en cuenta, en su caso, las especificaciones previstas para el procedimiento sancionador en las normas en materia de transportes o en las correspondientes Ordenanzas Municipales.

Artículo 39. Infracciones muy graves

Son infracciones muy graves:

a) La realización de transportes urbanos, metropolitanos o interurbanos de viajeros que discurran íntegramente en territorio andaluz, o de actividades auxiliares o complementarias de los mismos, sin poseer el título administrativo habilitante para ello; o la prestación de dichos servicios, cuando para ello se requiera conjuntamente autorización, concesión o licencia faltando alguna de ellas, salvo lo dispuesto en el artículo 42 a) de la presente Ley.

b) La prestación de servicios en condiciones que puedan afectar a la seguridad de las personas por entrañar peligro grave y directo para las mismas, así como el exceso superior al 50% en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida, y la minoración superior a dicho porcentaje de los períodos de descanso obligatorio.

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

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

e) La realización de transporte público, o de actividades auxiliares o complementarias del mismo, incumpliendo los requisitos personales exigidos en la normativa de aplicación. No se apreciará dicha infracción cuando la misma concorra con la carencia del necesario título habilitante, en cuyo caso será únicamente esta última la que será objeto de la correspondiente sanción.

f) La utilización de autorizaciones o concesiones expedidas a nombre de otras personas sin realizar previamente la transmisión de las mismas de conformidad con lo establecido en esta Ley. La responsabilidad por esta infracción corresponderá tanto a los que utilicen títulos administrativos ajenos como a las personas a cuyo nombre figuren éstos, salvo que demuestren que la utilización se ha hecho sin su consentimiento.

g) El abandono de la concesión antes de que haya finalizado el plazo, sin el consentimiento de la Administración.

h) El retraso en el inicio o la paralización de la prestación de los servicios, sin autorización del órgano competente, más allá de los plazos que, en su caso, se hayan determinado reglamentariamente.

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

j) La comisión de infracciones calificadas como graves por la presente Ley si al cometer la acción u omisión ilícita su autor ya hubiera sido sancionado en los doce meses inmediatamente anteriores, mediante resolución firme en vía administrativa, por haber cometido una infracción de idéntica tipificación.

No obstante, sólo procederá la calificación agravada prevista en el párrafo anterior cuando se den los supuestos contemplados en el [artículo 47](#) de la presente Ley.

Artículo 40. Infracciones graves

Se consideran infracciones graves:

a) La realización de transporte con vehículos ajenos sobre los que no se tengan las condiciones de disponibilidad legalmente exigibles, así como utilizar para el transporte vehículos arrendados a otros transportistas o utilizar la colaboración de los mismos fuera de los supuestos o incumpliendo las condiciones legalmente establecidas, salvo que deba ser considerada falta muy grave, de conformidad con lo previsto en el párrafo a) del [artículo 39](#) de esta Ley. En idéntica infracción incurrirán los transportistas que actúen como arrendadores o colaboradores, incumpliendo las condiciones que les afecten.

b) El incumplimiento de las condiciones esenciales de la concesión o autorización administrativa, en los términos establecidos en el [artículo 41](#) de la presente Ley, salvo que deba calificarse como infracción muy grave.

c) La prestación de servicios públicos de transporte utilizando la mediación de persona física o jurídica no autorizada para ello, sin perjuicio de la sanción que al mediador pueda corresponderle, de conformidad con lo previsto en el párrafo a) del [artículo 39](#) de la presente Ley.

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

e) La venta de billetes para servicios clandestinos y, en general, la mediación en relación con los servicios o actividades no autorizados, salvo que se trate de una infracción muy grave de las recogidas en el [artículo 39](#) de esta Ley, cuando no se posea título habilitante para realizar actividades de mediación.

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

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

h) El falseamiento de la Hoja de Ruta u otra documentación obligatoria.

i) El incumplimiento reiterado e injustificado de los horarios en los servicios en que éstos vengán prefijados con intervención de la Administración.

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

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

l) La negativa u obstrucción de la actuación de los servicios de inspección cuando no se den las circunstancias previstas en el párrafo d) del [artículo 39](#) de la presente Ley.

m) El exceso superior al 20% en los tiempos máximos de conducción permitidos, salvo que dicho exceso deba ser considerado falta muy grave, de conformidad con lo previsto en el párrafo b) del [artículo 39](#) de esta Ley.

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

ñ) El incumplimiento de los servicios obligatorios o del régimen de descansos establecidos, en su caso, por la normativa vigente.

o) La comisión de infracciones calificadas como leves por la presente Ley, si al cometer la acción u omisión ilícita su autor ya hubiera sido sancionado, en los doce meses inmediatamente anteriores, mediante resolución

firme en vía administrativa, por haber cometido una infracción de idéntica tipificación. No obstante, sólo procederá la calificación agravada prevista en el párrafo anterior cuando se den los supuestos previstos en el [artículo 47](#) de esta Ley.

Artículo 41. Incumplimiento de las condiciones esenciales de la concesión o autorización administrativa

1. A los efectos previstos en el párrafo b) del [artículo 40](#) de la presente Ley, se considerarán condiciones esenciales de la concesión, autorización o licencia:

- a) El mantenimiento de los requisitos exigidos para el otorgamiento.
- b) La realización del servicio.
- c) La prestación de los servicios de acuerdo con los tráficos autorizados.
- d) La explotación del servicio por el propio concesionario, salvo los supuestos de colaboración expresamente permitidos.
- e) La prestación del servicio con vehículos amparados por una autorización de transporte discrecional o licencia de ámbito territorial suficiente, salvo los casos expresamente exceptuados.
- f) La prestación de los servicios suplementarios ofertados por el adjudicatario de la concesión y recogidos en el título concesional.
- g) El respeto de los puntos de parada establecidos, así como del itinerario, calendario, horario y tarifas, salvo en los supuestos de fuerza mayor o caso fortuito.
- h) La realización del número de expediciones establecidas en el título concesional o en la autorización, así como la disponibilidad sobre el número mínimo de vehículos que en aquéllos se determine, y el cumplimiento por dichos vehículos de las condiciones exigidas en los mismos.
- i) La realización del servicio sin transbordar injustificadamente a los usuarios durante el viaje.
- j) El respeto a la prohibición de venta de un número de plazas por vehículo superior al de las autorizadas en el título concesional.
- k) Transportar gratuitamente, en los supuestos y hasta el límite en que ello resulte obligatorio, el equipaje de los viajeros en los transportes de uso general.
- l) En los transportes de uso especial, el carácter específico de los usuarios.
- m) En los transportes de uso especial de escolares, la presencia de una persona idónea debidamente acreditada por el transportista o por la entidad contratante del transporte encargada del cuidado de los mismos, cuando ello resulte exigible.
- n) Las demás que, por afectar a la configuración de la naturaleza del servicio o actividad, a la delimitación de su ámbito o a los requisitos exigidos para su otorgamiento y realización, se determinen reglamentariamente.
- ñ) La autonomía económica y de dirección en la explotación de los servicios por parte del titular de la autorización, gestionando el transporte a su riesgo y ventura, con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial.
- o) La obligación del titular de la autorización de asumir la posición de porteador en todos los contratos de transporte que realice al amparo de dicha autorización.
- p) Disponer del número mínimo de vehículos o de locales abiertos al público o instalaciones que reúnan las

condiciones al efecto establecidas, cuando así resulte obligatorio.

q) En las autorizaciones de transporte discrecional de viajeros, la no reiteración de itinerario, salvo los casos de transportes turísticos expresamente exceptuados.

r) Las limitaciones específicas establecidas en la autorización con relación a los vehículos que hayan de utilizarse para el transporte.

s) La iniciación de los servicios interurbanos en vehículos de turismo dentro del municipio otorgante de la correspondiente licencia.

t) La disposición del número mínimo de conductores que en su caso reglamentariamente se exijan.

u) La plena dedicación del titular de la preceptiva licencia o autorización habilitante al ejercicio de la actividad, salvo los casos en que se prevea expresamente lo contrario.

v) La contratación global de la capacidad del vehículo, salvo las excepciones expresamente previstas al efecto.

w) El cumplimiento de las condiciones técnicas y de seguridad exigidas al vehículo, así como la instalación y adecuado funcionamiento de los instrumentos que obligatoriamente hayan de instalarse en el mismo para el control de las condiciones de prestación del servicio.

x) El cumplimiento de las disposiciones vigentes sobre revisión periódica, tanto del vehículo como de los instrumentos de control.

y) El mantenimiento de las condiciones adecuadas de aseo del personal y vehículos.

z) El cumplimiento de las solicitudes concretas de transporte de los viajeros del servicio de autotaxi.

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

Artículo 42. Infracciones leves

Son infracciones leves:

a) La realización de transportes o actividades auxiliares para los cuales la normativa reguladora de los transportes terrestres exija la previa autorización administrativa, careciendo de la misma, siempre que se cumplan los requisitos exigidos para el otorgamiento de dicha autorización, la cual hubiera podido ser obtenida por el infractor.

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

c) No llevar en lugar visible del vehículo los distintivos exigidos por la normativa vigente, relativos al tipo de transporte que aquél esté autorizado a realizar, o llevarlos en condiciones que dificulten su percepción, así como la utilización inadecuada de los referidos distintivos, salvo que ésta deba ser calificada como falta muy grave, de conformidad con lo previsto en el apartado c) del [artículo 39](#) de la presente Ley.

d) Transportar mayor número de viajeros de los autorizados para el vehículo de que se trate, salvo que dicha infracción deba calificarse como muy grave, conforme a lo dispuesto en el *párrafo b) del artículo 39* de la presente Ley.

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

f) Incumplir las normas generales de policía en vehículos o instalaciones fijas, salvo que dicho incumplimiento deba ser calificado como infracción grave o muy grave, de acuerdo con lo previsto en este capítulo.

g) El trato desconsiderado con los usuarios en el transporte de viajeros.

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

i) La falta de comunicación de los datos esenciales que reglamentariamente se determinen y que deban ser inscritos en los registros oficiales de transportistas o puestos, por otra causa, en conocimiento de la Administración.

j) El exceso en los tiempos máximos de conducción permitidos, salvo que deba ser considerado falta grave o muy grave.

k) El incumplimiento por los usuarios de las obligaciones que les correspondan, conforme a las reglas de utilización del servicio previstas en la normativa aplicable, salvo que la misma considere expresamente su incumplimiento como falta grave, y en particular el incumplimiento de las siguientes prohibiciones:

1. Impedir o forzar la apertura o cierre de las puertas de acceso a los vehículos.
2. 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. Hacer uso sin causa justificada de cualquiera de los mecanismos de seguridad o socorro instalados en el vehículo para casos de emergencia.
4. Perturbar a los demás usuarios o alterar el orden público en los vehículos.
5. Subir o bajar del vehículo estando éste en movimiento.
6. Realizar, sin causa justificada, cualquier acto que distraiga la atención del conductor o entorpecer su labor cuando el vehículo se encuentre en marcha.
7. Viajar en lugares distintos a los habilitados para los usuarios.
8. Todo comportamiento que implique peligro para la integridad física de los demás usuarios o pueda considerarse molesto u ofensivo para éstos o para el conductor del vehículo.
9. Toda acción que implique deterioro o cause suciedad en los vehículos.
10. Desatender las indicaciones del personal de la empresa transportista y de los carteles colocados a la vista en los vehículos, en relación a la correcta prestación del servicio.
11. Viajar careciendo del correspondiente billete o título de transporte.

Artículo 43. Prescripción de las infracciones

1. Las infracciones muy graves prescribirán a los tres años, las graves a los dos años, y las leves al año de haber sido cometidas.

2. El cómputo del plazo de prescripción de la infracción se iniciará en la fecha en que se hubiese cometido la misma. Si se trata de una actividad continuada, el cómputo se iniciará en la fecha de su cese.

En el supuesto del [artículo 42.i\)](#) de la presente Ley, cuando la falta de comunicación fuera determinante para el conocimiento por la Administración de hechos sancionables, se considerará interrumpido el plazo de prescripción hasta que la comunicación se produzca.

Cuando el hecho constitutivo de la infracción no pueda conocerse por falta de signos externos, el cómputo se iniciará cuando éstos se manifiesten.

3. Interrumpirá la prescripción la iniciación, con conocimiento del interesado, del expediente sancionador, reanudándose el plazo de prescripción si el expediente sancionador estuviese paralizado más de un mes por causa no imputable al presunto responsable.

SECCIÓN 2ª. Sanciones

Artículo 44. Cuantías de las multas

1. Las infracciones se sancionarán con las siguientes multas:

- a) Las leves con multa de hasta 270 euros, con apercibimiento, o con ambas medidas.
- b) Las graves con multa de 270,01 euros a 1.380 euros.
- c) Las muy graves con multa de 1.380,01 euros a 2.760 euros.

2. Para la graduación de las sanciones, dentro de los límites establecidos en el apartado anterior, se tendrán en cuenta la repercusión social de la infracción, la intencionalidad y el daño causado, en su caso.

Artículo 45. Sanciones accesorias

1. La comisión de las infracciones previstas en los párrafos a) y b) del [artículo 39](#) de esta Ley podrá implicar, independientemente de la sanción pecuniaria que corresponda, el precintado del vehículo con el que se realiza el transporte y la retirada conjunta de la correspondiente autorización o licencia, así como la clausura del local en el que, en su caso, vengan ejercitando las actividades, en ambos supuestos durante el plazo máximo de un año sin perjuicio del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan y de las medidas que puedan arbitrarse para su garantía.

2. La infracción prevista en el párrafo f) del [artículo 39](#) de la presente Ley, además de la sanción pecuniaria que corresponda, llevará aneja la anulación de la correspondiente licencia o autorización; asimismo, cuando ésta estuviera otorgada en la modalidad de autorización a empresa sin referirse a vehículo concreto, conllevará la anulación al titular administrativo de dicha autorización, de otra del mismo ámbito territorial o, subsidiariamente, dos del ámbito territorial inmediatamente inferior.

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

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

5. Cuando, estando circulando el vehículo, sean detectadas infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en el apartado d) del artículo 40 de la presente Ley, podrá ordenarse la inmediata paralización del vehículo hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, adoptando la Administración, en su caso, las medidas necesarias a fin de que los usuarios sufran la menor perturbación

posible.

Artículo 45 bis. Inmovilización

1. Cuando sean detectadas durante su comisión en la vía pública infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en el apartado a) del artículo 39 de la presente Ley, deberá ordenarse la inmediata inmovilización del vehículo siendo, en todo caso, responsabilidad del transportista la custodia del vehículo y sus pertenencias.

2. Los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte habrán de retener la documentación del vehículo, formular la denuncia y entregarla en el acto al denunciado, que será la persona que materialmente está llevando a cabo el servicio de transporte ilegal.

3. Cuando la inmovilización del vehículo en el lugar de detección de la infracción pueda entrañar un peligro para la seguridad, el transportista vendrá obligado a trasladar el vehículo hasta el lugar que designe la autoridad actuante. En caso de no hacerlo, tal medida podrá ser adoptada por aquélla. Los gastos que pudiera originar el traslado del vehículo serán, en todo caso, por cuenta del transportista, quien deberá abonarlos como requisito previo a la devolución del vehículo.

La autoridad actuante únicamente podrá optar por no inmovilizar el vehículo en el supuesto indicado en el apartado primero, cuando concurren circunstancias bajo las que esa medida entrañaría un mayor peligro para la seguridad, las cuales deberán quedar documentadas expresamente en su denuncia.

4. El vehículo utilizado en la realización del transporte objeto de la denuncia quedará inmovilizado hasta que el denunciado abone el importe de la sanción. En caso de infracciones cometidas por personas que no tengan su residencia en territorio español, éstas podrán optar por el abono de la sanción o la prestación de caución por igual importe, por parte de personas autorizadas, conforme a la normativa vigente.

Se levantará tal inmovilización, devolviéndose el vehículo a su propietario, si éste acredita su condición de tercero de buena fe que no ha tenido intervención alguna en la comisión de la infracción, todo ello en los términos que se desarrollen reglamentariamente.

5. A fin de que las personas usuarias del transporte sufran la menor perturbación posible, será responsabilidad del denunciado cuyo vehículo haya sido inmovilizado buscar los medios alternativos necesarios para hacerlos llegar a su destino. En caso contrario, dichos medios podrán ser establecidos por la Administración. Los gastos que genere la adopción de tales medidas, serán en todo caso, de cuenta del denunciado. Si se negara a satisfacerlos, quedará inmovilizado el vehículo hasta que aquéllos fueran satisfechos, aunque hubiera abonado o caucionado el importe de la sanción.

6. En caso de que el denunciado no procediera al pago o en su caso, a la prestación de caución, los agentes de la autoridad podrán proceder al depósito del vehículo en lugar adecuado, correspondiendo al denunciado hacer frente a los gastos originados por esta medida.

7. Cuando las sanciones impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, no fueren abonadas en período voluntario, o el denunciado no satisficiera los gastos de inmovilización, depósito o traslado de viajeros, la Administración competente, en función del estado del vehículo, podrá optar entre proceder a la venta del vehículo inmovilizado en pública subasta, u ordenar su traslado a un Centro autorizado de tratamiento para su destrucción y descontaminación.

En caso de venta, se aplicará el importe obtenido al pago de la sanción, y los gastos originados por el traslado y depósito del vehículo, traslado de los viajeros, y la subasta. Si satisfechos éstos, quedara un sobrante, se pondrá a disposición de la persona denunciada.

Los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera deberán advertir al denunciado de lo previsto en este apartado en el momento de ordenar la inmovilización del vehículo.

Artículo 46. Caducidad de concesiones y revocación de autorizaciones

Independientemente de las sanciones que correspondan de conformidad con esta Ley, el incumplimiento reiterado o de manifiesta gravedad de las condiciones esenciales de las concesiones o autorizaciones administrativas podrá dar lugar a la caducidad de la concesión o a la revocación de la autorización, en ambos casos con pérdida de la fianza.

Artículo 47. Delimitación de la reincidencia

1. Las agravaciones previstas en el párrafo j) del [artículo 39](#) , en el párrafo p) del [artículo 40](#) y en el apartado 3 del [artículo 45](#) , todos ellos de esta Ley, únicamente serán de aplicación en los siguientes supuestos:

a) Cuando las infracciones se hayan cometido con motivo de la prestación de servicios o realización de actividades sometidas a una misma concesión o autorización administrativa especial. En el caso de que para la prestación del servicio fueran conjuntamente necesarias una concesión o autorización especial y una autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros, se entenderán prestados, a estos efectos, al amparo de la correspondiente concesión o autorización especial.

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

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

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

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

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

e) Cuando las infracciones resulten imputables a un mismo responsable de entre aquellos a que se refiere el [artículo 36](#) de la presente Ley.

2. No procederá la agravación prevista en los [artículos 39 j\)](#) , [40 p\)](#) y [45.3](#) de esta Ley, cuando la persona física o jurídica sancionada por las infracciones anteriores conforme a los párrafos a) y b) del apartado 2 del [artículo 37](#) de la presente Ley acredite, en virtud de resolución judicial o administrativa, que adoptó las medidas a su alcance para evitar su comisión.

Artículo 48. Competencia

Los órganos competentes para el otorgamiento de las concesiones, autorizaciones o licencias de transporte de viajeros ejercerán la potestad sancionadora en relación con los servicios de su competencia. En la misma forma lo harán las Entidades de Transporte Metropolitano que ejerzan competencias sobre los servicios e instalaciones declarados de interés metropolitano.

Artículo 49. Exigencia de pago de sanciones

1. Con independencia de la exigencia de pago, con arreglo a lo previsto en las normas que resulten de aplicación, el abono de las sanciones pecuniarias impuestas por resolución firme en vía administrativa, será requisito necesario para el visado y para la autorización de la transmisión de los títulos habilitantes de transporte y de actividades auxiliares o complementarias del mismo.

2. Asimismo, la realización de dicho pago de sanciones será requisito necesario para que proceda la autorización administrativa a la transferencia de los vehículos con los que se hayan cometido las infracciones correspondientes.

Artículo 50. Prescripción de las sanciones

El plazo de prescripción de las sanciones será de tres años para las impuestas por la comisión de infracciones muy graves, dos años para las que se impongan por la comisión de infracciones graves, y un año para las impuestas por infracciones leves.

Disposición adicional primera. Transporte de mercancías y transporte privado complementario de viajeros

Las autorizaciones estatales o autonómicas de transporte de mercancías, así como de transporte privado complementario de viajeros, habilitarán para realizar tanto transporte urbano como interurbano dentro del ámbito al que las mismas estén referidas. Las competencias municipales en relación con los referidos transportes se concretarán a los aspectos relativos a su repercusión en la circulación y tráfico urbanos.

Disposición adicional segunda. Compromisos de financiación

En los convenios y contratos que se celebren para la financiación, ejecución y explotación de infraestructuras de transporte de interés metropolitano podrán adquirirse por la Administración de la Comunidad Autónoma de Andalucía compromisos de gastos que hayan de extenderse a ejercicios futuros por el número de anualidades y hasta el importe que determine el Consejo de Gobierno.

Disposición adicional tercera. Transporte por cable

Las competencias en materia de transporte de personas por cable en estaciones de invierno o esquí se ejercerán por la Comunidad Autónoma de Andalucía con independencia de que las instalaciones se ubiquen en uno o más municipios.

Disposición adicional cuarta. Infraestructuras de transporte y planeamiento urbanístico

Será de aplicación a los proyectos de infraestructuras de transportes por ferrocarril metropolitano declarados de interés metropolitano lo dispuesto en los [artículos 34](#) , [35](#) y [39](#) de la [Ley 8/2001, de 12 de julio \(LAN 2001. 302\)](#) , de Carreteras de Andalucía, debiendo en todo caso entenderse referidos a las infraestructuras de transportes y a la Consejería competente en materia de transportes.

Disposición adicional quinta. Actualización de la cuantía de las sanciones

Por acuerdo del Consejo de Gobierno se actualizarán las cuantías de las sanciones establecidas en la presente Ley, sin superar en ningún caso las variaciones experimentadas en el Índice de Precios al Consumo o sistema que lo sustituya, desde la fecha en que se realice la última actualización.

Disposición adicional sexta. Declaraciones de interés metropolitano

Los servicios, tráficos, infraestructuras e instalaciones declarados de interés metropolitano con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley se considerarán declarados de interés metropolitano a los efectos establecidos en la misma.

Disposición adicional séptima. Derechos y obligaciones de los usuarios

Sin perjuicio de lo establecido en la normativa vigente sobre disciplina de mercado y defensa del consumidor y usuario, la Comunidad Autónoma propiciará, de común acuerdo entre las empresas operadoras y las entidades representativas de los consumidores y usuarios, la elaboración de una carta de derechos y obligaciones de usuarios del transporte público de viajeros.

Disposición adicional octava. Identificación de los vehículos de transporte público interurbano regular de uso general de viajeros por carretera

Con el fin de promover la utilización de los transportes públicos y facilitar al usuario la identificación de la red autonómica de transportes interurbanos de viajeros, todos los vehículos que presten el servicio interurbano de transporte regular de uso general, además de la señalización obligatoria prevista en la legislación general de transportes, deberán disponer de unos requisitos de imagen comunes. Los plazos, las condiciones, características de color y rotulación se concretarán reglamentariamente, de manera que al menos los nuevos vehículos que se adscriban a las respectivas concesiones se identifiquen conforme al citado Reglamento desde su entrada en vigor.

Todo ello en el marco de los programas de mejora y de promoción de los servicios de transporte público interurbano regular de uso general.

Disposición adicional novena. Modificaciones puntuales de la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía

Se modifica el artículo 3, apartado 2, de la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía, que tendrá la siguiente redacción:

«La red de carreteras de Andalucía está formada por las siguientes categorías:

- a) La red autonómica, que comprende la red básica, la red intercomarcal y la red complementaria.
- b) La red provincial, compuesta por la red comarcal y la red local».

Como consecuencia de lo anterior, se modifican los artículos 4, 9, 17, 55 y 56 de la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía, suprimiéndose las denominaciones de categorías de carreteras que en ellos se contempla por las previstas en el [artículo 3.2](#) con la nueva redacción dada y suprimiéndose igualmente el párrafo final del apartado primero del [artículo 9](#).

Disposición transitoria primera. Autorización de transporte interurbano y licencia municipal de transporte urbano

La exigencia de autorización de transporte interurbano y licencia municipal simultáneas a que se refiere el [artículo 15.1](#) de esta Ley no será de aplicación para las personas físicas o jurídicas que en el momento de entrada en vigor de la misma sean titulares únicamente de licencia municipal. Dichas personas podrán continuar realizando el transporte urbano para el que estuvieran autorizadas y, en su caso, solicitar la autorización de transporte interurbano, siendo de aplicación para el otorgamiento de ésta las reglas previstas en la presente Ley.

Disposición transitoria segunda. Adaptación normativa

1. Las Corporaciones Locales adaptarán sus Ordenanzas en materia de transporte de viajeros a lo previsto en la presente Ley en el plazo de dos años.
2. Los Consorcios de Transporte Metropolitano que se encuentren constituidos a la entrada en vigor de la presente Ley adaptarán sus Estatutos y Reglamentos de Servicios a lo previsto en la misma en el plazo de dos años.
3. Los Consorcios para la gestión unitaria de los servicios de taxi, que se encuentren constituidos a la entrada en vigor de la presente Ley deberán adaptar sus Estatutos a lo previsto en la misma en el plazo de dos años.
4. En aquellos ámbitos territoriales donde se encuentren constituidos los Consorcios a que se refiere el apartado anterior para la gestión unitaria de los servicios de taxi y estén creados o se creen Consorcios de Transporte Metropolitano de los previstos en el [título IV](#), éstos podrán delegar el ejercicio de sus funciones en materia de Áreas Territoriales de Prestación Conjunta en los referidos Consorcios de taxis, conforme a lo establecido en el [artículo 18.3](#) de la presente Ley.

Disposición transitoria tercera. Concesiones interurbanas preexistentes en ámbitos municipales

A la entrada en vigor de la presente Ley, las actuales concesiones preexistentes de transporte regular de viajeros por carretera permanentes y de uso general de titularidad de la Comunidad Autónoma de Andalucía que se desarrollen íntegramente dentro de un mismo término municipal, continuarán explotándose por sus adjudicatarios, pudiendo los respectivos Ayuntamientos subrogarse en los derechos y obligaciones que, como Ente concedente, tiene la Junta de Andalucía. De no acordarse dicha subrogación por el respectivo Ayuntamiento, la explotación de los servicios continuará manteniéndose bajo la titularidad de la Junta de Andalucía hasta que finalice el plazo de validez de cada una de las concesiones otorgadas.

Disposición transitoria cuarta. Planes Intermodales de Transporte

Los Planes Intermodales de Transporte que a la entrada en vigor de la presente Ley no hubiesen sido aprobados por el Consejo de Gobierno se ajustarán en cuanto a su denominación, contenido y tramitación a lo dispuesto en esta Ley para los Planes de Transporte Metropolitano.

Disposición transitoria quinta. Distribución de ingresos en los Consorcios de Transporte Metropolitano

Hasta la aprobación del correspondiente Plan de Transporte Metropolitano, los Consorcios previstos en el [título IV](#) de esta Ley determinarán la forma de efectuar el reparto de los ingresos obtenidos por utilización de títulos multimodales.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa

Quedan derogadas cuantas normas de igual o inferior rango en lo que contradigan o se opongan a lo dispuesto en la presente Ley.

Disposición final primera. Legislación supletoria

En todo lo no previsto en esta Ley se estará a lo dispuesto en la legislación vigente reguladora de los transportes interurbanos por carretera y ferrocarril.

Disposición final segunda. Habilitación normativa

Se autoriza al Consejo de Gobierno para dictar, a propuesta de la Consejería competente en materia de transportes, las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo de esta Ley.

Disposición final tercera. Entrada en vigor

La presente Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial de la Junta de Andalucía».