

Informe 10/2009 sobre el  
Anteproyecto de Ley de garantía  
de la movilidad y ordenación del  
transporte por carretera de la  
Comunidad de Madrid

Consejo Económico y Social  
Comunidad de Madrid

El Consejo Económico y Social de la Comunidad de Madrid tiene entre sus funciones la de emitir Informe preceptivo no vinculante, con carácter previo a la aprobación de Proyectos de Ley y Decretos del Consejo de Gobierno sobre la política económica y social de la Comunidad de Madrid, según dispone el párrafo b) del artículo 4 de la Ley 6/1991, de 4 de abril, de creación del Consejo Económico y Social.

Previo debate en la Comisión de Trabajo creada al efecto, el Pleno del Consejo Económico y Social de la Comunidad de Madrid, bajo la presidencia de su titular, D. Francisco Cabrillo Rodríguez, en su sesión de hoy, día 29 de julio de 2009, aprobó por dieciséis votos a favor, siete votos en contra y una abstención, el siguiente

## **INFORME**

## **INFORME 10/2009 SOBRE EL ANTEPROYECTO DE LEY DE GARANTÍA DE LA MOVILIDAD Y ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERA DE LA COMUNIDAD DE MADRID**

### **1. Información recibida.**

El texto del Anteproyecto de Ley tuvo su entrada en este Consejo el día 16 de julio de 2009 a fin de que se proceda a la emisión del correspondiente informe por el procedimiento de urgencia; acompañándose al mismo: Certificado del Acuerdo por el que se solicita informe con carácter urgente, al Consejo Económico y Social sobre el Anteproyecto de Ley de Garantía de la Movilidad y Ordenación del Transporte por Carretera de la Comunidad de Madrid; Anteproyecto de Ley de Garantía de la Movilidad y Ordenación del Transporte por Carretera de la Comunidad de Madrid; memoria económica; memoria de oportunidad y necesidad; informe del Impacto por razón de género; e informe del servicio jurídico.

Con fecha 20 de julio de 2009 se produjo la comparecencia del Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid, D. Ángel Yuste Castillejos, para presentar el contenido del Anteproyecto y responder a las preguntas de los miembros de la Comisión de Trabajo.

### **2. Contenido del Anteproyecto de Ley.**

En el Anteproyecto de Ley de Garantía de la Movilidad y Ordenación del Transporte por Carretera de la Comunidad de Madrid se introducen

disposiciones que plasman un desarrollo básico de las competencias estatutarias en materia de transporte por carretera, dejando para el futuro la reglamentación de aspectos parciales mediante decreto.

En la norma que se propone, se ha intentado sintetizar la abundante legislación, tanto estatal como autonómica, para obtener una herramienta legal que mantenga la armonía con el resto de la normativa vigente, a la vez que desarrolla las competencias de la Comunidad de Madrid, atendiendo a la situación de vanguardia que –en materia de movilidad– tiene nuestra región.

El artículo 26.1.6 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid confiere a ésta competencia exclusiva en materia de “ferrocarriles, carreteras y caminos cuyo itinerario discorra íntegramente en el territorio de la Comunidad de Madrid y, en los mismos términos, sobre el transporte terrestre y por cable. Centros de contratación y terminales de carga en materia de transportes terrestres en el ámbito de la Comunidad.” Adicionalmente, en virtud del artículo 28.1.13 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, corresponde a la Comunidad la ejecución de la legislación del Estado en materia de “transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino en el territorio de la Comunidad de Madrid, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserva el

Estado”. El ejercicio de estas competencias, con arreglo al apartado 2 del citado artículo 28, comprende “la administración, ejecución y, en su caso, inspección, así como la facultad de dictar reglamentos internos de organización de los servicios correspondientes, de conformidad con las normas reglamentarias de carácter general que, en desarrollo de su legislación, dicte el Estado”.

Circunstancias como la densidad de población en la Comunidad de Madrid, su distribución territorial, el crecimiento acelerado en los últimos años y las necesidades de sectores económicos fuertemente dependientes del transporte, aconsejan el desarrollo de las competencias estatutarias como una premisa imprescindible para satisfacer el amplio espectro de necesidades que en esta materia se plantean. A la vez, es preciso actualizar los aspectos más obsoletos de las normas vigentes para crear las herramientas jurídicas que permitan aprovechar las oportunidades futuras. En definitiva, la consideración de la especial relevancia del transporte por carretera para el desarrollo económico y social de la Comunidad de Madrid y la voluntad de garantizar un sistema de movilidad sostenible, justifican la promulgación de una norma como la presente.

La Ley se estructura en tres títulos y tres disposiciones finales:

- a) El Título Preliminar que contiene disposiciones generales tales como objeto y finalidad de la norma; ámbito de aplicación; los principios básicos y objetivos de la regulación del sector del transporte; conceptos, competencias de la Comunidad de Madrid y; planificación.

- b) El Título Primero sobre el régimen de los servicios del transporte por carretera, donde se regula la gestión de los servicios públicos en materia de transporte; la colaboración y cooperación entre empresas de transporte y la Administración; las normas aplicables a los distintos tipos de servicios y; la coordinación de los servicios urbanos e interurbanos.
- c) El Título Tercero regula el régimen sancionador.
- d) Las disposiciones finales primera, segunda y tercera, regulan la Habilitación para la actualización de sanciones; la Habilitación para el desarrollo reglamentario y; la entrada en vigor de la norma.

### 3. Consideración general

Este Consejo considera oportuna la decisión del Gobierno de la Comunidad de Madrid de crear una herramienta legal que permita el desarrollo ordenado de las competencias en materia de transporte.

Asimismo, se considera de manera positiva que, de acuerdo a un saludable principio de economía normativa, se evite regular lo que ya está regulado en la legislación estatal y se legisle aportando exclusivamente las innovaciones que precisa la región, y cimentando las posibilidades de futuros desarrollos reglamentarios.

### 4. Recomendaciones

**Primera.** Este Consejo recomienda que la Comunidad de Madrid contemple la novación o ampliación del término concesional de los servicios públicos de transporte regular de viajeros, vinculándolo, en su caso, a determinadas acciones de actualización y modernización (innovaciones

tecnológicas, medioambientales y de gestión empresarial, y mejora del material móvil), y a la adaptación a la demanda y al escenario económico actual, contribuyendo con ello, además, al mantenimiento de los puestos de trabajo.

**Segunda.** Este Consejo recomienda que la entrada en vigor de la norma se haga efectiva el día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, y no un mes después como se prevé en el Anteproyecto; dado que la misma no parece tener una especial complejidad y no parece necesario adoptar un plazo mayor.

**Tercera.** Este Consejo recomienda que, así como existe un Consejo Nacional de Transportes Terrestres, se contemple la creación de un Consejo Regional de Transporte, para asesoramiento, consulta y debate sectorial en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes.

**Cuarta.** Este Consejo recomienda, en la tercera línea del apartado 1 del artículo 3, añadir detrás de la palabra “social” la siguiente expresión “, y mejorar su calidad de vida”.

**Quinta.** Este Consejo recomienda, al final del apartado 2 del artículo 6, tras la palabra “favorable” añadir la siguiente expresión “, siempre que afecten a más de un municipio”.

**Sexta.** Este Consejo recomienda que en el artículo 7, donde se mencionan “otros servicios distintos de transporte por carretera, de ámbito autonómico”, se aclare a qué otros servicios se refiere.

**Séptima.** Este Consejo recomienda que en el artículo 8, apartado 5, tras la palabra “concesión” se añada la siguiente frase “, y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo,”.

**Octava.** En relación con el artículo 11.2 del Anteproyecto, el Consejo Económico y Social recomienda que se tengan en cuenta las sugerencias formuladas por el servicio jurídico de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid.

**Novena.** Este Consejo recomienda modificar en parte la redacción del Anteproyecto por considerar que algunos términos, expresiones, o estilos utilizados en el mismo no son del todo apropiados o inequívocos. Las modificaciones recomendadas son las siguientes:

- en la exposición de motivos, en la segunda línea del párrafo tercero, sustituir la palabra “exponencial” por la palabra “acelerado”.
- en el artículo 1, en la primera línea del segundo párrafo cambiar la palabra “eficaz” por la palabra “eficiente”.
- en el apartado 1 del artículo 3, en la primer línea, suprimir la palabra “la” y añadir las palabras “una mejor”; de modo que la frase quede de la siguiente manera “1. La regulación del transporte por carretera persigue una mejor vertebración territorial...”.
- en el apartado 1 del artículo 3, en la segunda línea, sustituir el término “facilitando” por las palabras “para facilitar” y sustituir “promoviendo” por los términos “para promover”.
- en el comienzo del artículo 9, suprimir los términos “Administración de la”.
- en el final del apartado 3, del artículo 11, suprimir las palabras “a todas las zonas urbanas”.

**Décima.** Por último, este Consejo propone que en el último párrafo del Preámbulo se incluya la mención a que ha

sido oído este Consejo Económico y Social.

Rocío Albert López-Ibor  
**SECRETARIA GENERAL**

V<sup>OB</sup> Francisco Cabrillo Rodríguez  
**PRESIDENTE**

## **VOTO PARTICULAR DEL GRUPO SINDICAL AL INFORME 10/2009 SOBRE EL ANTEPROYECTO DE LEY DE GARANTÍA DE LA MOVILIDAD Y ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERA DE LA COMUNIDAD DE MADRID**

El Grupo Sindical del Consejo Económico y Social de la Comunidad de Madrid, pone de manifiesto su desacuerdo y, por consiguiente su Voto Negativo al Informe 10/2009, relativo al Anteproyecto de Ley de Garantía de la Movilidad y Ordenación del Transporte por Carretera de la Comunidad de Madrid, en base a las siguientes:

### **CONSIDERACIONES PREVIAS:**

**PRIMERA.-** Desde este Grupo Sindical, ha sido una constante, a través de toda la serie de reuniones que hemos llevado a cabo en el Grupo de Trabajo creado al efecto, la búsqueda de un Informe de consenso, cuestión que no ha podido llevarse a cabo por las continuas trabas que desde la respectiva Consejería de Transportes e Infraestructuras se han tratado de introducir dentro del Grupo de Trabajo.

Todo ello en aras de una optimización de los servicios de las empresas concesionarias, contribuyendo con ello a hacer rentables las inversiones realizadas con el convencimiento de se aportarían nuevas tecnologías y que redundarían en los usuarios y por ende en los trabajadores pertenecientes a las mismas y en especial para el mantenimiento de los puestos de trabajo y de las condiciones sociales y laborales de los mismos.

**SEGUNDA.-** Por parte del Grupo Sindical, se llegó al acuerdo de que debía crearse un Consejo Regional de Transporte, para asesoramiento y consulta, con representación de los agentes sociales (empresarios y Sindicatos), siguiendo el modelo estatal del Consejo Nacional de Transportes Terrestres.

**TERCERA.-** La representación Sindical no tuvo inconveniente en la introducción de una disposición transitoria relativa a la prórroga de las concesiones existentes en la actualidad, con objeto de optimizar los servicios de las empresas y hacer rentables sus inversiones, incentivando para que se aporten nuevas tecnologías, que beneficien a los usuarios.

**CUARTA.-** Hubo consenso, también, en el hecho de recomendar la entrada en vigor de la Ley, pasando de un mes, al día siguiente de su publicación en el BOCM, entendiéndose que no tenía especial complejidad.

**QUINTA.** Este Grupo Sindical, al igual que el Consejo recomienda, al final del apartado 2 del artículo 6, tras la palabra “favorable” añadir la siguiente expresión “, siempre que afecten a más de un municipio”.

**SEXTA.** Del mismo modo se recomienda que en el artículo 7, donde se mencionan “otros servicios distintos de transporte por carretera, de ámbito autonómico”, se aclare a qué otros servicios se refieren.

**SÉPTIMA.** Recomendamos igualmente que en el artículo 8, apartado 5, tras la palabra “concesión” se añada la siguiente frase “, y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo,”.

**OCTAVA.** En relación con el artículo 11.2 del Anteproyecto, se acordó recomendar que se tengan en cuenta las sugerencias formuladas por el servicio jurídico de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid.

**NOVENA.** Este Grupo Sindical, recomienda modificar en parte la redacción del Anteproyecto por considerar que algunos términos, expresiones, o estilos utilizados en el mismo no son del todo apropiados o inequívocos. Las modificaciones recomendadas son las siguientes:

- en la exposición de motivos, en la segunda línea del párrafo tercero, sustituir la palabra “exponencial” por la palabra “acelerado”.
- en el artículo 1, en la primera línea del segundo párrafo cambiar la palabra “eficaz” por la palabra “eficiente”.
- en el apartado 1 del artículo 3, en la primer línea, suprimir la palabra “la” y añadir las palabras “una mejor”; de modo que la frase quede de la siguiente manera “1. La regulación del transporte por carretera persigue una mejor vertebración territorial...”.
- en el apartado 1 del artículo 3, en la segunda línea, sustituir el término “facilitando” por las palabras “para facilitar” y sustituir “promoviendo” por los términos “para promover”.
- en el comienzo del artículo 9, suprimir los términos “Administración de la”.
- en el final del apartado 3, del artículo 11, suprimir las palabras “a todas las zonas urbanas”. El verdadero problema se planteó al abordar el análisis de los artículos 6.2 y 11.2, relativos a Planificación y Coordinación de servicios urbanos e interurbanos.

Ante lo cual este Grupo Sindical del Consejo Económico y Social tiene la impresión inmediata que la Comunidad de Madrid busca la exclusividad en materia de ordenación del transporte en todos y cada uno de los municipios de la Comunidad, deseando realizar las siguientes...

## **CONSIDERACIONES ESPECÍFICAS**

### **PRIMERA: AUTONOMIA LOCAL.-**

La palabra autonomía significa, etimológicamente, la potestad de ciertos entes para dotarse a sí mismo de normas propias.

Los entes locales, en cuanto partes de un todo estatal, tienen garantizada su autonomía, según el artículo 137 de la Constitución, “para la gestión de sus respectivos intereses”.

La doctrina del T.C., enfatiza el carácter de la autonomía local, en cuanto derecho a participar en la gestión de los intereses respectivos de estas comunidades, matizando en su S.T.C. 170/89 de 19 de octubre que: «[...] sería contrario a la autonomía municipal una participación inexistente o meramente simbólica que hiciera inviable la participación institucional de los Ayuntamientos».

El carácter complejo del Estado español, a raíz de las previsiones de la Constitución Española, obliga a concretar el concepto. Es lo que ya ha hecho el Tribunal Constitucional, el cual en su Sentencia de 2 de febrero de 1981 (F.J. 3) ha afirmado:

«Ante todo, resulta claro que la autonomía hace referencia a un poder limitado. En efecto, autonomía no es soberanía, y aún este poder tiene sus límites y, dado que cada organización territorial dotada de autonomía es una parte del todo, en ningún caso el principio de autonomía puede oponerse al de unidad, sino que es precisamente dentro de éste donde alcanza su verdadero sentido, como expresa el art. 2 de la Constitución».

De ahí que el art. 137 C.E. delimite el ámbito de estos poderes autónomos, circunscribiéndose a la «gestión de sus respectivos intereses», lo que exige que se dote a cada ente de todas las competencias propias y exclusivas que sean necesarias para satisfacer el interés respectivo. En sentido más claro se refiere el artículo 140 al decir que la CE garantiza la autonomía de los municipios.

Con objeto de no alargarnos más en este razonamiento, citaremos los artículos relativos a la Autonomía municipal de nuestro derecho positivo: Ley reguladora de la Bases de Régimen Local Ley 7/1985, artículos 55, 56, 57, 58 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 667, y 68. Al igual que la Ley de la Jurisdicción Contencioso Administrativa Ley 29/1998, artículo 19.

## **SEGUNDA: PLANIFICACIÓN.-**

El artículo 6.2 del Anteproyecto plantea serias dudas de constitucionalidad. Es cierto que se ha modificado lo de “informe preceptivo y vinculante” por “previo”, no sabemos si se refiere a todas infraestructuras, tanto municipales como estatales, o solo a las municipales, para terminar diciendo que en caso de ser municipales tendrá que ser además favorable. Entendemos que se trata, caso de tener influencia o que afecte a mas de un municipio.

Es de tener en cuenta, en lo referente al informe previo de la Consejería competente, que la implantación de nuevas infraestructuras de transportes, en competencia del Consorcio Regional de Transportes, con lo cual entramos en competencias que ya están adjudicadas.

## **TERCERA: COORDINACIÓN.-**

En lo referente al artículo 11.2, no es que presente serias dudas sino que se aleja de la lógica jurídica, puesto que habla de planes, actos y resoluciones que afecten a la movilidad o transporte que trascienda del ámbito de sus municipios.

Si analizamos esta primera parte extraeremos la conclusión que entra de lleno en la Autonomía Municipal, al hablar de planes no se sabe a ciencia cierta a lo que se refiere, puesto que en la movilidad y el transporte inciden los Planes generales , donde su procedimiento de aprobación está regulado en otras normas, los planes de movilidad son competencia de los Ayuntamientos, con independencia de su incidencia, relativa, en otros municipios.

En lo referente a los actos y resoluciones no podemos olvidar que una vez dictados son ejecutivos, pero además existe un mecanismo de impugnación ante los tribunales, es difícil que se efectúe una denuncia sobre resoluciones puesto que sería un juicio de intenciones, es decir que sin que estén en funcionamiento, las consideramos que distorsionan gravemente los desplazamientos de otros municipios.

Requerirá denuncia, pero no se especifica qué número de personas o de desplazamientos han de verse afectados para que se considere que afecte gravemente, con lo que se crea una inseguridad jurídica permanente.

Previo informe vinculante, nada se dice del tiempo máximo para emitir dicho informe, de si esto hace que se paralicen planes actos o resoluciones, esto hace que a la inseguridad jurídica se una la arbitrariedad y la intromisión en la Autonomía Municipal.

A mayor abundamiento, el apartado 2 del artículo 11, habla de actos y resoluciones, no se explica en modo alguno cómo puede haber denuncia de otro ayuntamiento sobre competencias propias en el primer caso y denuncia sobre resoluciones sin haber entrado en vigor y comprobar si estas afectan gravemente a la movilidad de otros ciudadanos de otros municipios

No acertamos a discernir qué sentido tiene este artículo, a no ser que se trate de crear un intervencionismo del Gobierno Regional en las Entidades Locales y especialmente en la Capital.

#### **CUARTA: RÉGIMEN SANCIONADOR.-**

EL Título II llama la atención por novedoso, puesto que se hace una deriva de la responsabilidad sobre “personas físicas o jurídicas que realicen actividades de transporte por carretera y auxiliares o complementarias del mismo, contempladas en esta ley o afectadas por su contenido”, es decir un régimen sancionador sin saber a ciencia cierta qué se sanciona, o lo que es mas grave cuáles son los supuestos sancionables.

Desde este grupo Sindical del Consejo Económico y Social de la Comunidad de Madrid, desearíamos hacer las siguientes...

#### **RECOMENDACIONES:**

Suprimir el apartado 2 del artículo 11, por considerar que es claramente anticonstitucional, al vulnerar el principio de Autonomía municipal.

Aclarar el concepto del artículo 6.2 si se refiere a todas las infraestructuras o sólo a las municipales, puesto que en caso contrario entraría en colisión con las competencias estatales.

Consideramos prioritario que la Comunidad de Madrid de los pasos necesarios en la dirección de realizar una Ley Integral de Movilidad Sostenible, que aborde todas las necesidades de los ciudadanos y solucione de forma global todos los aspectos que la movilidad entraña, dado que el anteproyecto que se nos presenta a informe no se trata de una Ley de Movilidad, sino mas bien de una Ley de Ordenación del Transporte por Carretera, por lo que recomendamos que se suprima del Título del la Ley las palabras “Garantía de Movilidad”.

Este Grupo Sindical del Consejo Económico y Social de la Comunidad de Madrid, aboga por una Ley de Movilidad, cuyos objetivos básicos sean:

- Integrar las políticas de desarrollo urbano y económico con las de movilidad, minimizando de esta forma los desplazamientos.
- Movilidad que se satisfaga en un tiempo y con un coste razonable y que minimice los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas.

- Aprovechamiento de los transportes colectivos, estableciendo mecanismos de coordinación.
- Tratar de disminuir la congestión en las zonas urbanas a través de medidas incentivadoras y de fomento del uso del transporte público y realizando actuaciones disuasorias de la utilización del vehículo privado.
- Establecer fórmulas de integración tarifaria del transporte público en áreas metropolitanas.
- Ajuste de los sistemas de transporte a la demanda en zonas de baja densidad poblacional.
- Aumento de la seguridad y lucha contra la congestión y la contaminación.
- Primar la intermodalidad.
- Uso de las nuevas tecnologías en materia de transporte para hacerlo más eficiente y seguro.
- Favorecer los sistemas de transporte público a la demanda en los polígonos industriales o concentraciones de gran actividad laboral (centros de servicios, hospitales, aeropuertos...).

FDO.: CARMEN LÓPEZ RUIZ  
PORTAVOZ UGT EN EL CES

FDO.: JAIME CEDRÚN LÓPEZ  
PORTAVOZ CC.OO. EN EL CES

# ANTEPROYECTO DE LEY DE GARANTÍA DE LA MOVILIDAD Y ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERA DE LA COMUNIDAD DE MADRID

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El artículo 26.1.6 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid confiere a ésta competencia exclusiva en materia de “ferrocarriles, carreteras y caminos cuyo itinerario discorra íntegramente en el territorio de la Comunidad de Madrid y, en los mismos términos, sobre el transporte terrestre y por cable. Centros de contratación y terminales de carga en materia de transportes terrestres en el ámbito de la Comunidad.”

Adicionalmente, en virtud del artículo 28.1.13 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, corresponde a la Comunidad la ejecución de la legislación del Estado en materia de “transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino en el territorio de la Comunidad de Madrid, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserva el Estado”. El ejercicio de estas competencias, con arreglo al apartado 2 del citado artículo 28, comprende “la administración, ejecución y, en su caso, inspección, así como la facultad de dictar reglamentos internos de organización de los servicios correspondientes, de conformidad con las normas reglamentarias de carácter general que, en desarrollo de su legislación, dicte el Estado”.

Circunstancias como la densidad de población en la Comunidad de Madrid, su distribución territorial, el crecimiento exponencial en los últimos años y las necesidades de sectores económicos fuertemente dependientes del transporte, aconsejan el desarrollo de las competencias estatutarias como una premisa imprescindible para satisfacer el amplio espectro de necesidades que en esta materia se plantean. A la vez, es preciso actualizar los aspectos más obsoletos de las normas vigentes para crear las herramientas jurídicas que permitan aprovechar las oportunidades futuras.

En definitiva, la consideración de la especial relevancia del transporte por carretera para el desarrollo económico y social de la Comunidad de Madrid y la voluntad de garantizar un sistema de movilidad sostenible, justifican la promulgación de una norma como la presente.

La Ley se estructura en tres títulos y tres disposiciones finales, y se dicta al amparo de las competencias atribuidas a la Comunidad de Madrid en el artículo 26.1, apartado 6, de su Estatuto de Autonomía.

## TÍTULO PRELIMINAR Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto y finalidad.*

La presente ley tiene por objeto la regulación integrada, en el ejercicio de las competencias propias de la Comunidad de Madrid, del transporte por carretera en el ámbito regional.

Su finalidad es lograr un sistema de transporte, eficaz y coordinado, que satisfaga adecuadamente las necesidades de movilidad de los ciudadanos de la Comunidad, y propicie el desarrollo de la iniciativa privada en un marco libre competencia.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Se regirá por esta ley el transporte de viajeros y mercancías por carretera que se desarrollen íntegramente en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, así como sus servicios complementarios y actividades auxiliares. Lo expuesto ha de entenderse con estricto respeto a las competencias estatales en la materia.

Artículo 3. *Principios básicos y objetivos de la regulación del sector del transporte.*

1. La regulación del transporte por carretera persigue la vertebración territorial de la Comunidad, facilitando la movilidad de sus habitantes y promoviendo el desarrollo económico y la cohesión social.

2. La prestación de los servicios de transporte, así como la construcción y explotación de las instalaciones a aquéllos vinculadas, procurarán minimizar el impacto sobre el medio ambiente y buscar el consumo eficiente de recursos, en los términos establecidos por la legislación vigente.

3. Los titulares de las instalaciones de transporte público de personas y los operadores de los distintos servicios adoptarán las medidas necesarias para garantizar el acceso a los mismos a las personas con movilidad reducida, de acuerdo con la normativa específica en esta materia.

Artículo 4. *Conceptos.*

Los conceptos técnicos y legales que se recogen en esta ley tienen el alcance y el sentido que se les atribuye por la vigente legislación estatal reguladora de cada modo de transporte.

Artículo 5. *Competencias de la Comunidad de Madrid.*

1. Corresponde a la Comunidad de Madrid, en materia de transportes, el ejercicio de las siguientes competencias:

- a) La potestad legislativa, la reglamentaria y la función ejecutiva, de acuerdo con lo dispuesto en el Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid.
- b) La inspección de servicios e infraestructuras y la imposición de las oportunas sanciones en el ámbito de las competencias que le son propias o que le hayan sido delegadas.
- c) Facilitar el derecho a la movilidad de los ciudadanos en todo su territorio, la intermodalidad y libre elección de los medios de transporte, ya sean públicos o privados.

d) Velar por el correcto funcionamiento de la red de transportes públicos de la Comunidad, ejerciendo las funciones de planificación, ordenación y coordinación con arreglo a lo previsto en la presente ley, y demás disposiciones vigentes.

e) Las relativas a precios, cánones y tarifas que le estén legalmente atribuidas, en materia de transportes públicos.

f) La participación en los órganos representativos de ámbito nacional y de carácter sectorial en materia de transportes, así como en los órganos de administración de las entidades públicas de titularidad estatal relacionadas con los distintos modos de transporte en la forma que establezca el Estado.

g) Cualquiera otra que se determine normativamente, así como aquellas competencias o funciones que hayan sido o sean en el futuro delegadas o transferidas a la Comunidad de Madrid por el Estado.

2. La Comunidad de Madrid ejercerá sus competencias ejecutivas en materia de transportes a través de la consejería competente, cuyo titular ejercerá la autoridad regional en la materia, sin perjuicio de las competencias del Consejo de Gobierno.

3. La Comunidad de Madrid, a través de la consejería competente en materia de transportes, colaborará con las instituciones afines, tanto estatales como municipales, para lograr una coordinación adecuada de los modos de transporte y la mejora de la movilidad de los ciudadanos.

#### Artículo 6. *Planificación.*

1. La planificación territorial del transporte por carretera, dentro de la Comunidad de Madrid, corresponderá a sus órganos competentes bajo las directrices de la autoridad regional y tendrá como objetivo la integración de los distintos modos de transportes a través de un sistema común, eficaz y operativo, atendiendo a los principios de desarrollo sostenible y de accesibilidad.

2. A fin de coordinar adecuadamente la planificación o implantación de nuevas infraestructuras de transporte en el territorio de la Comunidad de Madrid, por parte de cualquier administración pública las iniciativas que, en esta materia, afecten a más de un municipio, requerirán el informe previo de la consejería competente en materia de transportes. En el caso de que las iniciativas sean municipales, el informe deberá ser, además de previo, favorable.

## TÍTULO I

### **Régimen de los servicios de transporte por carretera**

#### CAPÍTULO I

#### **Disposiciones generales**

#### Artículo 7. *Los servicios de transporte por carretera.*

Sin perjuicio de los servicios regulados por la normativa estatal, la Comunidad de Madrid, en ejercicio de sus competencias exclusivas y atendiendo a las particularidades y necesidades existentes en su territorio, podrá regular otros servicios distintos de transporte

por carretera, de ámbito autonómico, y someter su prestación a la obtención de las autorizaciones correspondientes.

*Artículo 8. Gestión de servicios públicos en materia de transporte.*

1. Los servicios de transporte público regular permanente de viajeros de uso general, prestados íntegra y exclusivamente en su ámbito territorial, son servicios públicos de carácter esencial y de titularidad de la Comunidad de Madrid. Su explotación por empresas privadas, cuando el servicio no se gestione directamente por aquélla, se llevará a cabo a través de la oportuna habilitación administrativa.

2. La Administración podrá someter a un mismo procedimiento de licitación más de un servicio público de esta clase para su gestión mediante una sola concesión, cuando las condiciones económicas favorables de uno o más de los servicios proyectados compense itinerarios deficitarios.

3. La duración de los contratos administrativos para la prestación de esta clase de servicios será limitada y no podrá superar diez años. No obstante, por razón de las condiciones de amortización de los activos, la duración del contrato podrá prolongarse durante, como máximo, la mitad del periodo original, si la empresa prestadora del servicio público aporta elementos del activo que sean significativos en relación con la totalidad de los necesarios para prestar los servicios de transporte de viajeros objeto del contrato.

4. Los nuevos servicios de transporte público regular permanente de viajeros de uso general, de titularidad del Estado o de otra Comunidad distinta de la de Madrid, no podrán servir tráficos que unan entre sí localidades de la Comunidad de Madrid, salvo autorización expresa de la Consejería competente en materia de transportes.

5. Los servicios de transporte público regular permanente de viajeros de uso general, en los que la insuficiente demanda haga inviable su gestión por concesión, podrán prestarse al amparo de una autorización administrativa especial cuya duración no podrá exceder lo previsto en el apartado 3 del presente artículo.

*Artículo 9. Colaboración y cooperación entre empresas de transporte y la Administración.*

La Administración de la Comunidad de Madrid, en el marco de la normativa vigente y dentro del respeto a una libre y leal competencia empresarial, promoverá la colaboración entre las empresas de transporte, incentivando fórmulas de cooperación e integración entre ellas que las haga más competitivas y eficientes. A estos efectos, el Comité Madrileño de Transporte por Carretera, entidad corporativa de base privada, se configura como un órgano de representación y colaboración de las asociaciones de transporte, con las diferentes Administraciones Públicas existentes en la Comunidad de Madrid.

## CAPITULO II **Transporte urbano**

*Artículo 10. Normas aplicables a las distintas clases de servicios.*

1. Los servicios urbanos de transporte regular permanente de uso general se regirán, sin perjuicio de la aplicación de la normativa básica estatal que les afecte, por la presente ley, por la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los

Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, por la normativa de desarrollo de éstas y por las correspondientes Ordenanzas Municipales.

2. El transporte de viajeros en vehículos de turismo se regulará por la citada Ley 20/1998, de 27 de noviembre y su normativa de desarrollo, así como por las disposiciones específicas dictadas por las entidades locales competentes.

Artículo 11. *Coordinación de servicios urbanos e interurbanos.*

1. Los transportes urbanos e interurbanos por carretera, especialmente los que constituyan transportes públicos regulares permanentes de uso general, se coordinarán de acuerdo con las reglas establecidas al efecto por la Comunidad de Madrid, respetando las competencias que corresponden a los municipios, los acuerdos y convenios que con los mismos se celebren y las competencias del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid.

2. Con el fin de garantizar la movilidad supramunicipal, los planes, actos y resoluciones de los Ayuntamientos relativos a movilidad o transporte, que trasciendan del ámbito estricto de sus municipios, o distorsionen gravemente los desplazamientos de otros municipios requerirán, siempre que medie denuncia de alguno de ellos, informe previo vinculante de la consejería competente en materia de transportes.

3. Los municipios de la Comunidad de Madrid velarán para que los servicios de transporte público discrecional de viajeros tengan la mayor accesibilidad posible a todas las zonas urbanas.

## TÍTULO II **Régimen sancionador**

Artículo 12. *Alcance del régimen sancionador en materia de transporte por carretera.*

La responsabilidad administrativa derivada de las infracciones a las que se hace referencia en este título se exigirá a las personas físicas o jurídicas que realicen actividades de transporte por carretera y auxiliares o complementarias del mismo, contempladas en esta ley o afectadas por su contenido.

Artículo 13. *Infracciones, sanciones y procedimiento.*

1. Los tipos infractores que, en materia de transporte por carretera, generan responsabilidad administrativa en la Comunidad de Madrid, serán los recogidos en el Título V de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y en el Capítulo V de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

2. Las infracciones se sancionarán con arreglo al procedimiento, cuantía y circunstancias que contemplan las leyes citadas, y prescribirán en los plazos fijados en ellas.

Artículo 14. *Órganos competentes para el ejercicio de la potestad sancionadora.*

1. Son órganos competentes para la imposición de las sanciones:

- a) El director general competente en materia de transportes para la imposición de toda clase de sanciones por infracciones de transporte por carretera, salvo las reservadas al Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid en materia de transporte público regular de viajeros.
  - b) En el ámbito de los transportes urbanos de la Comunidad de Madrid, el órgano municipal que legalmente tenga atribuida dicha competencia.
2. Todo ello se entiende sin perjuicio de las competencias en materia de inspección y sanción reservadas a la Administración del Estado y a las Administraciones Locales.

Disposición final primera. *Habilitación para la actualización de sanciones.*

Se habilita al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que, mediante decreto, y respecto de los servicios, actividades e instalaciones de transporte de su competencia, pueda actualizar la cuantía de las sanciones establecidas en la presente ley.

Disposición final segunda. *Habilitación para el desarrollo reglamentario.*

Sin perjuicio de las facultades atribuidas por esta ley a la consejería competente en materia de transportes, se habilita al Gobierno de la Comunidad de Madrid para dictar cuantas disposiciones sean precisas para el desarrollo y cumplimiento de lo previsto en la misma.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

La presente ley entrará en vigor un mes después del día de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.