

## **Nueva Ley de Transporte de Viajeros por Carretera de Cantabria**

**Ley 1/2014, de 17 de noviembre**

*Iuliana Raluca Stroie*  
*Centro de Estudios de Consumo*  
*Universidad de Castilla-La Mancha*

*Fecha de publicación: 18 de febrero de 2015*

El pasado 13 de diciembre se publicó en el BOE la Ley 1/2014, de 17 de noviembre, de Transporte de Viajeros por Carretera de Cantabria que se propone regular los aspectos que son competencia de la Comunidad Autónoma y complementar la legislación del Estado. Hasta la publicación de la presente Ley, las actividades de transporte habían sido reguladas por la legislación estatal, constituida principalmente por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus disposiciones de desarrollo y fundamentalmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

Desde un punto de vista formal, la nueva ley se compone de siete capítulos (Capítulo I. Disposiciones generales; Capítulo II. Competencias, personas usuarias y financiación; Capítulo III. Transportes urbanos; Capítulo IV. Disposiciones particulares sobre determinados tipos de transporte; Capítulo V. Transporte de personas en vehículos de turismo; Capítulo VI. Actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera y Capítulo VII. Régimen sancionador), cuatro Disposiciones Adicionales, una Disposición Derogatoria y cinco Disposiciones Finales.

En el capítulo I referido a las Disposiciones Generales, se regulan el objeto y ámbito de aplicación de la Ley, los objetivos de la política de transportes y las definiciones de conceptos contenidos en la misma. Cabe destacar, en relación con los objetivos de la Ley, contemplados en su artículo 3, los relativos a la sostenibilidad, la modernización del transporte regular y la atención a los sectores sociales menos favorecidos, a las personas con movilidad reducida y a las zonas de baja densidad de población. Además, el artículo 4 incluye entre sus definiciones la del "transporte a la demanda", figura nueva que se espera sea de gran utilidad para resolver la demanda de movilidad en zonas rurales.

Las cuatro secciones que componen el capítulo II se refieren al régimen de competencias, a los órganos y los usuarios, a la coordinación e integración de los servicios y al régimen de financiación. En cuanto a las competencias, se da protagonismo a los municipios, previendo la competencia de los mismos en los transportes de personas por carretera que no rebasen el ámbito del término municipal. Por otra parte, se definen los derechos y obligaciones de los usuarios, que aparecen regulados en el artículo 9, y se crean las figuras de los Planes Coordinados de Servicios y los Planes de Movilidad, que se conciben como instrumentos de planificación para una adecuada coordinación e integración de los servicios de transporte.

El capítulo III regula los transportes urbanos, resaltando que el criterio para determinar que la competencia sea local se establece, en principio, en función de que el transporte se lleve a cabo dentro de los límites del término municipal. Asimismo, se prevé el régimen de prestación de los servicios regulares y de los discrecionales, estableciendo que, con carácter general, los primeros serán prestados en régimen de concesión administrativa y los segundos por medio de autorización. Por último, se refiere a la coordinación de los servicios de transporte urbano e interurbano.

En el capítulo IV se recogen en sus cuatro secciones las disposiciones particulares sobre determinados tipos de transporte. La sección primera regula los servicios con condiciones especiales de prestación e introduce la figura del transporte a la demanda como una fórmula pensada para dar servicio a zonas con baja densidad poblacional, que supone un concepto intermedio entre lo que supondría la existencia de una línea con itinerarios y horarios prefijados y lo que sería un servicio particular, como podría ser el de autotaxi, cuya regulación está desarrollada en el siguiente capítulo. La sección segunda estipula los transportes públicos regulares temporales de viajeros. Por su parte, la sección tercera se dedica a los transportes públicos regulares de uso especial en sus variados tipos: transporte escolar y de menores, asistencial, de trabajadores y de estudiantes. Finalmente, la sección cuarta se refiere a los transportes turísticos.

El capítulo V regula el transporte de personas en vehículos de turismo, en el que se siguen las líneas adoptadas por otras Comunidades Autónomas pero adaptadas a las características propias de Cantabria. De este modo se prevén los requisitos para la obtención de las licencias de autotaxi, las características de los vehículos destinados a la prestación de servicios municipales de autotaxi y las condiciones de prestación del servicio

El capítulo VI se refiere a las actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera y, más en concreto, a las estaciones de transporte de viajeros para dar respuesta a la falta de concreción de la normativa estatal en la materia.

Por último, el capítulo VII establece el régimen sancionador, manteniendo los criterios de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Se consideran infracciones las contenidas en la citada Ley, y en sus disposiciones de desarrollo, o normas que las sustituyan, relacionadas con el incumplimiento de las normas reguladoras de los transportes de viajeros por carretera y las sanciones se aplicarán de conformidad con lo previsto en la misma. Además, se consideran infracciones muy graves, la realización de transportes públicos de viajeros en vehículos de turismo cuando i) se inicie el servicio en un término municipal no autorizado; ii) se incumpla el régimen tarifario que resulte de aplicación; iii) no se contrate global de la capacidad del vehículo, salvo en los supuestos autorizados contemplados en la presente Ley; iv) se incumpla las condiciones técnicas, de identificación del municipio autorizante, 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 y v) se incumpla cualesquiera otras condiciones esenciales que puedan establecerse reglamentariamente o específicamente, en la licencia municipal, en su caso.

La competencia para la inspección y sanción de las infracciones corresponderá a los órganos competentes para el otorgamiento de los contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general, o de las correspondientes autorizaciones y licencias de transporte de viajeros sin perjuicio de que existiendo razones justificadas o por insuficiencia de los servicios municipales, no pueda ser ejercida por éstos, se deban articular fórmulas de cooperación o delegación con las entidades locales.