

Legislació consolidada

Versió vigent: 01.01.2024 -

Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana.

(DOGV núm. 6495 de 05.04.2011)

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

PREÀMBUL

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

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

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

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

Gràcies a la Unió Europea disposem d'una àmplia bateria d'anàlisi, criteris, objectius i normes que ens permeten avançar cap a este objectiu a l'uníson amb la resta dels països membres, i donar solucions semblants a problemes que són comuns a tota la ciutadania europea. Ens trobem, així, davant d'un nou escenari integrat en la seua essència per una sèrie d'interessants disposicions: les directives comunitàries 91/440 i 51/2004, que estableixen un nou model de prestació de servicis ferroviaris amb separació de la infraestructura i els servicis, la Directiva 2004/49, que estableix les bases per a avançar en la seguretat ferroviària, el Reglament CE 1371/2007, sobre els drets dels usuaris del ferrocarril i, especialment, el Reglament CE 1370/2007, de 23 d'octubre de 2007, sobre els servicis públics de transport, que defineix un nou escenari de tanta profunditat en la matèria que, sens dubte, per si sol acomoda la resta del marc legal vigent, i referma, així, els principis en què es basa, entre els quals cal destacar molt especialment la consideració dels servicis de transport com un servici públic coherent amb les potestats genèriques de les administracions d'ordenació i gestió, i obert a la selecció del millor operador, ja siga públic o privat, que l'eficiència i l'interés general aconsellen en cada cas.

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

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

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

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

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

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

La promulgació de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, cenyida exclusivament als ferrocarrils d'interès general de l'Estat, implica que les diverses comunitats autònomes hagen de desenvolupar marcs normatius propis que regulen les infraestructures ferroviàries. En el cas de la Comunitat Valenciana, després d'analitzar la possibilitat d'una llei específica per a aquesta infraestructura, en el títol III s'ha optat per una solució més avançada com és la d'una norma estesa a qualsevol tipus d'infraestructures de transport, incloent-hi igualment les plataformes reservades per al transport públic quan no formen part d'una carretera, les infraestructures logístiques i altres de similars. En tot cas, sembla summament convenient mantenir en matèria d'infraestructures el major nivell possible d'homogeneïtat legislativa, de manera que els processos de planificació i execució d'infraestructures tenen en aquesta llei una regulació

semblant a la de la Llei 39/2003 abans assenyalada. El mateix passa amb les mesures tendents a assegurar la compatibilitat amb l'entorn (homòlogues a les de policia de ferrocarrils de la legislació estatal) ¹

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

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

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

¹ El paràgraf 12 de l'exposició de motius es modifica per l'article 37 de la **Llei 21/2017, de 28 de desembre**, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera, i d'organització de la Generalitat (DOGV núm. 8202 de 30.12.2017).

TÍTOL I

Principis generals

CAPÍTOL I

Objectius, criteris i competències

Article 1. Objecte de la llei

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

1. Establir els criteris generals destinats a promoure la mobilitat en el marc del màxim respecte possible per la seguretat, els recursos energètics i la qualitat de l'entorn urbà i del medi ambient.
2. Regular els instruments de planificació necessaris amb vista a assolir els objectius assenyalats anteriorment.
3. Regular el servei públic de transport terrestre de viatgers i el servei de taxi.
4. Regular les infraestructures de transport, així com les logístiques.

Article 2. Principis generals

1. Les administracions públiques facilitaran la mobilitat de les persones com a element essencial de la seua qualitat de vida i de les seues possibilitats de progrés en relació amb el desenvolupament de les seues oportunitats d'accés al treball, a la formació, als servicis i a l'oci.
2. Les administracions públiques orientaran el creixement de la mobilitat de manera que se satisfacen simultàniament els següents objectius:
 - a) La millora constant dels nivells de seguretat, amb la promoció de l'ús dels modes més segurs i, dins de cada mode, la disminució dels índexs d'accidentalitat.
 - b) La millora de l'accessibilitat de tota la ciutadania amb vista a garantir la igualtat en l'accés a l'ocupació, formació, servicis, relacions socials, oci, cultura i a les altres oportunitats que ofereixen les societats avançades.

- c) La salut i la qualitat de l'entorn urbà i del medi ambient, amb la consegüent disminució dels nivells de soroll i emissions atmosfèriques, especialment les que puguen afectar de manera directa la salut i el benestar de les persones.
- d) La disminució dels consums energètics específics, amb la potenciació de la utilització dels modes de transport en este sentit més eficients, i amb la promoció de la progressiva utilització de fonts renovables.
- e) La participació de la societat en la presa de decisions que afecten la mobilitat de les persones i de les mercaderies.
- f) La promoció del transport públic per a totes les persones i de la intermodalitat. 3. Les administracions públiques competents promouran totes aquelles accions de formació i difusió que permeten a ciutadans i ciutadanes triar el mode de transport per a cada desplaçament que consideren idoni en relació tant amb la seua eficiència i qualitat com per les seues afeccions energètiques i ambientals.

Article 3. Competències administratives

1. Correspon a la Generalitat:

- a) La potestat normativa en relació amb la mobilitat de les persones, dels servicis de transport públic i de les seues infraestructures dins de la Comunitat Valenciana.
- b) La planificació, l'execució i el manteniment de les infraestructures de transport interurbà, excepte aquelles que siguen d'interés general de l'Estat.
- c) La provisió dels servicis de transport públic interurbà de viatgers dins de la Comunitat Valenciana.
- d) La potestat inspectora i sancionadora en relació amb les seues competències.

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

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

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

c) La provisió dels serveis de transport públic dins dels nuclis urbans. En concret hi correspondrà la regulació, ordenació i intervenció administrativa dels serveis de transport públic urbà, que tinguen lloc dins del seu àmbit territorial, prestats mitjançant l'arrendament de vehicles amb conductor o altres modalitats similars. ²

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

Article 4. Agència Valenciana de Mobilitat ³

CAPÍTOL II

Foment dels desplaçaments no motoritzats

Article 5. Desplaçaments a peu i amb bicicleta

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

² L'apartat 2.c de l'article 3 es modifica per la disposició final primera del **Decret Llei 4/2019, de 29 de març**, del Consell, de prestació del servei de transport públic discrecional de persones viatgeres mitjançant arrendament de vehicles amb conductor (DOGV núm. 8519 de 01.04.2019).

³ L'article 4 es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**, de la Generalitat, del Taxi de la Comunitat Valenciana (DOGV núm. 8167 de 10.11.2017).

la convivència i a la salut, es conforma com un pilar essencial del nivell de qualitat de vida en relació amb altres territoris.

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

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

Article 6. Foment dels desplaçaments de vianants

1. Amb vista al fet que els desplaçaments no motoritzats continuen constituint l'element essencial de la mobilitat quotidiana, les administracions públiques propiciaran models de creixement urbà contigus a nuclis existents, amb densitats i tipologies edificatòries adequades, i amb dotacions suficients de servicis públics i privats per a atendre les necessitats quotidianes.

Els desenvolupaments no contigus als nuclis urbans consolidats, els desenvolupaments de molt baixa densitat o les ubicacions d'habitatges i altres usos en sòl no urbanitzable es limitaran als casos en què siga justificat per motius d'interés públic, segons criteris tècnics o d'ordenació territorial, d'acord amb la seua normativa específica i sempre que, per mitjà de les accions complementàries que corresponguen, no impliquen la dependència de l'ús del vehicle privat per a tot tipus de desplaçaments.

2. El planejament urbanístic i, en el seu desenvolupament, els projectes d'urbanització o d'un altre tipus destinats a condicionar l'espai urbà, tendiran a

reforçar el paper dels carrers, les places, les avingudes i la resta d'elements semblants com a espais clau de la vida urbana, i es promourà la tranquil·litat del trànsit i es compaginarà l'atenció preferent per a vianants i, si és el cas, ciclistes, amb una adequada compatibilització amb la resta de modes de transport.

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

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

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

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

3. Les administracions competents en les infraestructures lineals asseguraran la permeabilitat transversal dotant-les de passos en nombre suficient i de

qualitat adequada per a afavorir la circulació de vianants i ciclistes, i s'establiran, respecte d'això, les línies de col·laboració que procedisquen amb la resta d'administracions concernides.

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

Article 8. Estacionament de bicicletes ⁴

1. Els edificis de tipologia residencial d'habitatge col·lectiu de nova construcció, hauran de preveure emplaçaments específics, segurs, protegits i accessibles per a l'estacionament de bicicletes. Es disposarà com a mínim una plaça d'aparcament per habitatge en edificis en sòl en situació bàsica urbanitzat a l'entrada en vigor de la present llei, i dues places per habitatge quan es tracte d'edificis en sòl no urbanitzat a l'entrada en vigor de la present llei.

2. Podran eximir-se de l'aplicació de les prescripcions d'aquest article i del seu desenvolupament reglamentari els edificis de tipologia residencial, quan hi concórrega alguna de les següents circumstàncies:

- a) se situen en municipis amb població igual o inferior a 1.000 habitants i no formen una conurbació amb altres municipis la població total dels quals siga superior a 5.000 habitants.
- b) disposen d'un sol habitatge per parcel·la.
- c) se situen en parcel·les que complisquen alguna de les condicions següents:
 - tindre un front de façana inferior a 8 m,
 - no poder inscriure's una circumferència de 8 m de diàmetre,
 - tindre una superfície menor que 200 m².

⁴ L'article 8 es modifica per l'article 78 de la **Llei 27/2018, de 27 de desembre**, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera i d'organització de la Generalitat. (DOGV núm. 8453 de 28.12.2018).

3. La ubicació de les places d'aparcament per a bicicletes en els edificis de tipologia residencial d'habitatge col·lectiu permetrà l'accés còmode i fàcil des de la xarxa viària. Per a això se situaran pròximes als accessos principals de l'immoble, al nivell de la via pública o la planta baixa de l'edifici, i comunicats amb aquests accessos mitjançant itineraris accessibles.

4. La superfície destinada a l'estacionament de bicicletes en edificis de tipologia residencial, no computarà a l'efecte d'edificabilitat. En aquest sentit, l'administració competent per a autoritzar o atorgar la llicència de nova construcció podrà aprovar, si ho estima pertinent, un estudi de detall per a fer efectives aquestes determinacions en sòl urbanitzat. El promotor de l'edifici en sòl urbanitzat podrà elevar consulta a l'administració competent, per a autoritzar o atorgar llicència de nova construcció, sobre la necessitat de redactar un estudi de detall per a fer efectives les determinacions d'aquest article. En la sol·licitud es justificarà la falta d'espai suficient per a situar una plaça d'aparcament per habitatge a nivell de via pública o planta baixa de l'edifici. Aquesta administració respondrà a la consulta en un termini de 20 dies. En aquest cas, el sentit del silenci administratiu serà negatiu.

5. En el cas d'edificis de tipologia residencial d'habitatge col·lectiu en sòl en situació bàsica urbanitzat a l'entrada en vigor d'aquesta llei, si no és possible la ubicació de les places d'aparcament al nivell de la via pública o planta baixa i no es considera pertinent recórrer a estudi de detall per a fer-ho factible, aquestes places es poden situar en altres plantes a què es pugui accedir mitjançant rampes de vianants accessibles o en última instància ascensor amb cabina de dimensions suficients per a bicicletes, com a mínim de 1,10 m d'amplària per 1,40 m de profunditat. Es pot admetre la ubicació de les places d'aparcament en una altra parcel·la o edifici sempre que estiguen situades a una distància inferior a 50 m de l'entrada de l'edifici i complisquen la resta de condicions.

6. Les característiques dels espais de circulació i de les places d'aparcament seran les adequades per a permetre l'accés de les persones transportant la bicicleta a peu, i facilitar el seu aparcament i amarratge efectiu, d'acord amb el que reglamentàriament s'especifique. En el disseny concret d'aquests espais,

també es podrà tindre consideració el seu funcionament com a llocs d'estacionament de VMP (vehicles de mobilitat personal, com patinets i altres).

7. Els sòls per a edificis industrials, terciaris i d'equipaments de nova construcció, que no estiguen urbanitzats a l'entrada en vigor de la present llei destinaran el 10% de la superfície reservada d'aparcament públic i privat establida en la llei d'ordenació del territori, urbanisme i paisatge a estacionament segur de bicicletes. Aquestes places se situaran pròximes als principals accessos dels immobles, al nivell de la via pública o planta baixa dels edificis.

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

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

10. En els estacionaments de vehicles de motor de nova construcció en sòl en situació bàsica urbanitzat a l'entrada en vigor de la present llei, que no estiguen vinculats a edificis de tipologia residencial d'habitatge col·lectiu, es disposarà d'un espai reservat a bicicletes, almenys, d'un 10% de la superfície total de places. Si es tracta d'estacionaments sotmesos a tarifa, les places se situaran com més immediates millor als punts de control, i la tarifa aplicable serà proporcional a la de la resta de vehicles.

11. Els ajuntaments podran establir les mesures que corresponguen d'acord amb la normativa vigent, perquè l'obligació assenyalada en el punt anterior

s'estenga als estacionaments ja existents, i en tot cas amb motiu de canvi o renovació de la titularitat concessional.

12. Les estacions de trens i autobusos existents a l'entrada en vigor d'aquesta llei preveuran emplaçaments segurs específics per a bicicletes en nombre suficient a la seua demanda potencial en un termini de 2 anys.

Article 8 bis. Bicicletes i vehicles de mobilitat personal (VMP) a bord del transport públic ⁵

Les bicicletes plegades i els patinets elèctrics plegats, així com la resta de VMP de tipus A establits en la instrucció 16N-124 de la DGT, podran viatjar en els transports públics urbans i en els transports públics interurbans de pis baix competència de la Generalitat. L'operador podrà limitar l'accés d'aquests vehicles per motius de seguretat o molt alta ocupació. Aquestes limitacions hauran de figurar en la seua reglamentació interna, en les seues xarxes socials i en la pàgina web, així com en els vehicles i les estacions, a la vista dels usuaris, en el termini d'un any des de l'entrada en vigor de la Llei 9/2019 de Mesures Fiscals, de Gestió Administrativa i Financera, i d'Organització de la Generalitat per a 2020.

CAPÍTOL III

Plans de mobilitat

Article 9. Concepte i tipus ⁶

1. Els plans de mobilitat són els instruments que concreten, en un àmbit o implantació determinada, els objectius plantejats en aquesta llei i, en particular, el progrés gradual cap a patrons més equilibrats de mobilitat, amb participació

⁵ L'article 8 bis s'introdueix per l'article 94 de la **Llei 9/2019, de 23 de desembre**, de la Generalitat, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera i d'organització de la Generalitat (DOGV núm. 8707 de 30.12.2019), rectificat per la **Correcció d'errades de la Llei 9/2019**, publicada en el DOGV núm. 8761 de 13.03.2020.

⁶ L'article 9 es modifica per l'article 38 de la **Llei 21/2017, de 28 de desembre**.

creixent dels modes no motoritzats i del transport públic que haurà de ser accessible. Tals plans defineixen igualment les accions i les estratègies a emprendre amb vista a aconseguir aquests objectius i, per tant, serveixen de marc de referència a la planificació concreta en matèria de serveis públics de transport, d'infraestructures i de la resta d'accions amb relació al condicionament de l'espai urbà.

2. Els plans de mobilitat han de ser dels tipus següents:

- a) Plans municipals de mobilitat.
- b) Plans supramunicipals de mobilitat, d'àmbit comarcal, metropolitana o altres.
- c) Plans de mobilitat d'elements singulars per la seua capacitat de generació o atracció de desplaçaments.

Article 10. Plans municipals de mobilitat

1. Els plans municipals de mobilitat inclouran una anàlisi dels paràmetres essencials que definisquen la mobilitat en el moment en què es formulen amb respecte al principi d'accessibilitat universal, els objectius amb relació a l'evolució a mitjà i llarg termini i aquelles determinacions necessàries per a aconseguir aquests objectius. Abans que l'ajuntament approve els plans, cal sol·licitar informe previ de l'òrgan competent en matèria de mobilitat de la Generalitat. ⁷

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

⁷ L'apartat 1 de l'article 10 es modifica per l'article 38 de la **Llei 21/2017, de 28 de desembre**.

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

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

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

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

7. Els plans municipals de mobilitat seran sotmesos a informació pública en els termes que reglamentàriament s'establisquen, de conformitat, en qualsevol cas, amb el que estableix la Llei 11/2008, de 3 de juliol, de la Generalitat, de Participació Ciutadana de la Comunitat Valenciana, i la seua normativa de desplegament. Després de la seua aprovació seran públics i l'administració que els promoga n'assegurarà la publicitat per mitjà de procediments telemàtics.

Igualment establirà un sistema de seguiment dels seus indicadors, i es procedirà a la revisió del pla en el cas que s'advertisquen desviacions significatives sobre estes previsions, quan procedisca reformular els objectius inicials o amb motiu de qualsevol altra circumstància que altere significativament el patró de mobilitat.

8. Els ajuntaments tindran l'obligació de redactar plans de mobilitat en aquells àmbits concrets del seu terme municipal amb una problemàtica de mobilitat específica com ara centres històrics, zones de concentració terciària, estadis esportius, zones comercials, de turisme i d'oci nocturn, zones amb elevats fluxos de compradors o visitants, zones acústicament saturades i altres zones amb usos determinats com a transport, càrrega i descàrrega de mercaderies.

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

Article 11. Plans supramunicipals de mobilitat ⁸

1. Les determinacions dels plans supramunicipals de mobilitat s'han de formular de manera anàloga als plans de caràcter municipal, si bé centrant les determinacions d'aquests en relació amb els desplaçaments interurbans i aquells fluxos principals de la demanda susceptibles de ser atesos pels serveis interurbans de transport.

2. Amb caràcter general, els plans supramunicipals seran formulats i aprovats per l'òrgan competent en matèria de mobilitat de la Generalitat de manera concertada amb els municipis inclosos en el seu àmbit, i a la vista tant dels plans de mobilitat d'aquests municipis com de la planificació estatal i autonòmica en matèria de transport

⁸ L'article 11 es modifica per l'article 38 de la **Llei 21/2017, de 28 de desembre**.

3. També pot formular plans supramunicipals de mobilitat una agrupació de municipis que siga coherent des del punt de vista del transport. En tot cas, tant la determinació de l'àmbit com l'aprovació definitiva dels plans supramunicipals han d'anar a càrrec de la conselleria competent en matèria de mobilitat, la qual s'ha d'adaptar a aquests plans en la planificació d'infraestructures i serveis de transport, com també per a la programació de les seues actuacions.

Article 12. Plans de mobilitat de noves àrees generadores d'alta mobilitat ⁹

1. La implantació d'aquells usos, serveis o unitats residencials particularment rellevants en relació amb la seua capacitat de generació o atracció de demanda de desplaçaments ha de ser precedida de la formulació d'un pla de mobilitat, l'abast del qual depèn de l'instrument urbanístic necessari per a desenvoluparlo i del fet que hi haja continuïtat o no amb nuclis urbans existents.

2. Han d'entendre's com a noves àrees no contigües aquelles en què la connexió viària principal amb el nucli urbà de referència tinga longituds, en sòls no urbanitzables, de més de mig quilòmetre.

3. És obligatòria la formulació d'un pla de mobilitat específic en els casos següents:

3.1. Actuacions en àrees no contigües amb els nuclis urbans existents en els seus municipis:

Categoria a) Serveis públics de caràcter supramunicipal, entesos com aquells l'àmbit dels quals s'estén fora del nucli on s'emplacen

Categoria b) Àrees de serveis

b.1) Terciàries

b.2) Esportives o d'espectacles amb gran afluència d'espectadors

b.3) Comercials

⁹ L'article 12 es modifica per l'article 38 de la **Llei 21/2017, de 28 de desembre**.

b.4) Esportives o àrees de gaudi de la natura

b.5) Hoteleres, hostaleres o d'oci

Cal redactar un pla de mobilitat específic de centre singular en els casos que, de forma unitària o conjunta amb qualsevol altre ús dels previstos en la categoria b, superen les superfícies següents:

Categories b1, b2 i b5: 10.000 m² de parcel·la

Categoria b3: 2.500 m² de superfície comercial

Categoria b4: 15.000 m² de parcel·la

Categoria c) Àrees residencials de més de 200 habitatges

Categoria d) Àrees o instal·lacions destinades a l'activitat productiva on es prevegen més de 250 llocs de treball.

3.2. Actuacions en els nuclis urbans existents o contigus amb algun altre del mateix municipi:

Categoria a) Serveis públics de caràcter supramunicipal, entesos com aquells l'àmbit dels quals s'estenga fora del nucli on s'emplacen i amb un nombre de treballadors superior a 800.

Categoria b) Àrees de serveis

b.1) Terciàries

b.2) Esportives o d'espectacles amb gran afluència d'espectadors

b.3) Comercials

b.4) Esportives

Cal redactar un pla de mobilitat específic de centre singular en els casos que, de forma unitària o conjunta amb qualsevol altre ús dels previstos en aquesta la categoria b, superen els valors següents:

Categoria b1: 1.000 treballadors

Categoria b2: 10.000 m² de superfície de parcel·la

Categoria b3: 5.000 m² de superfície comercial en els municipis de menys de 50.000 habitants i 10.000 m² en els de més de 50.000 habitants.

Categoria b4: 25.000 m² de parcel·la

Categoria c) Àrees o instal·lacions destinades a l'activitat productiva on es prevegen més de 1.000 llocs de treball.

4. Els plans de mobilitat referents a les implantacions indicades en el punt anterior avaluaran la demanda associada a la nova implantació, inclosa la perspectiva d'accessibilitat universal, i indicaran les solucions amb vista a atendre-les degudament sota els principis de l'existència, en tot cas, d'una connexió vianant-ciclista amb els nuclis urbans pròxims i una participació adequada del transport públic amb relació al conjunt de modes motoritzats.

5. A fi d'assegurar l'accessibilitat a les àrees de les categories a i b dels punts 3.1 i 3.2 d'aquest article, aquestes s'han d'emplaçar preferentment al costat de parades o estacions dels elements bàsics del sistema de transport públic de la Comunitat Valenciana o del municipi corresponent, entenent com a tals els que simultàniament complisquen els tres requisits següents:

- a) Freqüència adequada de com a mínim un servei adaptat cada quinze minuts.
- b) Capacitat suficient per a atendre almenys el 50 % de la demanda de transport associada al nou emplaçament.
- c) Un sistema de connexions que garantisca un temps d'accés raonable des del conjunt de l'àmbit de servei de la implantació considerada.

6. El pla de mobilitat proposarà les solucions adequades per a la connexió al sistema de transport públic que haurà de ser accessible siga mitjançant la modificació o la prolongació de serveis ja existents o mitjançant una anàlisi tècnica d'accessibilitat a l'entorn, bé mitjançant la creació de serveis alimentadors, estacionaments dissuasius i altres mesures semblants. Les propostes del pla inclouran les necessitats infraestructurals inherents a tals actuacions i una avaluació tant dels costos com de les compensacions de prestació de servei públic inherents en el cas que calguen, que en ambdós casos correran per compte del promotor de la nova implantació.

7. El pla de mobilitat ha d'incloure, en els casos d'àmbits amb distàncies internes entre els seus elements de més de 1.000 metres o pendents superiors al 5 % en una part significativa de la xarxa viària, aquelles solucions específiques per als desplaçaments interns per a poder assegurar l'habitabilitat d'aquests àmbits a les persones que no disposen de vehicle privat.

8. Correspon a la conselleria competent en matèria de transport l'aprovació dels plans de mobilitat previstos en aquest article, aprovació que ha de ser prèvia a l'atorgament de la llicència o aprovació del projecte o instrument d'ordenació que possibilita el desenvolupament de la implantació. El procediment s'ha de resoldre en el termini màxim de dos mesos, amb un informe previ de l'ajuntament corresponent. En els casos en què concórrega alguna de les circumstàncies previstes en el punt 6, tal aprovació quedarà supeditada a la consolidació dels costos o compensacions que s'hi assenyalen davant de la conselleria competent en matèria de mobilitat o l'entitat de dret públic que assumisca les seues funcions. Per a això, es podran utilitzar els procediments de depòsit, garantia, aval, cessió d'immoble amb valor de renda equivalent o qualsevol altre que s'estime adequat. En cas d'incompliment per part del promotor del pla o de la resolució que l'aprove, la conselleria o l'entitat mencionada han d'aplicar aquestes quantitats al manteniment del servei públic o a l'execució de les obres previstes en el pla indicat.

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

Article 13. Plans de mobilitat d'implantacions singulars preexistents

1. Mitjançant una resolució motivada, l'autoritat competent en matèria de transport podrà instar els titulars dels centres assenyalats en les categories a i b dels punts 3.1 i 3.2 de l'article anterior que s'hagen implantat abans de

l'entrada en vigor d'aquesta llei i que generen nivells especialment rellevants de mobilitat a formular un pla de mobilitat. ¹⁰

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

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

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

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

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

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

¹⁰ L'apartat 1 de l'article 13 es modifica per l'article 38 de la **Llei 21/2017, de 28 de desembre**.

Article 15. Plans de mobilitat de centres de formació

1. Els centres de formació secundària o universitària de més de 500 estudiants disposaran d'un pla de mobilitat en relació tant amb els desplaçaments dels estudiants mencionats, com del personal docent i no docent. L'existència del pla esmentat serà facultativa en els centres que no aconseguen la xifra abans assenyalada, i per a la seua elaboració se seguiran les especificacions previstes en els articles anteriors en relació amb els plans d'instal·lacions productives.

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

CAPÍTOL IV**Drets i deures de la ciutadania en relació
amb la mobilitat i el transport públic****Article 16. Drets i obligacions**

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

- a) Optar pel mode que entenguen més adequat a les seues necessitats entre aquells que estiguen a la seua disposició.
- b) Disposar del servici bàsic de transport públic amb independència del seu punt de residència.
- c) Disposar d'alternatives segures, còmodes i de qualitat per als seus desplaçaments no motoritzats.

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

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

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

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

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

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

Article 17. Participació ciutadana

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

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

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

4. L'autoritat de transport competent podrà conformar, després del corresponent tràmit d'inscripció prèvia, panells d'usuaris i usuàries de servicis o zones determinades. Les persones inscrites en els panells seran consultades amb motiu dels canvis rellevants en els servicis, rebran informació directa de les alteracions que es consideren rellevants, i, almenys, una vegada a l'any seran convocades en assemblea.

Article 18. Obligacions dels operadors de transport

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

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

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

4. Els operadors facilitaràn a les persones usuàries dels seus servicis la presentació i tramitació de queixes i reclamacions, a través dels mitjans telemàtics que reglamentàriament es determinen.
5. Els vehicles i les instal·lacions hauran de ser mantinguts en les millors condicions possibles de neteja i confort climàtic i sonor, i, en qualsevol cas, donaran estricta compliment al que estableix el contracte d'operació de servici públic i la normativa aplicable.
6. Els operadors de transport interurbans facilitaràn la intermodalitat amb la bicicleta i en permetran el trasllat en els vehicles, fins a un límit igual al 20% de places assegurades, com també les possibilitats de lloguer i estacionament en les estacions i baixadors. Esta obligació s'incorporarà a tots els contractes de servici públic de transport a subscriure des de l'entrada en vigor d'esta llei, com també als prèviament vigents en un termini de cinc anys. En els casos en què tal possibilitat siga tècnicament inviable s'arbitraran les solucions alternatives corresponents d'acord amb el que reglamentàriament s'estableisca.

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

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

Article 20. Fòrum de la Mobilitat de la Comunitat Valenciana

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

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

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

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

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

TÍTOL II

Transport de viatgers

CAPÍTOL I

El servici públic de transport

Secció primera. Tipus i planificació dels servicis de transport

Article 21. Transport de viatgers ¹¹

1. A l'efecte d'aquesta llei, transport de viatgers és el realitzat per compte de tercers contra la contraprestació econòmica corresponent.

2. Els transports de viatgers es classifiquen en:

- a) Servei públic de transport, entès com a tal l'oferit a la ciutadania, d'acord amb un calendari i un horari establits prèviament.
- b) Transports públics regulars d'ús especial.
- c) Transport discrecional de viatgers.
- d) Servei de taxi prestat en turismes.
- e) Transport a la demanda.

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

4. La prestació de serveis de transport podrà efectuar-se mitjançant sistemes ferroviaris, viaris o amb una combinació d'aquests, segons resulte més convenient.

¹¹ L'article 21 es modifica per l'article 217 de la **Llei 8/2022, de 29 de desembre**, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera, i d'organització de la Generalitat (DOGV núm. 9501 de 30.12.2022).

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

Article 22. El servei públic de transport. Fins i competències ¹²

1. Mitjançant la prestació dels serveis públics de transport, les administracions públiques competents conformen una oferta integrada de mobilitat amb vista a assegurar a ciutadans i ciutadanes les seues opcions d'accés als serveis i els equipaments, al treball, a la formació i a la resta de destinacions que es demanden.

2. La Generalitat és l'autoritat de transport competent per a la provisió dels serveis públics de transport a la Comunitat Valenciana.

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

4. Les diferents administracions podran subscriure convenis de cooperació interadministrativa per a la prestació conjunta dels serveis públics de transport de la seua competència quan ho aconsellen raons d'interés públic. Aquests convenis comportaran, si és el cas, la integració de la prestació dels trànsits urbans en el marc d'un contracte de prestació de servei públic de transport interurbà, i hauran d'establir les condicions per a la seua realització i el règim de finançament.

5. Correspon a cadascuna de les autoritats de transport competents l'ordenació, la planificació, la gestió i la prestació dels serveis públics de transport, bé mitjançant operador intern, en l'accepció del Reglament CE

¹² L'article 22 es modifica per l'article 218 de la **Llei 8/2022, de 29 de desembre**.

1370/2007, o mitjançant l'operador seleccionat d'acord amb la normativa aplicable.

6. La prestació dels serveis públics de transport que corresponguen a la Generalitat en virtut de delegació o encàrrec per part de l'Administració general de l'Estat, o amb un conveni previ amb altres comunitats autònomes, s'acomodarà al que preveu aquesta llei en el que no s'opose a la legislació de l'Estat, sense perjudici de la resta de legislacions que resulten aplicables.

Article 23. Pla de Transport Públic de la Comunitat Valenciana

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

2. Correspon al pla:

- a) Determinar els nodes essencials del sistema de transport que correspondran als centres metropolitans, capçaleres comarcals i nuclis d'especial rellevància.
- b) Definir les connexions essencials entre estos i les xarxes que en cada àmbit metropolità o comarcal asseguruen un nivell adequat de cobertura per part del transport públic.
- c) Indicar per a cada una de les connexions essencials el mode de transport aconsellable, i en relació amb això les necessitats en matèria d'infraestructures de transport.
- d) Establir una distribució orientativa dels servicis amb vista a elaborar els projectes de servici públic de transport en cada zona o itinerari bàsic.
- e) Fixar els criteris bàsics en relació amb els servicis de transport destinats a col·lectius específics i amb els servicis de taxi.

3. El pla serà formulat i aprovat per la conselleria competent en la matèria. Fins que no es produïska la seua aprovació podran formular-se projectes de servici

públic de transport d'acord amb els principis generals d'esta llei i els criteris assenyalats en els punts anteriors.

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

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

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

Secció segona. Projecte de servici públic de transports

Article 24. Definició i contingut essencial

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

2. El projecte de servici públic de transport podrà estendre's a un àmbit o itinerari determinat, a la creació o a l'extensió de línies dins de les xarxes existents, o a qualsevol altre element substancial que supleme servicis que ja es prestaven amb anterioritat. 3. Correspon a l'administració competent en cada cas la formulació del projecte de servici públic de transport d'acord amb els criteris generals d'esta llei, i, si és el cas, amb els instruments de planificació de transport vigents en l'àmbit considerat.

4. Els operadors podran presentar a l'administració actuant propostes de projectes de servici públic de transports, que podran ser admeses o no per aquella en relació amb el seu interés públic. En el cas que s'optara per la seua formulació i ulterior licitació, el proponent inicial tindrà dret al reemborsament dels honoraris professionals corresponents a la proposta inicial en el cas que

no fóra adjudicatari, dins dels límits que reglamentàriament s'establisquen, sempre que l'adjudicatari final no pertanyi o estiga relacionat amb el mateix grup empresarial del proponent.

Article 25. Contingut específic

El projecte de servici públic de transport inclourà:

1. L'àmbit de prestació, que podrà ser definit en relació amb determinats itineraris, relacions entre nuclis o zones homogènies.
2. Els servicis que per formar part de les obligacions de servici públic tinguen la condició de bàsics.
3. Els servicis addicionals que han de ser prestats per l'operador sense cap compensació.
4. Els límits i les condicions dels servicis suplementaris que puguen ser prestats per decisió de l'operador.
5. Les condicions d'exclusivitat amb què es presten els servicis.
6. Les determinacions referents als títols de transport, propis o integrats, i al seu corresponent marc tarifari, d'acord, en qualsevol cas, amb allò que s'ha indicat en el següent article.
7. Les estipulacions en relació amb terminals, horaris, informació i altres aspectes que siguen necessaris per a la coordinació amb altres servicis de transport.
8. La informació necessària en relació amb les infraestructures que hagen d'utilitzar-se i, si és el cas, els peatges, els cànonos o els lloguers que hagen de ser abonats per l'operador.
9. El règim de coordinació amb altres servicis de transport.
10. La compensació màxima de servici públic que corresponga a l'operador, així com el procediment objectiu i transparent sobre la base del qual s'ha de calcular esta compensació en el cas que procedisca. La compensació no podrà

excedir la incidència financera neta derivada de l'execució de les obligacions de servici públic en els costos i els ingressos de l'operador, i es tindran en compte els ingressos corresponents conservats per l'operador de servici públic, i l'existència d'un benefici empresarial raonable.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 26. Tramitació

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

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

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

Article 27. Termini

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

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

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

Article 28. Publicitat

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

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

Secció tercera. Contractació dels servicis públics de transport

Article 29. El contracte de servici públic de transport

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

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

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

Article 30. Formes de prestació

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

- a) Adjudicar el contracte de manera directa a empresa o entitat pública d'esta dependent.
- b) Licitat l'operació del servici d'acord amb el que preveu esta llei i la legislació bàsica de contractació del sector públic.

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

Article 31. Formes d'adjudicació i modalitats de contractació ^{13 14}

1. La contractació dels serveis públics de transport que assenyalat l'apartat b del punt 1 de l'article anterior es realitzarà amb caràcter general mitjançant la modalitat de concessió, d'acord amb el que es disposa en la normativa bàsica estatal en matèria de transports i en l'article 5 del Reglament 1370/2007, del Parlament Europeu i del Consell, sobre els serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera, per la qual cosa l'operador gestionarà el

¹³ L'article 31 es modifica per l'article 219 de la **Llei 8/2022, de 29 de desembre**.

¹⁴ Els apartats 1 y 2 de l'article 31 es modifiquen, els apartats 3, 4, y 5 se suprimeixen i es renumeren els apartats 6 y 7 per l'article 110 de la **Llei 7/2023, de 26 de desembre**, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera, i d'organització de la Generalitat (DOGV núm. 9756 de 30.12.2023).

servei a risc i perill seu. No obstant això, l'autoritat de transport podrà emprar la resta de modalitats de contractació de serveis públics previstes en la legislació de contractació del sector públic quan així ho aconselle l'interés general. En aquest cas, resultarà aplicable el que es disposa en normativa bàsica estatal en matèria de contractació pública i en l'article 5 del Reglament 1370/2007.

2. Els procediments d'adjudicació directa de contractes de concessió de serveis públics, sempre que siga procedent de conformitat amb el que preveu l'apartat 1, seran precedits de l'elaboració d'un projecte simplificat, que tindrà la consideració de plec de prescripcions tècniques, i estarà exempt del tràmit d'informació pública. 3. La selecció de l'adjudicatari es realitzarà d'acord amb la valoració dels diversos criteris establits en el plec de clàusules administratives particulars, entre els quals figurarà necessàriament el valor de les compensacions econòmiques corresponents a les obligacions de servei públic.

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

Article 32. Execució del contracte de servei públic de transport

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

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

3. Després de la subscripció del contracte de prestació de servei públic de transport, l'operador elaborarà en el termini d'un mes un document en què fixe les condicions concretes de prestació del servei, com ara els horaris de les

diverses expedicions o les freqüències de cada interval horari, el marc tarifari, els vehicles concrets adscrits a la prestació dels servicis, els punts de parada les mesures adoptades per a garantir l'accessibilitat als vehicles i en les parades i altres de similars. El document esmentat serà aprovat pel director del servici, llevat que els seus punts no siguin concordants amb el contracte i amb l'interés públic, i en este cas requerirà a l'operador perquè s'esmenen les deficiències observades en el termini addicional d'un mes.

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

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

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

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

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

Article 33. Utilització de mitjans de tercers i subcontractació

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

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

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

Article 34. Modificació dels contractes de concessió de servei públic de transports ¹⁵

1. Els contractes de concessió de servei públic de transports podran modificar-se d'acord amb el que preveu aquesta llei i la normativa estatal bàsica en matèria de transport o, si és el cas, de contractació pública, que li siga aplicable segons el mode de transport de què es tracte, tot això sense perjudici del que preveu el Reglament 1370/2007.

2. Serà condició prèvia necessària per a modificar el contracte aprovar la modificació del projecte de servei públic de transports quan afecte la definició dels serveis.

3. Amb observança del que preveu la normativa bàsica estatal en matèria de contractació pública, els contractes de concessió de servei públic de transports podran modificar-se per a introduir nous serveis a la demanda o prestar-se els existents, totalment o parcialment, com el transport a la demanda segons el que disposa l'apartat 1 de l'article 41 bis, aplicant el règim tarifari del contracte, quan per circumstàncies acreditades derivades del seu baix índex d'utilització

¹⁵ Els apartats 1, 2 i 3 de l'article 34 es modifiquen i els apartats 4, 5, 6, 7, 8 i 9 se suprimeixen per l'article 111 de la **Llei 7/2023, de 26 de desembre**.

no estiga garantida la seua realització adequada i sempre tenint en consideració les necessitats de les persones usuàries i l'impacte economicofinancer derivat del canvi de sistema en l'equilibri contractual. Aquesta modificació tindrà caràcter obligatori per al contractista.

Article 35. Extinció dels contractes de servici públic de transports

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

2. Les causes de resolució són les següents:

a) Incompliment de les condicions essencials del contracte.

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

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

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

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

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

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

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

- i) Renúncia de l'operador en els casos legalment o reglamentàriament previstos.
- j) Pèrdua dels títols habilitants necessaris per a la prestació del servici.
- k) Unificació de diverses concessions d'acord amb el que estableix l'article precedent.
- l) Les establides expressament en el contracte.

3. A la finalització del contracte de servici públic de transport, este podrà ser prorrogat excepcionalment pel temps necessari perquè es produïska l'adjudicació al següent operador, temps que en cap cas podrà superar els dos anys. ¹⁶

Article 36. Rescat i renúncia

1. L'administració, per raó d'interés públic, podrà donar per conclòs el contracte de servici públic de transport abans de l'acabament del termini contractual. Excepte en els casos en què este es produïska com a sanció dins d'un procediment de caducitat del contracte, l'operador 18 tindrà dret a la indemnització que procedisca d'acord amb el que estableix el mateix contracte i la normativa reguladora de la responsabilitat patrimonial de l'administració.

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

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

¹⁶ L'apartat 3 de l'article 35 es modifica per l'article 151 de la **Llei 10/2012, de 21 de desembre**, de Mesures Fiscals, de Gestió Administrativa i Financera, i d'Organització de la Generalitat (DOGV núm. 6931 de 27.12.2012).

Secció quarta. Títols de transport

Article 37. Títols de transport

1. Les persones que utilitzen els servicis han d'estar proveïdes del corresponent títol, que podrà ser propi de l'operador o integrat.
2. S'entén com a títols de transport integrats els emesos per una autoritat de transport bé de manera directa bé per mitjà de tercers, i que permeten l'accés a diversos servicis de transport prestats per un operador o més d'un.
3. L'expedició dels títols de transport integrats podrà ser duta a terme de manera directa per l'autoritat de transport, per operadors de transport o per altres empreses contractades a l'efecte per l'autoritat de transport.

Article 38. Suport dels títols de transport

1. Els títols de transport podran tindre suport físic, magnètic o telemàtic en els termes que s'establisquen reglamentàriament, sempre que queden garantits adequadament els drets de les persones usuàries i les empreses operadores.
2. Els suports dels títols de transport de les diverses autoritats i operadors que presten servei a la Comunitat Valenciana, així com els corresponents equips fixos o embarcats, s'adequaran a les normes d'interoperativitat que establisca la Conselleria competent en matèria de transport o, en un àmbit metropolità, per l'autoritat de transport competent en aquest àmbit. ¹⁷

Article 39. Tarifes ¹⁸

1. Els títols propis de l'operador estaran sotmesos a les tarifes màximes establides per l'Administració, excepte en els casos en què, d'acord amb aquesta llei i el reglament que la desplegue, puguen ser establides excepcionalment pel mateix operador.

¹⁷ L'apartat 2 de l'article 38 es modifica per l'article 221 de la **Llei 8/2022, de 29 de desembre**.

¹⁸ L'article 39 es modifica per l'article 222 de la **Llei 8/2022, de 29 de desembre**.

2. La retribució de l'operador en relació amb els viatgers proveïts de títols d'integració serà l'establida en el contracte de servei públic de transport. Les autoritats de transport podran establir nous títols d'integració amb una comunicació prèvia a l'operador de les condicions d'expedició i ús, així com de les especificacions tècniques del títol per a la seua incorporació als seus sistemes de taquillatge. En aquest cas, en els contractes de concessió de servei, les autoritats de transport fixaran la contraprestació a l'operador de manera que no s'alteren les condicions econòmiques inicials de prestació del contracte, a través d'un acord de cooperació o un conveni de col·laboració, al qual es donarà la publicitat preceptiva, amb respecte al que preveu la normativa bàsica estatal en matèria de contractació pública. Per a altres modalitats de contractació, caldrà ajustar-se al que dispose la normativa de contractació que els siga aplicable. ¹⁹

3. L'autoritat de transport revisarà les tarifes segons el que es disposa en la legislació vigent. A l'efecte d'aquesta revisió, no tindran la consideració de tarifa els mínims de percepció que, si és el cas, estiguen aprovats.

4. Les tarifes dels títols propis o integrats podran establir-se amb caràcter zonal, en relació amb la distància, o mitjançant un altre procediment que s'estime adequat. Seran públiques i no discriminatòries. Les autoritats de transport i els operadors, amb un informe previ favorable de les primeres, podran subscriure acords de cooperació o convenis de col·laboració, segons siga procedent, amb altres òrgans administratius o amb diferents administracions amb la finalitat que determinats col·lectius amb condicions socials específiques tinguen reduccions en les tarifes percebudes. Aquests acords fixaran les compensacions que permeten mantindre les condicions econòmiques inicials del contracte de servei públic de transport.

¹⁹ L'apartat 2 de l'article 39 es modifica per l'article 112 de la **Llei 7/2023, de 26 de desembre**.

CAPÍTOL II

Altres transports de viatgers

Article 40. Transports públics regulars d'ús especial ²⁰

1. Tindran la consideració de transports públics regulars d'ús especial, als quals fa referència l'apartat 2.b de l'article 21, aquells que suposant una oferta permanent de transport se cenyisquen a atendre les necessitats concretes d'un col·lectiu determinat, homogeni i específic de les persones usuàries, caracteritzat perquè el seu origen o destinació és un determinat servei, centre de formació, oci o treball, edifici o conjunt d'edificis. En particular, tindran aquesta consideració el transport escolar, universitari, laboral, de persones usuàries de serveis socials o d'una determinada instal·lació d'oci, i similars.

2 Els serveis de transport públic regular de viatgers d'ús especial únicament podran prestar-se quan es compte amb la corresponent autorització especial que habilite per a això atorgada per l'administració competent.

3. L'atorgament d'aquesta autorització es durà a terme de conformitat amb el que reglamentàriament s'establisca i estarà supeditat al fet que l'empresa transportista haja convingut prèviament amb els usuaris o els seus representants la realització del transport a través del contracte oportú.

4 Quan el transport siga contractat per algun dels ens, organismes, i entitats que formen part del sector públic, el contracte haurà d'atindre's, en tot allò que no es trobe previst en aquesta llei i en les normes dictades per al seu desplegament, a les regles contingudes en la legislació sobre contractes del sector públic.

5. L'autorització només podrà ser atorgada a una persona, física o jurídica, que prèviament siga titular d'autorització per al transport públic de viatgers d'àmbit suficient, obtinguda en els mateixos termes establits en la legislació de l'Estat en la matèria.

²⁰ L'article 40 es modifica per l'article 96 de la **Llei 3/2020, de 30 de desembre**.

6. Les autoritzacions per a la realització de transports regulars d'ús especial s'atorgaran pel termini a què es referisca el contracte amb els usuaris, sense perjudici que l'Administració pugui exigir el seu visat amb una determinada periodicitat a fi de constatar el manteniment de les condicions que van justificar el seu atorgament.

7. Els transports als quals es refereix aquest article podran realitzar-se, quan resulten insuficients els vehicles propis, utilitzant els d'altres transportistes que compten amb l'autorització de transport públic de viatgers referida en l'apartat 5, de conformitat amb el que reglamentàriament s'establisca.

8. En els serveis de transport regular d'ús especial, contractats per l'Administració, es podrà autoritzar que aquest transport d'ús especial pugui també ser utilitzat per altres persones usuàries, quan raons d'interés públic així ho aconsellen. ²¹

Article 41. Transport discrecional i arrendament

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

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

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

²¹ L'apartat 8 de l'article 40 es modifica per l'article 168 de la **Llei 7/2021, de 29 de desembre**, de la Generalitat, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera i d'organització de la Generalitat 2022 (DOGV núm. 9246 de 30.12.2021).

Article 41 bis. Transport a la demanda ²²

1. Es considera transport a la demanda, servei de transport autoritzat o contractat per l'autoritat de transport competent en el seu àmbit territorial corresponent, quan la determinació de l'itinerari i/o de l'horari depenga de les sol·licituds prèvies de les persones usuàries, que contractaran el servei mitjançant el pagament individual per plaça.

2. La conselleria competent en matèria de transports establirà tarifes especials per a serveis de transport a la demanda.

3. El transport a la demanda es prestarà d'acord amb les condicions establides en l'autorització administrativa i se circumscriuran a l'àmbit espacial o a les relacions de trànsit que establisca aquesta, determinats per la relació de municipis o nuclis de població diferenciats entre els quals es podrà realitzar el transport, afavorint la coordinació i la intermodalitat amb altres maneres de transport públic col·lectiu i incloent-hi, si és el cas, les prevencions relatives a la coincidència de trànsits amb els serveis públic de transport regular de viatgers d'ús general segons les condicions concretes de prestació vigents en cada moment, aprovades segons el que disposa l'article 32 d'aquesta llei. A aquest efecte, amb caràcter previ a la resolució de l'autorització, es donarà audiència als concessionaris que operen en la zona, si n'hi ha.

L'autorització administrativa per a la prestació de transport a la demanda podrà atorgar-se amb caràcter general o només per a dies i hores en què no es produïska una coincidència amb els serveis de transport públic regular de viatgers d'ús general. En l'autorització administrativa també es podrà fixar el nombre d'expedicions per a cadascun dels itineraris.

L'autorització administrativa s'atorgarà per un termini màxim de cinc anys.

4. Quan el transport a la demanda siga contractat per una autoritat de transport en el seu àmbit territorial corresponent, el contracte públic haurà d'atindre's al

²² L'article 41 bis s'afegeix per l'article 223 de la **Llei 8/2022, de 29 de desembre**.

que es disposa en aquesta llei, en les normes dictades per a desplegar-la i les regles que regisquen per a la seua modalitat de contracte.

5. La prestació de serveis de transport a la demanda la realitzarà una persona, física o jurídica, que compte amb un títol habilitant per a la prestació de transport discrecional de viatgers en les condicions que es determinen en cada cas i d'acord amb la normativa que els siga aplicable.

6. Per a l'organització i l'establiment d'una oferta de transport a la demanda, s'haurà d'implantar un sistema de gestió que garantisca el transport a les persones usuàries la reserva de les quals s'haja gestionat prèviament i, en tot cas, s'adoptaran les mesures exigides en la legislació en matèria de protecció de dades de caràcter personal en el tractament de les recaptades en l'exercici de l'activitat.

Les persones usuàries del transport a la demanda hauran de facilitar les seues dades personals per a gestionar les reserves i identificar-se per a accedir als serveis.

7. En tot cas, l'organització i l'establiment d'una oferta de transport a la demanda comportarà l'obligació de proporcionar tota la informació actualitzada sobre l'oferta de transport a la demanda que resulte d'interés per a les potencials persones usuàries a la conselleria competent en matèria de transport i al Punt d'accés nacional de transport multimodal i, en particular, la requerida en l'apartat 1 relatiu a dades estàtiques de l'annex del Reglament delegat (UE) 2017/1926, de la Comissió, de 31 de maig de 2017, que complementa la Directiva 2010/40/UE, del Parlament Europeu i del Consell, pel que fa al subministrament de serveis d'informació sobre desplaçaments multimodals en tota la Unió, i qualsevol altra normativa que s'establisca en aquest sentit per a aquesta mena de dades.

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

1. El transport de viatgers en vehicles de turisme amb unes condicions especials quant al nivell de representativitat o altres característiques

excepcionals, clarament diferenciats de la resta pel preu, les prestacions mecàniques, les característiques físiques, etc., amb origen o destinació a la Comunitat Valenciana, s'adequarà al que hi ha assenyalat en la legislació estatal en la matèria, al que hi ha establert en aquesta llei i al que hi ha disposat en l'autorització administrativa corresponent.

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

CAPÍTOL III Servici de taxi

Secció primera. Concepte, àmbit d'aplicació i competències. Definicions

Article 43. Objecte, àmbit d'aplicació, règim jurídic i principis ²³

Article 44. Competències i àrees funcionals ²⁴

Article 45. Condicions generals de prestació del servici ²⁵

Secció segona. Títols habilitants per a la prestació del servici de taxi

Article 46. Autoritzacions de taxi ²⁶

Article 47. Creació de noves autoritzacions ²⁷

Article 48. Requisits per a l'obtenció de l'autorització ²⁸

²³ L'article 43 es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

²⁴ L'article 44 es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

²⁵ L'article 45 es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

²⁶ L'article 46 es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

²⁷ L'article 47 es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

Article 49. Prestació efectiva del servici de taxi ²⁹

Article 50. Suspensió ³⁰

Article 51. Transmissió ³¹

Article 52. Extinció ³²

Article 53. Visat ³³

Secció tercera. Vehicles i règim econòmic

Article 54. Vehicles i característiques ³⁴

Article 55. Règim econòmic. Tarifes ³⁵

Secció quarta. Centres d'atenció al públic

Article 56. Centres d'atenció al públic ³⁶

²⁸ L'article 48 es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

²⁹ L'article 49 es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

³⁰ L'article 50 es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

³¹ L'article 51 es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

³² L'article 52 es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

³³ L'article 53 es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

³⁴ L'article 54 es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

³⁵ L'article 55 es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

³⁶ L'article 56 es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

Secció cinquena. Drets i obligacions d'usuaris i usuàries

Article 57. Drets i obligacions d'usuaris i usuàries ³⁷

Secció sisena. Consell del Taxi de la Comunitat Valenciana

Article 58. Consell del Taxi de la Comunitat Valenciana ³⁸

Secció setena. Inspecció

Article 59. Inspecció ³⁹

TÍTOL III

Infraestructures de transport

CAPÍTOL I

Principis generals

Article 60. Objecte

1. El present capítol té com a finalitat regular el règim de planificació, construcció, manteniment i administració de les infraestructures de transport de la Comunitat Valenciana, i estes s'entenen:

a) Les infraestructures ferroviàries que no estiguen declarades expressament com d'interés general de l'Estat, així com les actuacions que la Generalitat realitze en les d'interés general de l'Estat, d'acord amb les delegacions, les comandes o els convenis que respecte d'això s'establisquen.

³⁷ L'article 57 es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

³⁸ L'article 58 es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

³⁹ L'article 59 es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

- b) Les infraestructures tramviàries, enteses com aquelles en què es puguen produir encreuaments a nivell en els quals la preferència absoluta no corresponga sempre a les unitats que circulen per la infraestructura mencionada.
- c) Les infraestructures destinades per a l'ús exclusiu o preferent de vehicles de transport públic, llevat que constituïsquen un element funcional no diferenciat de la resta de vies de 27 comunicació, i en este cas seran regulades per la normativa urbanística o de carreteres, segons procedisca.
- d) Les infraestructures interurbanes dissenyades per a l'ús preferent de vianants i ciclistes, llevat que, per estar integrades en una carretera o un altre tipus de via, siga procedent l'aplicació de la normativa urbanística o de carretera.
- e) Les infraestructures logístiques.

2. Competeix a la conselleria competent en matèria de transports l'exercici de les potestats previstes en esta llei en relació amb les infraestructures assenyalades en el punt anterior que per les seues característiques o els servicis de transport que atenguen siguen d'interés general per a la Comunitat Valenciana.

3. Els ajuntaments podran desenvolupar dins dels seus termes municipals les infraestructures de transport que consideren necessàries en relació amb els seus servicis de transport urbà o les necessitats locals de desplaçaments no motoritzats o en relació amb les activitats logístiques. Estes actuacions s'ajustaran al que estableix esta llei i la normativa que la desenvolupe.

Article 61. Infraestructures de transport

1. A l'efecte d'esta llei, s'entendrà com a infraestructura de transport la totalitat dels elements que la conformen, tant en el sentit estricte com els elements addicionals requerits per a la seua plena operativitat, com ara parades, estacions, estacionaments annexos, apartadors, ramals, àrees de descans, línies de connexió, subestacions, transformadors i la resta d'instal·lacions anàlogues o semblants.

2. Les actuacions que s'escometen per a la supressió de passos a nivell o encreuaments, o per a la permeabilització transversal de les infraestructures, s'executaran igualment d'acord amb el que estableix esta llei, sense perjudi dels preceptes que foren aplicable en relació amb el tipus de via en què s'inscriuen.

CAPÍTOL II

Planificació d'infraestructures

Secció primera. Estudis i projectes

Article 62. Estudis de planejament d'infraestructures de transport o logístiques

1. L'estudi de planejament d'infraestructura de transport o d'infraestructura logística es defineix com l'instrument per mitjà del qual l'administració competent en la matèria defineix les característiques bàsiques de les xarxes, les línies, els trams o els elements funcionals necessaris per a la creació o l'ampliació dels servicis de transport, per a la millora de la funcionalitat, la comoditat, la integració en l'entorn o la seguretat de les infraestructures ja existents, o per a atendre qualsevol altre objectiu en relació amb la millora de la mobilitat de les persones i amb la logística.

2. El contingut i la precisió de l'estudi de planejament serà el necessari per a la concertació institucional de les solucions plantejades, en relació amb les administracions locals i les altres competents en matèria de transports, així com aquelles que administren aspectes especialment rellevants de cara a l'adopció de la solució idònia de la problemàtica plantejada.

3. L'estudi de planejament contindrà, en qualsevol cas:

a) Referència al servici públic de transports que s'ha d'establir, modificar o ampliar o, si és el cas, a la problemàtica en matèria de funcionalitat, comoditat, integració en l'entorn o seguretat que cal satisfer.

b) Antecedents i condicionants bàsics de l'actuació.

- c) Definició de la solució proposada amb el nivell suficient per a permetre la seua avaluació i, si és el cas, concertació per altres organismes.
- d) En el cas que es propose més d'una solució, anàlisi comparativa entre estes i, en qualsevol cas, amb el supòsit de no execució de l'actuació.
- e) En el cas que procedisca, diferenciació d'aquells elements de l'actuació que corresponguen a l'administració proponent, d'aquells altres que pogueren correspondre a altres administracions en virtut del conveni o l'acord que ulteriorment se substanciara.

Article 63. Tramitació, aprovació i efectes dels estudis de planejament

1. Una vegada aprovat inicialment l'estudi de planejament per la direcció general competent en matèria de transport, serà sotmés al tràmit d'informe institucional per mitjà de remissió a les diferents administracions i a les entitats públiques directament concernides per l'actuació, de cara al seu informe en el termini que s'assenyale. Paral·lelament, i en els casos en què siga pertinent, s'obrirà un període de concertació interinstitucional per mitjà de la realització dels contactes i les reunions que procedisquen. Conclòs el període esmentat, es resoldrà sobre l'aprovació de l'estudi amb les incorporacions que, si és el cas, procedisquen, i es donarà compte d'això als òrgans i a les entitats que hagen participat en el tràmit.
2. En aquells casos en què donat el caràcter de l'actuació siga necessària la incoació d'un procediment d'avaluació ambiental, l'autorització prevista en la normativa autonòmica en matèria de paisatge o un altre de similar, l'estudi de planejament serà remés als òrgans competents en la matèria mencionada com a part integrant de la documentació requerida per a l'inici dels tràmits esmentats. En qualsevol cas, la mera aprovació de l'estudi de planejament no faculta per a l'execució de l'obra mentre no es produïska la declaració esmentada i les altres autoritzacions que siguen preceptives d'acord amb la legislació sectorial aplicable.
3. Tant en el període de concertació assenyalat en el punt 1, com després de l'aprovació definitiva de l'estudi de planejament, les administracions

concernides evitaran la formulació o el desenvolupament de planejament, o la planificació o l'execució d'actuacions que dificulten o impossibiliten les previsions de l'estudi de planejament. Transcorregut un any des que este fóra sotmés a informació institucional sense que s'haja produït l'aprovació definitiva, o transcorreguts tres anys des de la mencionada aprovació sense que s'execute l'actuació proposada, les administracions concernides podran sol·licitar del conseller competent en matèria de transport l'anul·lació parcial d'aquelles determinacions de l'estudi de planejament que siguen incompatibles amb la formalització, l'execució o el desenvolupament de planificacions o les actuacions pròpies dels seus respectius àmbits competencials.

4. La facultat de formulació d'estudis de planejament s'entendrà estesa igualment a aquelles línies, trams o elements d'infraestructura ferroviària susceptibles de ser aprovats i executats per l'administració general de l'Estat abans que els elements mencionats siguen inclosos expressament en la xarxa ferroviària d'interés general de l'Estat. En estos casos, l'estudi de planejament se centrarà especialment pel que fa a la coordinació amb la resta del sistema de transports de la Comunitat Valenciana i amb els altres elements condicionants de l'actuació a què s'estenguen les competències de la Generalitat.

5. No serà necessària la realització de l'estudi de planejament en aquells supòsits en què es considere innecessari per tractar-se d'actuacions d'escassa entitat o que poden ser concertades en el marc de l'estudi informatiu.

6. Els estudis de planejament d'infraestructures de transport podran incorporar-se o tramitar-se conjuntament amb els projectes de servici de transport públic sempre que això siga convenient.

Article 64. Estudis informatius

1. L'establiment o la modificació de les infraestructures de transport requerirà la l'aprovació prèvia, per la conselleria competent en la matèria, del corresponent estudi informatiu.

2. L'estudi informatiu és l'instrument de planificació del sistema de transports que serveix de base al procés d'informació pública i a la resta d'informes, declaracions o autoritzacions que en relació amb l'actuació procedisca emetre pel conjunt d'òrgans competents en les matèries que els afecten.

3. L'estudi informatiu contindrà els documents següents:

a) Memòria, que farà referència a:

1r. Antecedents existents i les necessitats que cal satisfer, en especial els estudis de planejament prèviament formalitzats, així com, si és el cas, del projecte de servici públic de transport.

2n. La informació necessària en relació amb el planejament urbanístic o en relació amb altres infraestructures que siga pertinent, així com la delimitació d'aquells espais afectats objecte de qualsevol tipus de protecció en virtut de les legislacions ambientals, d'espais naturals, paisatgístiques, sobre el patrimoni o qualsevol altra rellevant.

3r. Infraestructures i servicis afectats, tant en referència a les existents com a les planificades, i es tenen en compte tant les seues corresponents configuracions com les consideracions per a aconseguir una adequada integració.

4t. Definició bàsica de la solució o les solucions adoptades.

5é. Avaluació diferencial de la situació origen i de les solucions adoptades, siga esta una o diverses, en termes d'eficiència, costos d'implantació i operació, consums energètics, emissions i altres factors que es consideren convenients.

b) Plans, amb la precisió necessària per a identificar les solucions i els seus condicionants.

c) Estimació econòmica de l'actuació.

4. L'estudi informatiu s'acompanyarà, en el cas que això procedisca, de l'estudi d'impacte ambiental i constituirà el document bàsic a l'efecte de l'avaluació ambiental prevista en la legislació corresponent.

5. En els casos en què es preveja que la construcció de la infraestructura es realitzi per mitjà del procediment de concessió d'obra pública, l'estudi informatiu inclourà el corresponent estudi de viabilitat amb el contingut que determine la normativa reguladora del procediment mencionat.

Article 65. Tramitació dels estudis informatius

1. Una vegada aprovat inicialment, l'estudi informatiu serà remès a les entitats locals, a la conselleria competent en matèria d'ordenació territorial i paisatge i a la resta d'administracions afectades, a fi que, durant el termini de trenta dies, examinen la proposta més adequada per a l'interès general i per als interessos que representen. Transcorregut el termini esmentat sense que les administracions públiques mencionades informen respecte d'això, s'entendrà que estan d'acord amb la solució proposada.

2. Amb caràcter simultani al tràmit d'informe que es refereix l'apartat anterior, l'estudi informatiu se sotmetrà a un tràmit d'informació pública durant un període de trenta dies. Les observacions realitzades en este tràmit hauran de versar sobre la concepció global del traçat.

3. En aquells supòsits en què d'acord amb la legislació ambiental siga necessària la incoació d'un procediment d'avaluació ambiental, la conselleria competent en transports remetrà a la competent al medi ambient l'expedient complet de l'actuació, i s'hi inclou un informe en relació amb els escrits i les al·legacions rebuts en els tràmits d'informe institucional i informació pública.

4. Després dels tràmits anteriors, i a la vista de l'avaluació d'impacte ambiental, la conselleria formularà un document en el qual s'arreglen les característiques essencials de l'actuació objecte de l'estudi informatiu amb les incorporacions que procedisquen d'estos tràmits.

5. L'aprovació definitiva del document esmentat i consegüentment de l'actuació en este detallada correspon al conseller competent en matèria de transports, que podrà procedir igualment en acte administratiu esmentat a encomanar la seua execució i l'administració a l'ens administrador de la infraestructura o a l'òrgan que corresponga en relació amb el caràcter de l'actuació.

6. La resolució assenyalada en el punt anterior serà publicada en el *Diari Oficial de la Comunitat Valenciana* i notificada a les administracions afectades.

7. Seran aplicables a les actuacions arreplegades en els estudis informatius degudament aprovats les previsions que pel que fa a la compatibilització amb la resta d'usos del sòl es contenen en el present títol. D'altra banda, hauran de ser arreplegades en el planejament urbanístic vigent de cada municipi amb motiu de la revisió següent que s'aborde.

8. No serà obligatòria la formulació d'estudi informatiu prèviament a la redacció i l'aprovació del corresponent projecte constructiu en aquelles actuacions en què no procedisca la formulació de la declaració d'impacte ambiental, ni en aquelles de menor entitat que no impliquen aspectes referents a l'interés general.

9. Queden eximides de la necessitat formulació d'estudi informatiu, així com de l'avaluació o les estimació d'impacte ambiental, les actuacions relacionades amb la seguretat ferroviària i, en particular, les tendents a la supressió de passos a nivell.

10. No serà necessària la formulació d'estudi informatiu en aquelles actuacions arreplegades en el planejament urbanístic degudament aprovat.

Article 66. Projecte bàsic i constructiu

1. Els projectes bàsics i de construcció de les infraestructures de transport es formularan d'acord amb el que estableix, el seu cas, el corresponent estudi informatiu, i, el seu contingut obeeirà tant al que preveu esta llei com al que estableix la normativa bàsica de contractació de les administracions públiques de cara a poder formar part del corresponent expedient de licitació i execució de les obres.

2. Els projectes bàsics i constructius podran introduir variacions no substancials en relació amb l'estudi informatiu prèviament aprovat, com a conseqüència de la concreció de les seues determinacions amb el nivell de precisió propi d'un projecte. En estos casos, l'òrgan administratiu encarregat de la redacció del projecte instarà el competent en la formulació de l'estudi informatiu per a la

convalidació d'estes variacions i, si és el cas, per a la corresponent modificació de la resolució aprovatòria.

3. L'aprovació del corresponent projecte bàsic o del de construcció de les actuacions regulades per esta llei que requerisquen la utilització de nous terrenys, suposarà la declaració d'utilitat pública o interès social, la necessitat d'ocupació i la declaració d'urgència d'esta, a l'efecte de l'expropiació forçosa d'aquells en què haja de construir-se la línia, el tram o l'element de la infraestructura ferroviària, o que siguen necessaris per a modificar les preexistents, segons el que estableix la legislació expropiatòria.

4. Quan corresponga a l'administrador de la infraestructura la construcció de les infraestructures ferroviàries, la potestat expropiatòria serà exercida per l'administració de la Generalitat i el beneficiari de l'expropiació serà el mateix administrador, que abonarà el preu just de les expropiacions.

5. L'execució i conservació de les infraestructures de transport de titularitat pública, per constituir infraestructures d'interès comunitari, no estaran sotmeses a l'obtenció de llicència municipal, sempre que es referisquen a obres el trajecte o interès públic complet de les quals supere l'àmbit municipal.

La iniciació de les obres i la posada en marxa d'aquestes infraestructures hauran de ser comunicades prèviament als ajuntaments afectats, si s'escometen per altres administracions o entitats. ⁴⁰

Secció segona. Àrees de reserva

Article 67. Delimitació ⁴¹

⁴⁰ L'apartat 5 de l'article 66 s'afig per l'article 96 de la **Llei 3/2020, de 30 de desembre**, de la Generalitat, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera i d'organització de la Generalitat 2021 (DOGV núm. 8987 de 31.12.2020).

⁴¹ L'article 67 es deixa sense contingut per l'article 39 de la **Llei 21/2017, de 28 de desembre**.

Article 68. Tramitació de les reserves de sòl ⁴²**Article 69. Efectes de la delimitació d'àrea de reserva ⁴³****Article 70. Actuacions en les àrees de reserva ⁴⁴****Article 71. Adequació de la xarxa viària per a l'ús pel transport públic ⁴⁵**

1. Les administracions competents en la gestió de les xarxes viàries utilitzades pels serveis de transport públic han de planificar, projectar, construir i mantenir aquestes xarxes de manera que els serveis esmentats puguin ser prestats en les millors condicions possibles de funcionalitat, comoditat i seguretat.

2. En les autovies i la resta de carreteres dotades amb control d'accessos, la ubicació d'aquests i la configuració dels enllaços han de facilitar el servei a les poblacions pròximes.

3. Els ferms emprats han d'assegurar el major nivell possible de comoditat i seguretat de les persones usuàries del transport públic.

4. L'ordenació semafòrica de les vies utilitzades pel transport públic s'ha de gestionar sota el principi de preferència absoluta per al transport públic, excepte en aquelles situacions excepcionals en què això no siga possible. Amb aquesta finalitat, a més de les tècniques usuales d'ordenació semafòrica, es pot recórrer a la implantació de carrils o fases específiques en els encreuaments, a cicles específics de preferència després de la detecció prèvia del vehicle de transport públic o a qualsevol altra tecnologia que resulte convenient.

5. Excepte en les situacions excepcionals que reglamentàriament es determinen, ha d'haver-hi un carril expressament reservat per al transport

⁴² L'article 68 es deixa sense contingut per l'article 39 de la **Llei 21/2017, de 28 de desembre**.

⁴³ L'article 69 es deixa sense contingut per l'article 39 de la **Llei 21/2017, de 28 de desembre**.

⁴⁴ L'article 70 es deixa sense contingut per l'article 39 de la **Llei 21/2017, de 28 de desembre**.

⁴⁵ L'article 71 es modifica per l'article 40 de la **Llei 21/2017, de 28 de desembre**.

públic sempre que la freqüència dels serveis públics de transport que l'utilitzen siga superior a una expedició cada cinc minuts, carril que s'ha d'ubicar preferentment de manera independent de les zones usades per a la parada de vehicles privats.

Article 72. Parades de transport públic ⁴⁶

1. Com a regla general, i excepte acord diferent entre parts, correspon a l'administració titular de la via el condicionament de les parades, inclosos els seus accessos i connexions amb la xarxa per als vianants existent, així com les mesures de seguretat necessàries per a l'encreuament dels vials on se situen aquestes parades. Correspon, d'altra banda, a l'administració titular del servei de transport la implantació i manteniment de marquesines, pals, senyals i els elements d'informació a l'usuari.

2. Les parades s'executaran amb el que es preveu en la normativa aplicable en matèria d'accessibilitat universal al transport públic i en matèria d'accessibilitat al medi urbà. Comptaran en tot cas amb els elements de protecció climàtica, informació i comoditat en l'espera que faciliten l'ús del transport públic a totes les persones, incloses les que tinguen mobilitat reduïda.

3. Per a la ubicació de les parades, s'atendrà els criteris següents:

- a) Nombre de persones usuàries afectades i centres d'atracció de demanda que afecte (centres sanitaris, educatius, de treball i altres centres d'activitat).
- b) Incidència en la prestació del servei.
- c) Repercussió sobre la circulació urbana i la seguretat viària.
- d) Accessibilitat a altres modes de transport, inclosos els urbans.

4. Quan les parades se situen en plataformes o carrils reservats al transport públic de freqüència elevada de pas, el seu disseny permetrà l'avançament entre diverses unitats per a permetre un elevat nivell de velocitat comercial i regularitat.

⁴⁶ L'article 72 es modifica per l'article 96 de la **Llei 3/2020, de 30 de desembre**.

5. En les poblacions que disposen d'estació de viatgers establida seguint el que es disposa en els articles 80 i 81 de la present llei, serà preceptiva la seua utilització per les línies de transport interurbà. No obstant això, la conselleria competent en matèria de transport podrà autoritzar, alternativament o addicionalment, altres llocs de parada diferents en funció de les característiques del servei i les necessitats de mobilitat de la ciutadania.

6. El que s'estableix en aquest article s'entén referit també als serveis de transport de viatgers en vehicles de turisme.

Article 73. Coordinació administrativa

1. L'administració competent en transports sotmetrà a informe de la competent en matèria viària aquells instruments en virtut dels quals s'establisquen les parades dels servicis de transport.

2. Les administracions competents en les xarxes viàries sotmetran a informe de les competents en transport qualsevol tipus d'actuació que desenvolupen en les vies mencionades i que poguera afectar el servici de transport públic.

En els dos casos esmentats en els punts anteriors, les administracions podran, per mitjà d'un escrit motivat, oposar-se fefaentment a l'establiment de parades o a modificacions lesives en la xarxa viària, i estes discrepàncies hauran de ser resoltes pel conseller competent en matèria de transports.

CAPÍTOL III

Compatibilitat de les infraestructures de transport amb l'entorn

Article 74. Zones de compatibilització d'usos a l'entorn de les infraestructures de transport

1. Amb vista a assegurar una adequada funcionalitat i compatibilitat de les infraestructures i el seu entorn, es defineixen les zones de domini públic i de protecció, així com la línia de l'edificació limítrofa amb les infraestructures mencionades.

2. Els usos del sòl i les activitats que s'exercisquen en les zones esmentades, ja siga d'iniciativa pública o privada, hauran de respectar el que estableix esta llei, i hauran d'estar subjectes, en qualsevol cas, al tràmit d'autorització prèvia atorgada per l'administrador de la infraestructura.

3. El planejament urbanístic arreglarà les zones anteriorment assenyalades, així com la concreció a les limitacions d'usos que en estes procedisquen per aplicació d'esta llei, i la resta de determinacions necessàries per a assegurar l'adequada compatibilitat de les infraestructures amb el seu entorn.

Article 75. Zona de domini públic

1. Comprenen la zona de domini públic els terrenys ocupats per les infraestructures de transport i una franja de terreny a cada costat de la plataforma, mesurada en horitzontalment i perpendicularment a l'eix d'esta, des de l'aresta exterior de l'explanació. L'amplària d'esta franja serà:

a) De huit metres en les infraestructures a què es refereixen els apartats a, b i c de l'article

60.1 d'esta llei, llevat que en el cas de les infraestructures a què es refereix l'apartat 60.1.c constituïsquen un element funcional no diferenciat de la resta de vies de comunicació, i, en este cas, seran regulades per la normativa urbanística o de carreteres, segons siga procedent.

b) De tres metres en les infraestructures interurbanes dissenyades per a l'ús de vianants i ciclistes, llevat que per estar integrades en una carretera o un altre tipus de via procedisca l'aplicació de la normativa urbanística o de carreteres, així com en els elements addicionals a què es refereix l'article 61 d'esta llei.

No s'aplicarà la previsió d'esta franja de domini públic en les infraestructures logístiques a què es refereix l'article 60.1.e de la llei, en les quals el domini públic serà el que es delimita per a cada una d'estes en l'instrument de planejament corresponent.

2. L'aresta exterior de l'explanació és la intersecció del talús del desmunt, del terraplé o, si és el cas, dels murs de sosteniment limítrofs, amb el terreny natural.

3. En els casos especials de ponts, viaductes, estructures i obres semblants, es podran fixar com a arestes exteriors de l'explanació les línies de projecció vertical de la vora de les obres sobre el terreny, i és, en qualsevol cas, de domini públic el terreny comprés entre les referides línies.

4. En els túnels, la determinació de la zona de domini públic s'estendrà a la superfície dels terrenys necessaris per a assegurar la conservació i el manteniment de l'obra, d'acord amb les característiques geotècniques del terreny, la seua alçària sobre aquells i la disposició dels seus elements, i es tindran en compte circumstàncies com ara la ventilació i els accessos.

Article 76. Zona de protecció

1. La zona de protecció de les infraestructures de transport ferroviari consisteix en una franja de terreny a cada costat d'esta delimitada interiorment per la zona de domini públic definida en l'article anterior i, exteriorment, per dos línies paral·leles situades a setanta metres de les arestes exteriors de l'explanació.

2. Podrà definir-se una zona de protecció entorn de la resta d'infraestructures regulades per esta llei en aquells trams en què siga convenient amb vista a assegurar una adequada integració amb els usos de l'entorn, amb l'amplària que en cada cas siga convenient sense superar l'assenyalada en el punt anterior. Esta definició figurarà en l'estudi informatiu previ a l'execució de les noves infraestructures, o en el que específicament es redacte amb esta finalitat en la resta de casos.

Article 77. Limitacions d'ús

1. L'execució en les zones de domini públic i de protecció de les infraestructures de transport de qualsevol tipus d'obres o instal·lacions fixes o provisionals, de canvis en la destinació d'estes o el tipus d'activitat que s'hi pot realitzar, així com plantar o talar arbres, requerirà l'autorització prèvia de

l'administrador d'infraestructures, sense perjudi de les competències que respecte d'això tinguen altres administracions públiques.

L'aprovació del planejament urbanístic, així com dels projectes d'urbanització i dels altres projectes que faculden les distintes administracions públiques a executar obres en les zones de domini públic i protecció, haurà de tindre igualment la corresponent autorització prèviament a la seua aprovació definitiva en el primer cas, o a la seua execució en la resta de supòsits.

2. En la zona de domini públic només podran realitzar-se obres o instal·lacions quan raons d'interés general així ho requerisquen. Excepcionalment i per causes degudament justificades, es podrà autoritzar l'encreuament de la zona de domini públic, tant aeri com subterrani, per obres i instal·lacions d'interés privat.

En els supòsits d'ocupació de la zona de domini públic, el que la realitze estarà obligat a la neteja i a l'arreglada del material situat en els terrenys ocupats fins al límit de la zona de domini públic esmentada, després del requeriment previ de l'administració pública o de l'administrador de la infraestructura. Si no s'atenguera el requeriment dins del termini conferit, actuarà de forma subsidiària l'administració pública esmentada o l'administrador d'infraestructures ferroviàries titular de la línia, per mitjà de la realització de les necessàries labors de neteja i arreglada del material, i l'ocupant dels terrenys estarà obligat a rescabalar-lo de les despeses en què s'haguera incorregut per la actuació mencionada.

3. En la zona de protecció no podran realitzar-se obres ni es permetran més usos que aquells que siguen compatibles amb la seguretat del transport en la línia o la instal·lació considerada, i amb l'adequada compatibilització d'estos usos amb els efectes ambientals de la infraestructura. Tampoc no podran realitzar-se obres ni alterar-se l'ús quan això dificulte les actuacions futures d'ampliació o la millora de la funcionalitat de la infraestructura programades en els deu anys següents a l'autorització mencionada.

4. L'administrador de la infraestructura podrà utilitzar o autoritzar l'ús de la zona de protecció per raons d'interés general. Seran indemnitzables l'ocupació de les

zones de domini públic i protecció, i els danys i els perjudis que es causen per la seua utilització, d'acord amb el que estableix la legislació d'expropiació forçosa.

5. Podran realitzar-se cultius agrícoles en la zona de protecció, sense necessitat autorització prèvia, sempre que es garantisca la correcta evacuació de les aigües de reg i no es causen perjudis a l'explanació, i estarà prohibida la crema de restolls.

6. Reglamentàriament podrà determinar-se una distància inferior a l'establida en els articles precedents per a delimitar la zona de domini públic i la de protecció, en funció de les característiques tècniques de la línia de què es tracte, i de les característiques del sòl pel qual discórrega la línia mencionada.

7. En sòl classificat com a urbà consolidat pel corresponent planejament urbanístic, les distàncies establides en els articles anteriors per a la protecció de la infraestructura ferroviària seran de cinc metres per a la zona de domini públic i de huit metres per a la de protecció, comptadors en tots els casos des de les arestes exteriors de l'explanació. Les distàncies esmentades podran ser reduïdes per la conselleria competent en matèria de transports, sempre que s'acredite la necessitat de la reducció i no s'ocasionen perjudis a la regularitat, la conservació o al lliure trànsit de la infraestructura de transport, sense que, en cap cas, la corresponent a la zona de domini públic pugui ser inferior a dos metres.

8. Les actuacions que, d'acord amb l'autorització assenyalada en el punt 1 del present article, s'hagen de realitzar amb vista a aconseguir un nivell adequat de seguretat, a la integració paisatgística, o a l'atenuació dels nivells de soroll i d'emissions que afecten els usos limítrofs, hauran de ser costejades pel sol·licitant de l'autorització.

Article 78. Limitacions específiques a l'edificació

1. Esta prohibit qualsevol tipus d'obres de construcció, reconstrucció o ampliació d'edificacions de qualsevol tipus a una distància inferior a cinquanta metres de la vora exterior de la plataforma de les infraestructures ferroviàries. No obstant això, es podran executar les que foren imprescindibles per a la

conservació i el manteniment de les edificacions existents en el moment de l'entrada en vigor d'esta llei.

Reglamentàriament s'establiran els supòsits en què siga aplicable una distància inferior a la prevista en el paràgraf anterior per al límit d'edificació en virtut de les característiques de la línia i del seu entorn. En estos casos, la concreció de les distàncies mencionades es realitzarà mitjançant una resolució aprovada pel conseller competent en la matèria.

2. En les edificacions existents fora de la zona assenyalada en el punt 1, però dins de la zona de protecció, podran realitzar-se, igualment, obres de reparació i millora, sempre que no suposen augment de volum de la construcció i sense que l'increment de valor que aquelles comporten pugua ser tingut en compte als efectes expropiatoris.

3. En qualsevol cas, el planejament urbanístic adoptarà les determinacions necessàries perquè les edificacions en els entorns de la línies de transport no estiguen afectades per nivells de soroll, d'emissions atmosfèriques o d'altres circumstàncies que puguen afectar tant els usos residencials com la resta que a estos efectes es consideren especialment sensibles.

4. En relació amb la resta d'infraestructures previstes en esta llei, es podran establir les limitacions a l'edificació previstes en els punts anteriors. L'estudi informatiu en què es definisca la nova infraestructura, o el que, si és el cas, específicament s'elabore amb esta finalitat, indicarà els trams objecte de limitació i la distància límit, que no podrà superar la indicada en el punt 1 d'este article.

Article 79. Integració de les infraestructures de transport en el seu entorn

1. Les administracions coordinaran les seues actuacions en relació tant amb el desenvolupament de les actuacions que els competisquen, com pel que fa a les tasques de manteniment i al control de les activitats dels particulars, de manera que es produïska el major nivell d'integració entre la infraestructura de transport i el seu entorn, i s'assegurarà la integració de la primera en el medi rural o urbà en què s'inscriba, tant des del punt de vista paisatgístic, com pel que fa a

l'atenuació dels diferents efectes ambientals sobre l'entorn. Asseguraran, d'altra banda, aquelles mesures dirigides a aconseguir una adequada permeabilitat transversal de les infraestructures lineals, i es tractarà de canalitzar els punts d'encreuament bé per mitjà d'obres de pas a distint nivell transversal, bé per mitjà d'encreuaments dotats de totes les mesures de seguretat.

2. Les mesures abans assenyalades s'estendran a la totalitat dels àmbits necessaris per a assegurar la compatibilització mencionada i, en qualsevol cas, a les zones de domini públic i protecció. En aquells casos en què es considere convenient l'actuació de l'administrador de la infraestructura en la zona de domini públic, ja siga per a assegurar l'objectiu assenyalat, ja siga en relació amb la funcionalitat de la línia o les seues futures ampliacions, es podrà procedir a la seua expropiació d'acord amb el que preveu la legislació aplicable.

3. Quan es produïsquen accions urbanitzadores o de variació d'usos del sòl, correspondrà als promotors d'estes actuacions desenvolupar les mesures necessàries per a assegurar la compatibilitat esmentada.

4. Quan es tracte d'abordar la integració de la infraestructura de transport en un entorn ja consolidat, les actuacions necessàries s'establiran i es programaran conjuntament per la conselleria competent en la matèria i el corresponent ajuntament, i quedaran arreplegades en l'estudi de planejament que respecte d'això es formalitze. L'execució d'estes actuacions es cofinançarà sota el principi de la participació paritària de les dos parts.

5. Llevat que, per acord entre les parts, s'assenyale el contrari, correspon a l'administrador de la infraestructura el correcte manteniment del degut ornament públic de la plataforma ferroviària i de la resta dels terrenys de la seua titularitat. Corresponen a l'administració municipal estes funcions en els terrenys de la seua titularitat, i en aquells de propietat privada situats en les zones de domini públic i protecció, per mitjà de l'aplicació de la legislació aplicable.

CAPÍTOL IV

Estacions i terminals de viatgers

Article 80. Planificació ⁴⁷

1. Els baixadors, estacions i terminals es dissenyaran i explotaran sota el principi general de permetre l'accés als serveis de transport en condicions de qualitat i seguretat, afavorir la intermodalitat mitjançant un adequat accés des d'altres maneres de transport, el vehicle privat, a peu i amb bicicleta, i facilitar en general als qui els utilitzen l'espera, la informació dels serveis i l'adquisició dels títols de transport. Mitjançant el seu adequat entroncament amb els teixits urbans als quals serveix i mitjançant el desenvolupament de les funcions urbanes en el seu interior que pertoquen, constituïran en cada cas una fita de referència bàsica en relació amb els nuclis als quals servisquen. Per a tindre la consideració d'estació de viatgers haurà de contribuir al desenvolupament adequat de l'activitat de transport de viatgers.

2. Seran criteris bàsics de disseny dels elements abans assenyalats facilitar l'accés i els intercanvis entre modes, tindre capacitat suficient per als fluxos esperables, i tractar de minimitzar els costos energètics. En el seu disseny s'inclouran aquells serveis essencials per a donar un adequat servei al públic, així com aquells altres serveis o equipaments que convinga emplaçar en relació amb l'accessibilitat de la instal·lació i la possibilitat d'atendre des d'ella al major nombre de persones possible.

3. El planejament urbanístic dels municipis establirà, de manera concertada amb la conselleria competent en matèria de transports, les ubicacions idònies per a les terminals dels serveis de transport per carretera. Les terminals centrals de cada municipi se situaran preferentment en els corresponents centres urbans, en localitzacions que permeten un ràpid accés als serveis allí establits, la intermodalitat amb la resta de serveis de transport, l'atenció al

⁴⁷ L'article 80 es modifica per l'article 96 de la **Llei 3/2020, de 30 de desembre**.

major nombre possible de persones, i un accés adequat per als mateixos vehicles de transport.

4. La planificació i execució dels baixadors, estacions i terminals s'ajustarà al procés genèric assenyalat en aquesta llei per al conjunt de les infraestructures de transport.

5. La dimensió dels diversos elements funcionals, edificatoris i d'urbanització que els conformen s'adequarà a les necessitats funcionals a satisfer, sense perjudici de les determinacions que en aquest sentit establisca el planejament urbanístic municipal.

Article 81. Construcció i explotació de terminals de transport

1. La construcció i explotació de noves estacions i terminals s'ha d'abordar de manera concertada entre l'Administració local i la conselleria competent en matèria de transport. Com a regla general, correspondrà a la primera la cessió del sòl necessari, i a la segona la seua construcció i explotació, llevat que tinguin un interès merament local.

2. Malgrat l'establert en el punt anterior, la conselleria competent en matèria de transport i els ajuntaments podran acordar mitjançant el corresponent conveni altres fórmules de col·laboració. Podran igualment convindre amb l'Administració de l'Estat fórmules específiques per a la construcció i explotació conjunta de terminals i bescanviadors de titularitat estatal, que podran ser gestionats d'acord amb el que es preveu en aquesta llei en tots aquells aspectes que no contravinguen el que sobre aquest tema indique la legislació estatal aplicable.

3. La construcció d'estacions i terminals s'acomodarà al que es preveu en aquesta llei, i podran ser executades de manera directa per l'administració competent o mitjançant procediment de concessió d'obra pública o uns altres similars previstos en la normativa de contractació del sector públic.

4. L'explotació de les estacions o terminals podrà ser assumida per un operador de transport, per l'administrador de la infraestructura o mitjançant un operador vinculat per un contracte de prestació de servei públic independent o tramitat

de manera conjunta amb el de concessió d'obra pública assenyalat en el punt anterior. En tot cas, tal explotació haurà d'anar precedida de la corresponent aprovació del projecte de servei públic redactat d'acord amb aquesta normativa. Quan aquests projectes estiguen promoguts per un ajuntament, la seua aprovació requerirà l'informe favorable de la conselleria competent en transports.

5. Els serveis de transport que utilitzen una determinada estació o terminal podran contribuir als seus costos de construcció i explotació a raó del que establisca sobre aquest tema el projecte públic assenyalat en el punt anterior. Aquestes quantitats podran ser repercutides en les tarifes de tals serveis o ser objecte de compensació en els termes previstos en aquesta normativa; els cànon o tarifes que repercutisquen sobre concessions competència de la Generalitat requeriran un informe preceptiu i vinculant de la conselleria competent en matèria de transport. ⁴⁸

Article 82. Terminals dels operadors de transport

1. L'administració competent en matèria de transport podrà establir que els servicis d'atenció als viatgers en els punts d'origen i destinació es presten en les terminals pròpies de l'operador del servici públic de transports, sempre que estiguen assegurades les condicions anàlogues de qualitat, accessibilitat i una adequada intermodalitat respecte a la resta de servicis de transport.

2. Quan es done el supòsit previst en l'apartat anterior, l'autorització abans assenyalada es podrà estendre als acords que s'establisquen perquè els servicis de tercers operadors siguen atesos en les terminals mencionades.

⁴⁸ El punt 5 de l'article 81 es modifica per l'article 94 de la **Llei 9/2019, de 23 de desembre**, rectificat per la **Correcció d'errades de la Llei 9/2019**, publicada en el DOGV núm. 8761 de 13.03.2020.

CAPÍTOL V

Infraestructures logístiques

Article 83. Infraestructures logístiques

A l'efecte d'esta llei, tenen el caràcter d'infraestructures logístiques:

1. Les terminals ferroviàries de mercaderies que no formen part de la xarxa d'interés general de l'Estat, s'hi inclouen tant els elements purament ferroviaris com les superfícies, els equipaments, les instal·lacions i les edificacions que siguem necessaris per al desenvolupament dels seus fins.
2. Els ramals i la resta d'instal·lacions ferroviàries que connecten la xarxa d'interés general de l'Estat amb emplaçaments logístics, industrials i altres centres generadors de càrrega, llevat dels ports i aeroports d'interés general de l'Estat, que donada la seua titularitat estatal es regiran pel que estableix la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del Sector Ferroviari.
3. Les àrees logístiques d'iniciativa pública, enteses com els àmbits dotats dels accessos i servicis adequats d'acord amb el que estableix esta llei i la normativa que la desenvolupe, i que estiguen destinats a l'exercici d'activitats de logística, emmagatzemament i distribució, així com altres que convinga ubicar en les zones esmentades pel seu elevat nivell de generació o atracció de fluxos de mercaderies.
4. Les instal·lacions públiques d'estacionament de vehicles pesants, incloent-hi tant els mateixos estacionaments com les activitats complementàries al servici d'estos vehicles, així com les àrees de servici i descans executades amb la finalitat mencionada, sempre que, per les seues condicions particulars, no entren dins de l'àmbit competencial de l'administració titular de la via.
5. Els accessos a les terminals ferroviàries i zones logístiques, llevat que, per les seues condicions particulars, hagen de ser construïts i mantinguts d'acord amb la legislació en matèria de carreteres o urbanística.

Article 84. Planificació, ordenació i execució d'infraestructures logístiques

1. La planificació, la projecció, l'execució i la gestió de les infraestructures logístiques s'adequarà al que estableix la present llei i la normativa que la desenvolupe.
2. Igualment s'aplicarà el que estableix esta llei i la seua normativa de desplegament al procediment de delimitació d'àrees de reserva i la consegüent facultat expropiatòria, així com l'establiment de l'ordenació detallada en estes àrees en els casos en què es prevegen usos privats.
3. En qualsevol cas, les actuacions derivades dels apartats anteriors hauran de preveure les determinacions establides per l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Article 85. Instal·lacions ferroviàries privades de mercaderies

1. Les línies o les instal·lacions ferroviàries per al transport de mercaderies que es localitzen íntegrament a la Comunitat Valenciana podran ser de titularitat privada o pública, i es regiran, en este últim cas, pel que estableix esta llei per a la resta d'infraestructures de transport.
2. Per a l'establiment o l'explotació d'una infraestructura ferroviària de titularitat privada serà necessari obtindre prèviament la corresponent autorització administrativa que habilite per a això. Amb anterioritat a l'atorgament de l'autorització per la conselleria competent en matèria de transports, el sol·licitant haurà de presentar un projecte d'establiment o d'explotació de la infraestructura, que inclourà, com a mínim, una memòria explicativa dels fins que es persegueixen per mitjà de l'establiment o l'explotació de la infraestructura, amb els seus plans generals i parcials, així com els pressupostos corresponents, les activitats que s'hagen de prestar sobre aquella, la descripció de les obres i les circumstàncies tècniques de realització d'estes, que s'hauran d'ajustar a la normativa tècnica que siga d'aplicació. El projecte d'establiment o explotació de la línia serà sotmés a l'informe de la conselleria competent en matèria de transports amb anterioritat a la seua autorització. L'informe esmentat haurà de ser emés en el termini d'un mes

comptador des que siga sol·licitat, i s'entendrà que és favorable si no es remetera en el referit termini.

3. Sobre la referida infraestructura ferroviària de titularitat privada es podran dur a terme activitats de transport ferroviari, exclusivament, per compte propi, com a complement d'altres activitats industrials, logístiques o d'operador de transport realitzades pel seu titular.

4. Quan l'establiment d'una línia ferroviària de titularitat privada siga, d'acord amb la legislació expropiatòria, d'utilitat pública o interès social, la conselleria competent en matèria de transport podrà habilitar al seu titular per a ocupar els terrenys de domini públic que siguen necessaris i, si és el cas, per a adquirir els de propietat privada a través d'un procediment d'expropiació forçosa en què aquell tindrà la condició de beneficiari. En estos casos, l'expedient expropiatori estarà precedit del corresponent estudi informatiu tramitat d'acord amb el que estableix la present llei.

Article 86. Logística urbana

1. En els àmbits urbans en què coincidisquen capacitats escasses de la xarxa viària amb elevats nivells de distribució de mercaderies, els ajuntaments podran elaborar plans de logística urbana amb la finalitat d'incrementar l'eficiència de la distribució de mercaderies, minorar els seus costos energètics i ambientals, i racionalitzar l'ús de l'espai urbà.

2. Els plans mencionats s'elaboraran i es tramitaran d'acord amb allò que s'ha estipulat en relació amb els plans de mobilitat.

CAPÍTOL VI

Administració de les infraestructures de transport

Article 87. Administrador d'infraestructures de transport ⁴⁹

1. Correspon a la conselleria competent en matèria de transport administrar les infraestructures de transport de la Generalitat, en els termes que recull aquesta llei. No obstant això, en els casos en què així siga procedent per interès públic, aquestes funcions, o una part, podran ser assumides per Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) o qualsevol altra entitat designada a aquest efecte per ordre o resolució d'aquesta conselleria, on s'establiran les condicions i procediments per a la presa de decisions, seguiment, inspecció i control per part de la conselleria en el desenvolupament d'aquestes funcions. ⁵⁰

2. Les competències de l'administrador d'infraestructures inclouran la gestió, l'execució, el finançament, la conservació i el manteniment de les obres i la seua explotació, i es podran fixar i percebre cànon, arrendaments i qualsevol altre tipus d'ingrés derivat de la posada a la disposició d'aquestes per a la prestació de serveis, així com dels procedents d'activitats col·laterals que puguen desenvolupar-se en aquestes. Igualment, inclourà assumir la condició de beneficiari de l'expropiació forçosa quan així corresponga.

3. Mitjançant una ordre de la conselleria competent en matèria de transports, s'aprovarà el catàleg d'infraestructures de transport de competència autonòmica i l'adscripció corresponent a l'efecte d'administració en els termes que assenyalen els punts anteriors. Correspondrà igualment a la conselleria esmentada adscriure les noves infraestructures a l'efecte de la seua construcció i administració posterior.

4. Les funcions d'administració s'estendran als aspectes següents:

a) Les línies, els trams o els elements de la xarxa, tant en relació amb la plataforma com amb la superestructura, l'electrificació i la senyalització.

⁴⁹ L'article 87 es modifica per l'article 224 de la **Llei 8/2022, de 29 de desembre**.

⁵⁰ L'apartat 1 de l'article 87 es modifica per l'article 113 de la **Llei 7/2023, de 26 de desembre**.

- b) Les terminals de transport.
 - c) El manteniment parcial o total de la infraestructura.
 - d) L'explotació dels elements propis i annexos a les infraestructures susceptibles de tindre rendiments lucratius. e) La promoció i el desenvolupament d'activitats relatives als usos del sòl, en relació amb les infraestructures de transport.
 - f) L'exercici de les potestats en relació amb el règim de compatibilitat de les infraestructures amb altres usos, incloent-hi el procediment sancionador corresponent.
 - g) La participació, juntament amb altres administracions o ens públics estatals o locals, en la construcció i el finançament d'infraestructures i en les labors d'explotació i promoció d'usos lucratius annexos assenyalats en els punts anteriors.
 - h) L'elaboració, la tramitació i l'elevació a l'òrgan competent per a la seua aprovació dels mapes estratègics de soroll, els plans d'acció contra el soroll, els plans de millora de qualitat acústica i tots instruments, els plans i els projectes que resulten necessaris per a millorar la qualitat acústica, així com l'execució, la conservació i el manteniment de les actuacions previstos en aquests i les derivades de la normativa aplicable en matèria de vibracions, garantint la dotació de recursos humans per a la seua implementació a l'organisme competent.
5. L'administració de la infraestructura inclourà, si és el cas, la gestió del sistema de control, de circulació i de seguretat, excepte quan aquestes funcions les desenvolupe l'empresa pública Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.
6. L'administració de les infraestructures ferroviàries és un servei d'interés general i essencial per a la Comunitat Valenciana, que es prestarà de la manera que preveu aquesta llei.
7. Les funcions de l'administrador d'infraestructures de transport podran ser desenvolupades de manera directa o indirecta mitjançant les modalitats de

contractació previstes en la legislació de contractes del sector públic, i d'acord amb el que es disposa en el seu estatut particular.

Article 88. Construcció i execució d'infraestructures

1. La construcció de les infraestructures de transport es realitzarà d'acord amb els estudis informatius aprovats per la conselleria competent en matèria de transports i amb un informe previ favorable de la administració esmentada.

2. Quan l'administrador d'infraestructures de transport per a l'execució d'obres recórrega a la realització d'un contracte de concessió d'obra pública, podrà preveure en els plecs que regisquen la concessió que l'empresa concessionària siga retribuïda per mitjà del preu que abonem operadors o usuaris per la posada a la seua disposició de les infraestructures, per mitjà dels rendiments procedents de l'explotació de zones comercials vinculades, o d'activitats complementàries com a establiments d'hostaleria, aparcaments de vehicles, establiments d'oci o recreació, i, si és el cas, per mitjà de les aportacions que puga realitzar el mateix administrador d'infraestructures.

3. Per a l'execució de les seues actuacions, l'administrador d'infraestructures podrà utilitzar qualsevol recurs que procedisca d'acord amb la normativa aplicable, i en particular:

a) Les aportacions de la Generalitat, així com les provinents de l'Estat per mitjà dels convenis de finançament d'infraestructura de transport metropolità o qualsevol altre marc de suport estatal al transport metropolità.

b) Els que obtinga per la gestió i l'explotació del seu patrimoni o d'aquell la gestió del qual se li encomane, i per la prestació de servicis a tercers.

c) Les taxes l'import de les quals haja de percebre per afectació, d'acord amb esta llei.

d) Els fons de la Unió Europea que puguen ser-li assignats.

e) Els cànon que perceba per la utilització de les infraestructures de transport.

f) Les aportacions de la Generalitat a títol de préstec.

- g) Els recursos financers procedents d'operacions d'endeutament.
- h) Els que obtinga per la formalització de convenis amb altres entitats públiques o privades.

Article 89. Patrimoni

1. L'administrador d'infraestructures de transport podrà exercir, respecte dels béns de domini públic de la seua titularitat o d'aquells que li hagen sigut adscrits, les facultats d'administració, defensa, conservació i millora, policia, investigació, delimitació i recuperació possessòria que atorga a la conselleria competent en matèria de patrimoni la legislació de patrimoni de la Generalitat

2. Són titularitat de l'administrador d'infraestructures de transport:

- a) Els béns i els drets que se li assignen per llei o per decret del Consell, els que adquirisca per qualsevol títol i els que construïska amb els seus propis recursos.
- b) Els béns i els drets que, en la data d'entrada en vigor d'esta llei, siguen ja de la seua titularitat o estiguen adscrits a este, i aquells la gestió i construcció dels quals li haja sigut assignada d'acord amb allò que s'ha establert en el seu Estatut particular.

3. Els béns de domini públic de titularitat de l'administrador d'infraestructures de transport que siguen innecessaris per a la prestació dels servicis públics a què estigueren afectats, podran ser desafectats per aquell, de conformitat amb el que estableix la Llei 14/2003, de 10 d'abril, de Patrimoni de la Generalitat.

Article 90. Declaració sobre la xarxa

1. La declaració sobre la xarxa exposarà les característiques de les infraestructures de transport posades a la disposició dels operadors, i informarà sobre la capacitat de cada tram de la xarxa i sobre les condicions d'accés a esta. Així mateix, detallarà les normes generals, terminis, procediments i criteris que regisquen en relació amb els cànons i principis de tarificació que s'han d'aplicar als diferents servicis que presten les empreses operadores.

2. La declaració sobre la xarxa serà revisada anualment, o en ocasió de la incorporació de nous elements, per mitjà de procediment anàleg al de la seua formulació.

3. L'aprovació de la declaració sobre la xarxa assenyalada en els punts anteriors implicarà de manera automàtica l'obligació d'abonament per part dels diversos operadors dels cànonns en esta fixats, amb independència que això pugua comportar, si és el cas, la corresponent modificació del contracte de servici públic.

Article 91. Dret d'ús de capacitat en infraestructures de transport

1. Els operadors de servicis públics de transport tindran el dret d'ús de la capacitat d'infraestructura d'acord amb el contracte de servici públic de transports en virtut del qual desenvolupen esta operació, de la declaració de la xarxa i de l'acord que respecte d'això establisquen en desplegament dels dos instruments anteriors amb l'administrador d'infraestructures.

2. L'acord mencionat fixarà les condicions tècniques i econòmiques específiques d'ús de la capacitat i, si és el cas, de la resta d'instal·lacions que l'administrador d'infraestructura posa al servici de l'operador. El seu contingut serà subscrit, a més per de l'administrador i l'operador, per la conselleria competent en matèria de transports, amb un informe previ en què verifique la seua adaptació als contractes de servici públic vigents.

3. El desenvolupament de cada acord serà supervisat per una comissió de seguiment integrada per representants de les tres entitats que el subscriuen. Les discrepàncies que no es resolguen per la comissió mencionada seran elevades al conseller competent en matèria de transports perquè adopte les mesures oportunes, que podran incloure, si és el cas, la rescissió del contracte de servici públic de transports.

4. Tant en el cas de la rescissió esmentada en el cas anterior, com en aquells en què es produïska per part de l'operador l'abandonament del servici o el cessament de les aportacions econòmiques previstes, la conselleria competent en matèria de transports adoptarà les mesures oportunes amb vista al

manteniment dels servicis esmentats i de l'equilibri econòmic de l'administrador d'infraestructures, i s'adjudicarà de manera immediata l'operació del servici d'acord amb el que estableix la legislació de contractes del sector públic, i es rescabalarà l'administrador, si és el cas, per la minva d'ingressos derivada de les noves condicions contractuals.

Article 92. Adjudicació del dret de capacitat per a altres servicis i activitats

La prestació de servicis de trens històrics, turístics i altres que no tinguen com a objectiu el transport públic, així com l'ús de la resta d'infraestructures gestionades per l'administrador d'infraestructures per a usos lucratiu no emparats per contractes de servici de transport públic, hauran de ser autoritzats per l'administrador d'infraestructures, després de la subscripció prèvia del corresponent acord de dret d'ús de capacitat i l'establiment de les condicions tècniques i econòmiques que procedisquen.

TÍTOL IV

Inspecció, infraccions i sancions

CAPÍTOL I

Inspecció de transports

Article 93. Competències ⁵¹

1. Correspon a la conselleria competent en matèria de transport, o, si és el cas, als ajuntaments, la inspecció en matèria de serveis públics de transport que siguen de la seua competència, així com de la resta d'activitats de transport que regula el títol II de la present llei.
2. Correspon a l'administrador de la infraestructura de transport la potestat de policia en relació amb la regulació de la compatibilitat de les infraestructures amb l'entorn regulada en el capítol III del títol III, així com les que li

⁵¹ L'article 93 es modifica per l'article 225 de la **Llei 8/2022, de 29 de desembre**.

corresponguen en relació amb les infraestructures que administre d'acord amb el que s'esmenta aquest títol.

3. Correspon als ajuntaments la potestat inspectora en relació amb la formalització i el desenvolupament dels plans de mobilitat d'àmbit municipal establits en el capítol III del títol I d'aquesta llei.

4. Correspon a la conselleria competent en matèria de transport la potestat inspectora en la resta de casos previstos en aquesta llei, així com en els casos que preveu l'apartat 3 del present article en cas que no s'haja produït l'actuació municipal i una vegada que haja transcorregut el termini de notificació que s'establisca reglamentàriament. Competeix igualment aquesta potestat en els supòsits de rellevància especial per al sistema de transports de la Comunitat Valenciana, amb la incoació prèvia del procediment corresponent per part del conseller competent en matèria de transports, així com la coordinació dels plans d'inspecció de la resta d'òrgans, en relació en tot cas amb els corresponents d'àmbit estatal.

5. Les potestats d'inspecció en relació amb les obligacions dels qui utilitzen els seus serveis es podran delegar en els operadors de transport. En tot cas, el personal habilitat dels diversos operadors de transport tindrà la condició d'agent de l'autoritat en els casos en què corresponga actuar de manera immediata en relació amb el comportament de les persones usuàries per estar en perill la seua pròpia seguretat, la de tercers o la del conjunt del servei de transport.

6. Correspon la facultat sancionadora a l'administració o a l'entitat a la qual corresponga la potestat inspectora. Normativament s'establiran les condicions objectives del personal encarregat de la instrucció dels expedients.

Article 94. Facultats de la inspecció de transports

1. Les empreses que realitzen la prestació dels serveis de transport o d'activitats a què es refereix esta llei, tenen l'obligació de facilitar l'accés a les seues instal·lacions al personal dels serveis d'inspecció en l'exercici de les seues funcions. També hauran de permetre al personal mencionat dur a terme el control dels elements afectes la prestació dels referits serveis.

2. El personal dels servicis d'inspecció podrà demanar de les persones físiques i jurídiques que es refereix l'apartat anterior totes les informacions que estimen necessàries sobre les matèries objecte d'esta llei.

3. El personal respecte d'això habilitat per l'administrador d'infraestructures vigilarà el compliment de les obligacions que tendisquen a evitar qualsevol classe de dany, deteriorament dels elements que componen les infraestructures, risc o perill per a les persones, i el respecte de les limitacions imposades en relació amb els terrenys immediats a les infraestructures esmentades, i es podran dictar, en este sentit, les ordenes d'execució immediata quan l'entitat del risc potencial existent així ho requerira.

4. El personal dels servicis d'inspecció, els funcionaris i el personal expressament facultat per l'administració per a realitzar la funció de policia de transports de viatgers i infraestructures de transports, tindran en els seus actes de servici, o amb motiu d'estos, la consideració d'agents de l'autoritat, a l'efecte de l'exigència, si és el cas, de la responsabilitat corresponent als qui oferisquen resistència o cometen atemptat o desacatament contra estos, d'obra o de paraula.

5. El personal dels servicis d'inspecció, en l'exercici de les funcions a què es refereix este article, podrà sol·licitar, a través de l'autoritat governativa corresponent, el suport necessari dels Cossos i Forces de Seguretat.

6. En l'exercici de la seua funció, el personal dels servicis d'inspecció està autoritzat per a:

a) Realitzar materialment les actuacions inspectores necessàries en qualsevol lloc en què s'exercisquen activitats afectades per la present llei. No obstant això, quan es requerisca l'accés al domicili de persones físiques i jurídiques, serà necessària l'obtenció prèvia de l'oportú manament judicial.

b) Dur a terme les proves, les investigacions o els exàmens que siguen necessaris per a cerciorar-se de l'observança de les disposicions legals vigents en matèria de transport.

7. Si els òrgans responsables de la inspecció, a la vista de les greus circumstàncies existents que comprometen la seguretat dels transports, decidiren la paralització de servicis o activitats de transport, ho comunicaran immediatament al director general que tinga la competència en transports, o, si és el cas, a l'alcalde del municipi competent en el servicis, a l'efecte que ordenen la instrucció del corresponent procediment.

CAPÍTOL II

Infraccions

Article 95. Abast subjectiu de la responsabilitat administrativa en les matèries regulades en la Llei ⁵²

1. La responsabilitat administrativa derivada de les infraccions tipificades en aquest títol s'exigirà a les persones físiques o jurídiques que efectuen les activitats de transport de viatgers o unes altres que afecten els supòsits previstos en aquesta llei i, si escau, als usuaris i les usuàries dels serveis de transport o als qui amb la seua conducta pertorben la seua normal prestació o la integritat dels béns afectes a aquesta.

2. En matèria de transport de viatgers, s'aplicaran les regles de responsabilitat administrativa establides en la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres.

3. (es deixa sense contingut)

4. (es deixa sense contingut)

5. Si un mateix comportament infractor fora susceptible de ser qualificat d'acord amb dos o més tipus infractors, s'imposarà la sanció que corresponga al més greu d'aquests.

6. Les infraccions en relació amb el compliment de l'obligació dels prestadors de serveis de transport d'estar en possessió dels títols habilitants previstos en

⁵² L'article 95 es modifica per l'article 94 de la **Llei 9/2019, de 23 de desembre**, rectificat per la **Correcció d'errades de la Llei 9/2019**, publicada en el DOGV núm. 8761 de 13.03.2020.

la legislació estatal se sancionaran d'acord amb el que preveu el capítol I del títol V de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, i el seu reglament de desplegament.

Article 95 bis. Responsabilitat administrativa. ⁵³

Article 96. Classificació de les infraccions en matèria de compatibilitat de les infraestructures de transport amb l'entorn ⁵⁴

Les infraccions en matèria de compatibilitat de les infraestructures de transport amb l'entorn es classifiquen en molt greus i greus.

Article 97. Infraccions en matèria de transport de viatgers ⁵⁵

L'incompliment del que s'estableix en aquesta llei en matèria de transport de viatgers es considerarà infracció molt greu, greu o lleu, d'acord amb el que s'estableix en la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres i en el seu reglament de desplegament.

Les referències fetes als transports reiterats per a col·lectius específics s'entendran fetes als transports regulars de viatgers d'ús especial.

Al transport a la demanda li serà aplicable el règim sancionador establert per al transport regular de viatgers d'ús general.

Article 98. ⁵⁶

Sense contingut

⁵³ L'article 95 bis es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

⁵⁴ L'article 96 es modifica per l'article 94 de la **Llei 9/2019, de 23 de desembre**, rectificat per la **Correcció d'errades de la Llei 9/2019**, publicada en el DOGV núm. 8761 de 13.03.2020.

⁵⁵ L'article 97 es modifica per l'article 226 de la **Llei 8/2022, de 29 de desembre**.

⁵⁶ L'article 98 es deixa sense contingut per l'article 94 de la **Llei 9/2019, de 23 de desembre**, rectificat per la **Correcció d'errades de la Llei 9/2019**, publicada en el DOGV núm. 8761 de 13.03.2020.

Article 99. ⁵⁷

Sense contingut

Article 99 bis. Infraccions al transport públic discrecional de viatgers en vehicles de turisme. ⁵⁸**Article 100. Infraccions a la regulació del servei de taxi** ⁵⁹**Article 101. Infraccions en relació amb la compatibilitat de les infraestructures de transport amb l'entorn**

1. Constitueixen infraccions molt greus en matèria de compatibilitat de les infraestructuras amb l'entorn:

a) La realització d'obres o activitats no permeses en la zona de domini públic o en les zones de protecció de les infraestructures de transport, sense tindre la preceptiva autorització, quan afecten la seguretat del trànsit.

b) El deteriorament o la destrucció de qualsevol obra o instal·lació, la sostracció de qualsevol element de la infraestructura de transport que afecte el funcionament d'esta o estiga directament relacionat amb la seguretat del trànsit, o la modificació intencionada de les seues característiques.

c) El llançament o el depòsit d'objectes en qualsevol punt de les infraestructures i els seus veïns i instal·lacions annexes o al pas de vehicles i, en general, qualsevol acte que Puga representar un perill greu per a la seguretat del transport, els seus usuaris, els mitjans o les instal·lacions de qualsevol tipus.

⁵⁷ L'article 99 es deixa sense contingut per l'article 94 de la **Llei 9/2019, de 23 de desembre**, rectificat per la **Correcció d'errades de la Llei 9/2019**, publicada en el DOGV núm. 8761 de 13.03.2020.

⁵⁸ L'article 99 bis es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

⁵⁹ L'article 100 es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

d) La comissió, en el termini d'un any, de dos o més infraccions greus sancionades mitjançant una resolució administrativa ferma.

2. Constitueixen infraccions greus en matèria de compatibilitat de les infraestructures de transport amb l'entorn:

a) La realització d'obres o activitats no permeses en les zones de domini públic, protecció o reserva sense tindre la preceptiva autorització, quan estos comportaments no constituïsquen infracció molt greu.

b) La destrucció, el deteriorament o l'alteració de qualsevol obra, instal·lació o element de les infraestructures de transport directament relacionat amb l'ordenació, l'orientació i la seguretat de la circulació o la modificació intencionada de les seues característiques o situació, quan estos comportaments no constituïsquen infracció molt greu.

Article 102. Altres infraccions

1. Serà considerada infracció greu la carència de pla de mobilitat en els supòsits en què siga necessari, així com en particular l'inici de les activitats o dels usos residencials en els àmbits subjectes a l'obligació esmentada, així com l'atorgament de les autoritzacions administratives habilitants per al desenvolupament d'estos usos.

2. Es considerarà igualment infracció greu la vulneració dels elements essencials dels referits plans de mobilitat, i s'entenen com a essencials els que siguen identificats com a tals en els documents mencionats.

3. Es considerarà infracció greu la inexistència de reserva per a l'estacionament de bicicletes en habitatges, excepte en els supòsits d'autopromoció en els quals es considerarà infracció lleu.

4. Es consideraran infraccions lleus la vulneració d'aspectes no essencials dels plans de mobilitat.

5. La comissió, en el termini d'un any, de dos o més infraccions lleus sancionades mitjançant una resolució administrativa ferma serà considerada infracció greu.

6. Les actuacions d'empreses o particulars que danyen o alteren la funcionalitat de la resta d'infraestructures previstes en esta llei es classificaran de la mateixa manera que les que tinguen com a objecte les infraestructures de transport.

CAPÍTOL III

Sancions

Article 103. Sancions en relació amb les infraccions tipificades en els articles 101 i 102 ⁶⁰

1. Les sancions per les infraccions tipificades en els articles 101 i 102 es graduaran d'acord amb els factors següents:

- a) La repercussió social de la infracció i el perill per a la vida i salut de les persones, la seguretat de les coses i el medi ambient.
- b) La importància del dany o deterioració causada, si escau.
- c) La intencionalitat en la comissió de la infracció.
- d) El grau de participació del sancionat i el benefici obtingut per aquest.
- e) La reincidència en la comissió, en el període dels dotze mesos anterior al fet infractor, d'una altra infracció de la mateixa naturalesa, quan així haja sigut declarat per resolució ferma en via administrativa.
- f) La circumstància d'haver procedit l'infractor, per iniciativa pròpia, a remeiar els efectes perniciosos de la infracció.

⁶⁰ L'article 103 es modifica per l'article 94 de la **Llei 9/2019, de 23 de desembre**, rectificat per la **Correcció d'errades de la Llei 9/2019**, publicada en el DOGV núm. 8761 de 13.03.2020.

2. La graduació de les sancions es farà d'acord amb les regles i dins dels límits següents:

a) Se sancionaran amb advertència o multa de fins a 1.000 euros les infraccions classificades com a lleus. En el cas de no apreciació de reincidència, l'import de les sancions se situarà entre 0 i 400 euros. Amb 1.000 euros seran sancionades les infraccions en les quals s'aprecie reincidència per la comissió de dues o més faltes en el període d'un any.

b) Se sancionaran amb multes compreses entre els 1.001 a 2.000 euros les infraccions classificades com a greus.

c) Se sancionaran amb multa de 2.001 a 6.000 euros les infraccions classificades com a molt greus.

d) (Es deixa sense contingut)

3. (Es deixa sense contingut)

4. (Es deixa sense contingut)

5. (Es deixa sense contingut)

6. La imposició de les sancions que, si escau, corresponguen serà independent de la possible obligació d'indemnitzar els danys i perjudicis causats.

7. (Es deixa sense contingut)

8. Amb caràcter general, quan, com a conseqüència de la infracció, s'obtinga un benefici quantificable, la multa podrà incrementar-se fins al triple del benefici obtingut.

Article 103 bis. Sancions en matèria de transport de viatgers ⁶¹

En matèria de transport de viatgers, l'incompliment del que es preveu en aquesta llei serà sancionat d'acord amb el que es disposa en la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, i en el seu reglament de desplegament.

⁶¹ L'article 103 bis es modifica per l'article 94 de la **Llei 9/2019, de 23 de desembre**, rectificat per la **Correcció d'errades de la Llei 9/2019**, publicada en el DOGV núm. 8761 de 13.03.2020.

Article 104. ⁶²

Sense contingut

Article 105. Altres efectes de les sancions ⁶³

1. (Es deixa sense contingut)
2. La fermesa de les sancions en via administrativa en relació amb els supòsits d'edificació o la realització d'altres activitats que modifiquen l'estat inicial de les propietats en les zones de domini públic, protecció i reserva, comportarà la necessitat de la demolició de l'indegudament executat i la restauració de l'entorn al seu estat inicial. En cas que no es produïska tal demolició i restauració, podrà ser executada per l'administrador d'infraestructures a costa dels sancionats.
3. En els casos en els quals la seguretat del transport així ho requerisca, l'administració podrà executar d'ofici i de manera immediata les demolicions assenyalades en el punt anterior abans de la resolució de l'expedient sancionador, amb independència de les indemnitzacions que procediren en cas que, resolt aquest expedient, no es concloguera tal necessitat de demolició.
4. En els casos en els quals, com a conseqüència de la conclusió del procés sancionador, procedira l'extinció de l'autorització o contracte en virtut del qual es presta el servei de transports, l'Administració podrà optar per requerir al prestador perquè pose a la seua disposició els mitjans materials necessaris per a la continuïtat del servei quan això resulte imprescindible, durant el termini que permeta l'adopció d'altres solucions alternatives per part de l'Administració.

En aquest supòsit el sancionat tindrà dret a la indemnització que procedisca per l'ús d'aquests mitjans materials, d'acord amb la legislació aplicable.

⁶² L'article 104 es deixa sense contingut per l'article 94 de la **Llei 9/2019, de 23 de desembre**, rectificat per la **Correcció d'errades de la Llei 9/2019**, publicada en el DOGV núm. 8761 de 13.03.2020.

⁶³ L'article 105 es modifica per l'article 94 de la **Llei 9/2019, de 23 de desembre**, rectificat per la **Correcció d'errades de la Llei 9/2019**, publicada en el DOGV núm. 8761 de 13.03.2020.

Article 106. Multes coercitives

Amb independència de les sancions que corresponguen, l'autoritat competent podrà imposar multes coercitives quan prossegueisca la conducta infractora i no s'atenga el requeriment de cessament d'esta, i se'ls reiterarà cada espai de temps que siga suficient per a complir el que ordena. Les multes coercitives no excediran, cada una d'estes, del deu per cent de la sanció fixada per a la infracció comesa.

Article 107 ⁶⁴

1. Quan la competència en el procediment la tinga la conselleria competent en matèria de transports, correspondrà la imposició de les sancions a la persona titular de la direcció general competent en matèria de transports.
2. Quan la competència en el procediment corresponga a altres ens de la Generalitat, correspondrà la imposició de les sancions a l'òrgan que es determine en la seua regulació pròpia, excepte en el cas de les sancions molt greus que seran imposades per la direcció de l'ens competent.
3. Quan la competència en el procediment l'ostente l'ajuntament, correspondrà la imposició de les sancions a l'alcalde.
4. En el cas d'operadors de transport que no tinguen el caràcter d'entitat pública, una vegada instruït l'expedient, es donarà trasllat a l'administració competent a fi que siga resolt d'acord amb les competències assenyalades en els punts anteriors.

⁶⁴ L'article 107 es modifica per l'article 94 de la **Llei 9/2019, de 23 de desembre**, rectificat per la **Correcció d'errades de la Llei 9/2019**, publicada en el DOGV núm. 8761 de 13.03.2020.

Article 108. Procediment sancionador i mesures provisionals en relació amb les infraccions tipificades en els articles 101 i 102 ⁶⁵

1. Sense perjudici del que es disposa en la Llei de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, i en la seua normativa de desplegament, el procediment sancionador s'iniciarà sempre d'ofici per l'administració o entitat competent, bé per pròpia iniciativa o com a conseqüència d'ordre superior, petició raonada d'altres òrgans o denúncia.

La denúncia haurà d'expressar la identitat de la persona o persones que la presenten, el relat dels fets que pogueren constituir infracció i la data de la seua comissió i, quan siga possible, la identificació dels presumptes infractors.

2. Amb anterioritat a la iniciació del procediment sancionador, es podran realitzar actuacions prèvies a fi de determinar si hi concorren circumstàncies que justifiquen aquesta iniciació. En especial, aquestes actuacions s'orientaran a fixar, amb la màxima precisió possible, els fets susceptibles de motivar la incoació del procediment, la persona o persones que en puguen resultar responsables i les circumstàncies rellevants que concórreguen en uns i altres.

3. Una vegada acordada la iniciació del procediment sancionador, l'expedient es notificarà al presumpte o presumptes infractors, que disposaran d'un termini de quinze dies, des de la data de la notificació, per a aportar totes les al·legacions, documents o informacions que estimen convenientes i, si escau, proposar prova en què concreten els mitjans de què pretenguen valdre's. Rebudes les al·legacions o transcorregut el termini per a això, la persona encarregada d'instruir l'assumpte podrà acordar l'obertura d'un període de prova.

4. La proposta de resolució es notificarà als interessats, i se'ls concedirà un termini de quinze dies, des de la notificació, per a formular al·legacions i presentar els documents i informacions que estimen pertinents, davant de la

⁶⁵ L'article 108 es modifica per l'article 94 de la **Llei 9/2019, de 23 de desembre**, rectificat per la **Correcció d'errades de la Llei 9/2019**, publicada en el DOGV núm. 8761 de 13.03.2020.

persona encarregada d'instruir el procediment sancionador, la qual, a la vista de les alegacions i documents presentats, emetrà un informe i remetrà allò que s'ha fet a l'òrgan competent per a la imposició de la sanció que corresponga.

5. Abans de dictar una resolució, l'òrgan competent per a resoldre podrà decidir, mitjançant un acord motivat, la realització de les actuacions complementàries indispensables per a resoldre el procediment, que, en qualsevol cas, hauran de tindre lloc en un termini no superior a quinze dies. El termini per a resoldre el procediment quedarà suspès fins a la terminació d'aquestes.

6. En el termini d'un mes des de la recepció de la proposta de resolució i dels documents, alegacions i informacions que es troben en el procediment, l'òrgan competent per a resoldre dictarà una resolució motivada, que ha de ser notificada als interessats.

Si transcorregut un any des de la iniciació del procediment sancionador no s'haguera notificat als interessats la resolució que li pose fi, es produirà la seua caducitat. En aquest cas, l'òrgan competent per a resoldre emetrà, a sol·licitud de l'interessat, certificació en què conste que ha caducat el procediment i que s'ha procedit a l'arxivament de les actuacions.

Les resolucions que posen fi a la via administrativa seran immediatament executives.

7. En tots aquells supòsits en què l'interessat decidisca voluntàriament fer efectiva la sanció abans que transcorreguen els quinze dies següents a la notificació de l'expedient sancionador, la quantia pecuniària de la sanció inicialment proposta es reduirà en un 25 per 100.

El pagament de la sanció pecuniària amb anterioritat al fet que es dicte la resolució sancionadora equivaldrà a la terminació del procediment, excepte pel que fa a la reposició de la situació alterada o a la determinació de la indemnització dels danys i perjudicis causats per la comissió de la infracció. La reducció haurà d'estar determinada en la notificació d'iniciació del procediment i

la seua efectivitat estarà condicionada al desistiment o renúncia de qualsevol acció o recurs en via administrativa.

Article 108 bis. Procediment sancionador en matèria de transport de viatgers ⁶⁶

El procediment per a la imposició de les sancions en matèria de viatgers s'ha d'ajustar al que es disposa en la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres i en el seu reglament de desenvolupament. Tot allò que no estiga previst en les normes esmentades s'ajustarà al que s'estableix en la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques i en la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic.

Article 109. Mesures urgents i provisionals

1. Abans de la iniciació del procediment sancionador, l'òrgan competent podrà, d'ofici o a instàncies de part, adoptar les mesures que corresponguen, en els casos d'urgència i per a la protecció provisional dels interessos implicats. Estes hauran de ser confirmades, modificades o deixades sense efecte per mitjà de l'acord d'iniciació del referit procediment, que haurà d'efectuar-se dins dels trenta dies següents a la seua adopció, i que podrà ser objecte del recurs que procedisca.
2. Així mateix, iniciat el procediment sancionador, l'òrgan competent per a imposar la sanció corresponent podrà adoptar, d'ofici o a instàncies de part, les mesures provisionals que crega oportunes per a assegurar l'eficàcia de la resolució que poguera dictar i el bon fi del procediment, evitar el manteniment dels efectes de la infracció, i garantir les exigències dels interessos generals.
3. En qualsevol cas, les mesures provisionals quedaran sense efecte si no s'inicia el procediment en el termini assenyalat o quan l'acord d'iniciació no continga un pronunciament exprés sobre estes.

⁶⁶ L'article 108 bis s'introdueix per l'article 94 de la **Llei 9/2019, de 23 de desembre**, rectificat per la **Correcció d'errades de la Llei 9/2019**, publicada en el DOGV núm. 8761 de 13.03.2020.

4. Les mesures de caràcter provisional, que hauran de ser proporcionals quant a la seua intensitat i condicions als objectius que es pretenen garantir, podran consistir en la suspensió temporal d'activitats i la prestació de fiances, en la clausura temporal de les infraestructuras afectades, en la retirada de material rodador o en la suspensió temporal de servicis per raons de sanitat, higiene o seguretat.

En cap cas es podran adoptar mesures provisionals que puguen causar perjudici de difícil o impossible reparació als interessats o que impliquen violació de drets emparats per esta llei.

5. Les mesures provisionals podran ser deixades sense efecte o modificades durant la tramitació del procediment sancionador, d'ofici o a instàncies de part, en virtut de circumstàncies sobrevingudes o que no van poder ser tingudes en compte en el moment de la seua adopció.

En qualsevol cas, s'extingiran amb l'eficàcia de la resolució que pose fi al procediment sancionador.

Article 110. Coordinació administrativa i acció subsidiària de la Generalitat

1. Les administracions i entitats competents en l'aplicació del règim sancionador a la Comunitat Valenciana mantindran un registre comú de les sancions fermes en via administrativa només als efectes del desenvolupament de les seues pròpies competències, i, si és el cas, per a l'aplicació dels agreujants per reiteració previstos en la present llei i els altres punts que siguen convenients de cara a la instrucció dels expedients.

2. ⁶⁷

⁶⁷ L'apartat 2 de l'article 110 es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

Article 111. Prescripció

1. Les infraccions regulades en esta llei prescriuran: les molt greus als tres anys, les greus als dos anys, i les lleus a l'any.

El termini de prescripció de les infraccions començarà a computar des del dia en què la infracció s'haguera comés. Interromprà la prescripció la iniciació, amb coneixement de l'interessat, del procediment sancionador. El termini de prescripció tornarà a córrer si l'expedient sancionador estiguera paralitzat durant més de tres mesos per causa no imputable al presumpte responsable.

2. Les sancions imposades per faltes molt greus prescriuran al cap de tres anys, les imposades per faltes greus als dos anys, i les imposades per faltes lleus a l'any.

El termini de prescripció de les sancions començarà a computar des de l'endemà d'aquell en què adquirisca fermesa la resolució per la qual s'imposa la sanció. Interromprà la prescripció la iniciació, amb coneixement de l'interessat, del procediment d'execució, i tornarà a córrer el termini si aquell està paralitzat durant més d'un mes per causa no imputable a l'infractor.

DISPOSICIONS ADDICIONALS

Primera. Canvi de denominació de l'Agència Valenciana de Mobilitat Metropolitana ⁶⁸

Segona. Adscripció d'infraestructures a l'Ens Gestor de la Xarxa de Transport i de Ports de la Generalitat ⁶⁹

⁶⁸ La disposició addicional primera es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

⁶⁹ La disposició addicional segona es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 7/2023, de 26 de desembre**.

Tercera. Constitució del Fòrum de Mobilitat de la Comunitat Valenciana

En el termini de sis mesos a partir de l'entrada en vigor d'esta llei es constituirà el Fòrum de Mobilitat de la Comunitat Valenciana.

Quarta. Regulació dels centres d'atenció al públic en els servicis de taxi ⁷⁰

Cinquena. Aplicació de la llei al sistema viari de la Comunitat Valenciana

El que estableixen les seccions primera i segona del capítol II del títol III de la present llei s'aplicarà a la xarxa bàsica i local del sistema viari de la Comunitat Valenciana inclòs en l'àmbit de la Llei 6/1991, de 27 de març, de la Generalitat, de Carreteres de la Comunitat Valenciana, en la mesura que no s'opose al que estableix esta.

DISPOSICIONS TRANSITÒRIES

Primera. Plans de mobilitat en actuacions iniciades

1. No serà obligatòria la formulació de plans de mobilitat junt amb els plans generals quan estos ja hagen iniciat el tràmit d'informació pública, amb independència de la necessitat de la seua incorporació ulterior en els supòsits que estableix esta llei.

2. No serà obligatòria la formulació de plans de mobilitat en les implantacions rellevants d'usos residencials que disposen de pla parcial sotmés a informació pública o en una fase ulterior de tramitació, ni en aquelles activitats que, en la data d'entrada en vigor, ja hagen sol·licitat la llicència corresponent.

Segona. Concessions vigents de servicis públics regulars

1. Els servicis públics regulars per carretera prestats per mitjà de concessió administrativa vigent a l'entrada en vigor d'esta llei continuaran mantenint-ne la vigència fins al final del termini de la concessió mencionada.

⁷⁰ La disposició addicional quarta es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

2. En el termini màxim d'un any des de l'entrada en vigor de la present llei, l'administració competent nomenarà el director de la concessió i en el mateix termini es formularà el document de condicions concretes de prestació del servei de transports on s'arreglaran les característiques de la prestació que en el moment mencionat corresponga d'acord amb les autoritzacions donades en este sentit per l'administració concedent.

3. En aquells casos en què la prestació dels servicis de transport s'haja d'efectuar amb compensació econòmica de l'administració, el contracte de concessió de servici públic regular de viatgers es transformarà en un contracte de servici públic de transports dels que estableix esta llei, sense que això altere ni els drets i les obligacions prèviament existents, ni el termini concessional, ni cap dels altres elements substancials de la concessió primitiva.

Tercera. Autoritzacions de taxi ⁷¹

Quarta. Expedients iniciats en matèria d'infraestructures i autoritzacions

1. Els expedients en matèria d'infraestructures, zones de reserva i, si és el cas, la seua corresponent ordenació, la tramitació dels quals estiga iniciada en la data d'entrada en vigor d'esta llei, culminaran la seua tramitació d'acord amb el que estableix esta.

2. Les autoritzacions concedides en les zones de domini públic i protecció no caducades abans de l'entrada en vigor d'esta llei s'entendran plenament vigents.

Disposició transitòria quinta ⁷²

En la totalitat de les infraestructures de titularitat autonòmica regulades per la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat

⁷¹ La disposició transitòria tercera es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

⁷² La disposició transitòria quinta s'introdueix per l'article 148 de la **Llei 5/2013, de 23 de desembre**, de Mesures Fiscals, de Gestió Administrativa i Financera, i d'Organització de la Generalitat (DOGV núm. 7181 de 27.12.2013).

Valenciana, i la Llei 6/1991, de 27 de març, de Carreteres de la Comunitat Valenciana, i a fi de la realització dels treballs necessaris de conservació, vigilància, explotació, seguretat, i els derivats de situacions d'emergència, es permetrà la circulació de vehicles que presten els dits servicis públics i per als seus fins propis, com ara ambulàncies, bombers i policia, així com els de circulació dels vehicles afectes al servici i manteniment d'estes infraestructures, que circulen degudament identificats.

Disposició transitòria sisena. Règim transitori del procediment a què es refereix l'article 78 d'aquesta llei ⁷³

Fins que no es dispose del desplegament reglamentari indicat en l'article 78, en relació amb les distàncies límit a l'edificació a les infraestructures ferroviàries en alguns supòsits, se seguirà el procediment següent per a casos particulars per a poder procedir a la seua autorització.

1. Informe favorable de FGV, en què es considere justificable l'aplicació d'una distància inferior a cinquanta metres per al límit d'edificació en virtut de les característiques de la línia i del seu entorn i en què es reflectisquen les distàncies concretes per al supòsit en particular.
2. Resolució del conseller competent en matèria de transports del supòsit en particular, en la qual s'inclouen les distàncies concretes per a aquest supòsit indicades per FGV en el seu informe.

Disposició transitòria setena. Règim transitori del capítol III del títol II d'aquesta llei. ⁷⁴

⁷³ La disposició transitòria sisena s'introdueix per l'article 102 de la **Llei 10/2015, de 29 de desembre**, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera, i d'organització de la Generalitat (DOGV núm. 7689 de 31.12.2015).

⁷⁴ La disposició transitòria setèntima es deroga per la disposició derogatòria única de la **Llei 13/2017, de 8 de novembre**.

DISPOSICIÓ DEROGATÒRIA

Única. Derogació normativa

Queden derogades totes les disposicions d'inferior o del mateix rang que s'oposen al que estableix la present disposició. Supletòriament, i fins a l'entrada en vigor del reglament de desplegament d'esta llei, s'aplicaran la resta de disposicions aplicables en matèria de mobilitat mentre no s'oposen a la present llei.

DISPOSICIONS FINALS

Primera. Habilitació normativa

Es faculta al Consell per a dictar les disposicions reglamentaris i les normes tècniques per al desenrotllament i l'aplicació d'esta llei.

Segona. Entrada en vigor

Esta llei entrarà en vigor als vint dies de la publicació en el *Diari Oficial de la Comunitat Valenciana*.

Disposició final tercera. Supletorietat de la legislació estatal per als serveis públics de transport de viatgers per carretera i les estacions i terminals de viatgers ⁷⁵

En allò no previst en aquesta llei o en les normes dictades per al seu desplegament serà d'aplicació supletòria als serveis públics de transport de viatgers per carretera i les estacions i terminals de viatgers, el règim establert en la legislació estatal en la matèria.

Per tant, ordene que tots els ciutadans, tribunals, autoritats i poders públics als quals pertoque, observen i facen complir esta llei.

⁷⁵ La disposició final tercera s'afeg per l'article 96 de la **Llei 3/2020, de 30 de desembre**.

València, 1 d'abril de 2011

El president de la Generalitat
FRANCISCO CAMPS ORTIZ

ANÀLISI JURÍDICA

Aquesta disposició està afectada per:

AFECTADA PER:

- **RESOLUCIÓ de 16 de novembre de 2011, de la directora de l'Agència Valenciana de Mobilitat, per la qual es prorroga la validesa de les autoritzacions de taxi que tenen la residència a la Comunitat Valenciana i se n'establixen les regles per a la gestió ordinària. [2011/11999] (DOGV núm. 6660 de 28.11.2011) Ref. Base de dades 012036/2011**
- **RESOLUCIÓ de 23 de novembre de 2011, de la presidenta del Consell d'Administració de l'Agència Valenciana de Mobilitat, per la qual es regula la targeta identificativa del conductor en la prestació del servei de taxi. [2011/12387] (DOGV núm. 6671 de 15.12.2011) Ref. Base de dades 012576/2011**
- **ACORD de 10 d'octubre de 2011, de la Comissió Bilateral de Cooperació Administració General de l'Estat-Generalitat en relació amb la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de Mobilitat, de la Comunitat Valenciana. [2011/12208] (DOGV núm. 6671 de 15.12.2011) Ref. Base de dades 012579/2011**

MODIFICADA PER:

- **LLEI 9/2011, de 26 de desembre, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera, i d'organització de la Generalitat [2011/13102] (DOGV núm. 6680 de 28.12.2011) Ref. Base de dades 012938/2011**

- **LLEI 1/2012, de 10 de maig, de la Generalitat, de Mesures Urgents d'impuls a la Implantació d'Actuacions Territorials Estratègiques. [2012/4626] (DOGV núm. 6773 de 14.05.2012) Ref. Base de dades 004725/2012**
- **LLEI 10/2012, de 21 de desembre, de Mesures Fiscals, de Gestió Administrativa i Financera, i d'Organització de la Generalitat. [2012/11839] (DOGV núm. 6931 de 27.12.2012) Ref. Base de dades 011715/2012**
- **LLEI 5/2013, de 23 de desembre, de Mesures Fiscals, de Gestió Administrativa i Financera, i d'Organització de la Generalitat [2013/12400] (DOGV núm. 7181 de 27.12.2013) Ref. Base de dades 011698/2013**
- **LLEI 7/2014, de 22 de desembre, de Mesures Fiscals, de Gestió Administrativa i Financera, i d'Organització de la Generalitat. [2014/11805] (DOGV núm. 7432 de 29.12.2014) Ref. Base de dades 011461/2014**
- **LLEI 10/2015, de 29 de desembre, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera, i d'organització de la Generalitat. [2015/10410] (DOGV núm. 7689 de 31.12.2015) Ref. Base de dades 009939/2015**
- **LLEI 13/2016, de 29 de desembre, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera, i d'organització de la Generalitat. [2016/10576] (DOGV núm. 7948 de 31.12.2016) Ref. Base de dades 009919/2016**
- **LLEI 13/2017, de 8 de novembre, de la Generalitat, del Taxi de la Comunitat Valenciana [2017/10067] (DOGV núm. 8167 de 10.11.2017) Ref. Base de dades 009695/2017**

- **LLEI 21/2017, de 28 de desembre, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera, i d'organització de la Generalitat. [2017/12191] (DOGV núm. 8202 de 30.12.2017) Ref. Base de dades 011729/2017**
- **LLEI 27/2018, de 27 de desembre, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera i d'organització de la Generalitat. [2018/12241] (DOGV núm. 8453 de 28.12.2018) Ref. Base de dades 011731/2018**
- **DECRET LLEI 4/2019, de 29 de març, del Consell, de prestació del servei de transport públic discrecional de persones viatgeres mitjançant arrendament de vehicles amb conductor. [2019/3206] (DOGV núm. 8519 de 01.04.2019) Ref. Base de dades 002947/2019**
- **LLEI 9/2019, de 23 de desembre, de la Generalitat, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera i d'organització de la Generalitat. [2019/12433] (DOGV núm. 8707 de 30.12.2019) Ref. Base de dades 011336/2019**
- **LLEI 3/2020, de 30 de desembre, de la Generalitat, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera i d'organització de la Generalitat 2021. [2020/11362] (DOGV núm. 8987 de 31.12.2020) Ref. Base de dades 010710/2020**
- **LLEI 7/2021, de 29 de desembre, de la Generalitat, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera i d'organització de la Generalitat 2022. [2021/13105] (DOGV núm. 9246 de 30.12.2021) Ref. Base de dades 011921/2021**

- **LLEI 8/2022, de 29 de desembre, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera, i d'organització de la Generalitat [2022/12993] (DOGV núm. 9501 de 30.12.2022) Ref. Base de dades 012153/2022**

- **LLEI 7/2023, de 26 de desembre, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera, i d'organització de la Generalitat. [2023/13136] (DOGV núm. 9756 de 30.12.2023) Ref. Base de dades 012555/2023**