

1.DISPOSICIONES GENERALES

CONSEJO DE GOBIERNO

CVE-2019-8915 *Decreto 199/2019, de 3 de octubre, por el que se regula la integración de los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general y de uso especial de la Comunidad Autónoma de Cantabria.*

PREÁMBULO

El Estatuto de Autonomía de Cantabria, aprobado mediante Ley Orgánica 8/1981, de 30 de diciembre, atribuye a esta Comunidad Autónoma en su artículo 24.6 competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que transcurran íntegramente por su territorio. Complementariamente, el artículo 26.17 del citado Estatuto otorga a la Comunidad la función ejecutiva sobre el transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino en su territorio.

El marco legal de aplicación en materia de transporte en la Comunidad Autónoma de Cantabria está constituido fundamentalmente por la Ley de Cantabria 1/2014, de 17 de noviembre, de Transporte de Viajeros por Carretera, el Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y determinados contenidos básicos relacionados con el transporte y recogidos en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

La Ley de Cantabria 1/2014, de 17 de noviembre, de Transporte de Viajeros por Carretera, se refiere en su artículo 3 a los objetivos de la política de transportes, citando, entre otros, la satisfacción de la demanda de movilidad en condiciones de calidad, seguridad y comodidad de la población en general, con especial atención a los sectores sociales menos favorecidos económicamente y a aquellos colectivos que presenten dificultades de movilidad, así como a las zonas en las que por su densidad de población, lejanía o difícil accesibilidad el transporte público resulte necesario para promover la igualdad de oportunidades. Asimismo, se establece como objetivo de la citada política de transportes la coordinación entre las distintas Administraciones Públicas en el ejercicio de sus competencias, de modo que se promueva la creación de una red integrada de transporte público en Cantabria y una utilización racional y medida de los recursos públicos que se destinen a inversiones y al fomento de los transportes, debiéndose emplear en proyectos y actuaciones que ofrezcan la mayor viabilidad, rentabilidad social y ambiental y respeto al medio ambiente.

Además, el artículo 15 de la mencionada ley establece que las administraciones que destinen fondos o recursos económicos para la financiación o cofinanciación del transporte público lo realizarán en los términos y con las limitaciones que impone la legislación de la Unión Europea, y estarán dirigidos a asegurar la prestación de los servicios en las debidas condiciones de eficacia, calidad y seguridad. Se señala también en el citado artículo que las decisiones sobre el destino de los recursos públicos deberán adoptarse una vez estudiadas y valoradas las distintas propuestas, así como el carácter y dimensión ajustada o equilibrada de los servicios.

Finalmente, la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, dispone en su artículo 99 d) que el establecimiento de nuevos servicios de transporte deberá supeditarse a la existencia de un volumen de demanda acorde con los costes de inversión y mantenimiento, teniendo en cuenta, en todo caso, la existencia de modos alternativos de la debida calidad, precio, seguridad, así como los resultados de su evaluación ambiental, debiéndose promover, según el artículo 100.3 de la misma ley, la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.

VIERNES, 11 DE OCTUBRE DE 2019 - BOC NÚM. 197

De manera más particular, el artículo 32 de la indicada Ley 1/2014, de 17 de noviembre, establece que, excepcionalmente, en los servicios de transporte regular de uso especial contratados por la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Cantabria que discurran por itinerarios con tráficos no atendidos por servicios regulares de uso general por no ser viable su establecimiento por falta de rentabilidad, o porque no estuviera garantizada su adecuada realización y continuidad, se podrá autorizar que dicho transporte de uso especial y el transporte de uso regular puedan prestarse de forma conjunta, en los términos que reglamentariamente se establezcan y respetando, en todo caso, las exigencias básicas en materia de contratación que establece la normativa vigente, de acuerdo con los principios de objetividad y transparencia.

Por su parte, la Ley 16/87, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, de aplicación a los transportes interurbanos en Cantabria, dispone en su artículo 75.2 que el contratista estará obligado a reservar, a favor de la Administración pública que así se lo demande, un cierto número de plazas en determinadas expediciones para el transporte de estudiantes o trabajadores hasta y desde centros docentes o de trabajo de titularidad pública.

En Cantabria, la población de las zonas rurales, especialmente del interior, se distribuye de manera dispersa, dándose la circunstancia de que existen numerosos municipios donde la densidad de población, unida a la aludida diseminación, impiden establecer unos servicios de transporte regular de viajeros de uso general con una ocupación mínima que asegure su viabilidad social y económica. Por ello, existen pequeños núcleos de población que no pueden disponer de servicios de transporte público que garanticen una adecuada movilidad de sus habitantes.

A la vista de lo anterior, por medio de la presente disposición se establecen criterios normativos que posibiliten la integración del servicio de transporte público regular de viajeros de uso general y de uso especial, al objeto de mejorar la prestación del citado servicio en la Comunidad Autónoma de Cantabria, optimizando y rentabilizando los recursos públicos. En este sentido, la experiencia de integrar el transporte rural y el escolar, como ejemplo más característico del transporte de uso especial, no es desconocida en otras partes del territorio nacional y en el ámbito europeo.

De esta manera y, por una parte, se regulan los supuestos en los que no procederá el establecimiento de un servicio de uso especial por existir otro de uso general coincidente que pueda atender adecuadamente las necesidades surgidas, fundamentalmente, cuando éste sea de débil tráfico, baja rentabilidad o carácter rural, así como las condiciones en las que, en su caso, el mismo debe realizar el transporte específico del colectivo de que se trate. De esta forma se rentabiliza, cuando lo haya, el excedente de plazas ofertadas en las zonas insuficientemente dotadas de transporte público, favoreciendo la movilidad de los potenciales viajeros, y se contribuye al ahorro energético, todo ello dentro del respeto a los derechos de exclusividad establecidos por la normativa sectorial.

De otro lado, se establece otro procedimiento al objeto de posibilitar que en las áreas donde se preste un servicio de transporte regular de viajeros de uso especial se pueda autorizar, manteniendo los mismos niveles de seguridad y de calidad que especifique la normativa aplicable, el acceso a personas que no pertenezcan a dicho colectivo, cumpliéndose así dos objetivos: el traslado de las personas usuarias de ese servicio especial y, además, en las plazas que pudieran quedar vacantes, el de los viajeros de carácter general de la zona con dificultades de comunicación, aprovechándose los recursos energéticos, materiales y personales invertidos, en la medida en que la capacidad residual de los vehículos lo permita, dentro del respeto a los derechos de exclusividad establecidos para la explotación de cada contrato de gestión de servicio público de transporte de uso general y los principios de objetividad y transparencia.

En virtud de lo expuesto, en uso de las atribuciones conferidas en el artículo 21 h) de la Ley de Cantabria 5/2018, de 22 de noviembre, de Régimen Jurídico del Gobierno, de la Administración y del Sector Público Institucional de la Comunidad Autónoma de Cantabria, de acuerdo con el Consejo de Estado, a propuesta del Sr. Consejero de Innovación, Industria, Transporte y Comercio y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su reunión de 3 de octubre de 2019,

VIERNES, 11 DE OCTUBRE DE 2019 - BOC NÚM. 197

DISPONGO

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto.

Es objeto de este decreto regular la integración de los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general y de uso especial de la Comunidad Autónoma de Cantabria, con objeto de mejorar la prestación del citado servicio y optimizar los recursos públicos aplicados al mismo.

Artículo 2. Definiciones.

A efectos de este decreto se entenderá por:

a) Servicios de transporte público regular de viajeros de uso general, los que estén dirigidos a satisfacer una demanda de carácter general, dentro de itinerarios preestablecidos y con sujeción a calendarios y horarios prefijados, pudiendo ser utilizados por cualquier persona.

b) Obligación de servicio público: las exigencias determinadas por la Administración a fin de garantizar la prestación de un servicio de transporte de viajeros en unas condiciones que no serían asumidas por un operador si considerase exclusivamente su propio interés comercial, o no serían asumidas en la misma medida sin obtener una compensación por ello.

c) Servicios de transporte público regular de viajeros de uso general con explotación deficitaria: los definidos en el apartado anterior cuando, analizada la contabilidad individualizada de cada uno de ellos, su cuenta de explotación presente saldo negativo como consecuencia del cumplimiento de las obligaciones de servicio público impuestas en el título concesional.

d) Servicios de transporte público regular de viajeros de uso especial: los destinados a servir exclusivamente a un grupo específico u homogéneo de personas, dentro de itinerarios preestablecidos y con sujeción a calendarios y horarios prefijados.

e) Capacidad residual de los vehículos: el excedente de plazas resultantes de los mismos una vez que se ha satisfecho la demanda prevista en la contratación del servicio de transporte público regular de uso especial.

f) Línea de débil tráfico: aquella línea deficitaria y que en su conjunto atiende núcleos rurales cuya población media descontado el de mayor población no supera los 200 habitantes.

g) Expedición: cada circulación independiente, con horario diferenciado, realizada en cualquiera de los sentidos entre la totalidad o una parte de los núcleos de población comunicados por el servicio concesional.

h) Zona carente de servicio público de transporte de viajeros: la que no cuente con medios de transporte público que satisfaga las necesidades de comunicación de las personas usuarias con su cabecera o núcleo de referencia comarcal.

i) Tráfico: relación en términos de transporte público existente entre dos núcleos de población o paradas.

CAPÍTULO II

INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE USO ESPECIAL
EN EL TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE USO GENERAL

Artículo 3. Reserva de plazas.

Este capítulo tiene por objeto regular la integración del transporte público regular de uso especial en el transporte público regular de uso general a través de la denominada reserva de

VIERNES, 11 DE OCTUBRE DE 2019 - BOC NÚM. 197

plazas a que se refiere el párrafo segundo del apartado 2 del artículo 75 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Artículo 4. Procedimiento para la integración.

1. El procedimiento de integración del transporte público regular de uso especial en el transporte público regular de uso general se iniciará a solicitud de la Consejería competente por razón del servicio o materia, que interesará de la Dirección General competente en materia de transportes la reserva de las plazas que considere necesarias en las expediciones de que se trate.

2. La Dirección General competente en materia de transportes instruirá el correspondiente procedimiento, dando audiencia al contratista del servicio de transporte público regular de uso general para que en el plazo de quince días alegue lo que estime oportuno y resolverá sobre la autorización de la reserva de las plazas, trasladando la misma al contratista del servicio y a la Consejería competente, para la correspondiente compensación por las plazas reservadas, en su caso.

3. Como regla general, el número de plazas de reserva que podrán ser solicitadas no excederá del 20 % del número de plazas del vehículo, salvo en líneas de débil tráfico en las cuales el límite podrá ampliarse hasta un 50 % de la media de las plazas no ocupadas en el servicio durante los 12 meses previos al inicio del procedimiento.

No obstante lo anterior y excepcionalmente, el número de plazas de reserva solicitadas podrá exceder de estos límites, siempre de acuerdo a las condiciones generales de ocupación del servicio de uso general y a las necesidades de los usuarios de uso especial, debiendo en este caso quedar garantizada la posibilidad para los usuarios de uso general que así lo deseen de utilizar el servicio en las condiciones previstas en el título concesional y a los precios contemplados en éste.

4. El plazo máximo de resolución del procedimiento a que se refiere este artículo será de tres meses. El vencimiento del plazo máximo de resolución del procedimiento sin que se haya dictado ni notificado resolución expresa habilitará a las personas interesadas que hubieren comparecido a entender desestimadas sus pretensiones por silencio administrativo.

CAPÍTULO III

INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE USO GENERAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE USO ESPECIAL

Artículo 5. Autorización de la integración.

La Dirección General competente en materia de transportes podrá autorizar la utilización de la capacidad residual de los vehículos de más de nueve plazas, incluido conductor, que presten servicios de transporte público regular de viajeros de uso especial en las zonas rurales que carezcan de servicio de transporte público regular de viajeros de uso general o con servicio insuficiente, para la admisión de personas usuarias demandantes de transporte de uso general.

Artículo 6. Procedimiento para la integración.

1. La integración del transporte público regular de uso general en el transporte público regular de uso especial se efectuará mediante el otorgamiento de una autorización especial de las previstas en el artículo 32 de la Ley de Cantabria 1/2014, 17 de noviembre, de Transporte de Viajeros por Carretera.

2. La citada autorización especial podrá concederse si se dan conjuntamente las siguientes condiciones:

a) Que no exista servicio de transporte público regular de uso general que cubra el itinerario y tráficos prestados por el servicio de transporte público regular de uso especial o aquél resulta, por su frecuencia y régimen de explotación, insuficiente para responder a las necesidades de movilidad requeridas, a criterio de la Dirección General competente en materia de transportes.

VIERNES, 11 DE OCTUBRE DE 2019 - BOC NÚM. 197

b) Que la población media de los núcleos de población atendidos por el servicio de uso especial, una vez descontada la del núcleo de mayor población, no supere los 200 habitantes.

c) Que se justifique en el correspondiente procedimiento la inviabilidad de la explotación del servicio, o la mejora de sus prestaciones, de acuerdo con las condiciones establecidas con carácter general para los servicios de transporte público regular de uso general, sin la imposición de nuevas obligaciones de servicio público a los operadores.

3. En caso de que el transporte público regular de uso especial afectado por la integración fuese un transporte escolar los viajeros de uso general no computarán como tales viajeros a la hora de aplicar los criterios establecidos en la normativa aplicable en materia de seguridad en el transporte escolar y de menores.

4. El procedimiento podrá iniciarse de oficio por la Dirección General competente en materia de transportes o a instancia de las entidades locales afectadas o de la empresa prestadora del servicio de transporte público regular de uso especial que haya sido contratada mediante los procedimientos recogidos en la normativa aplicable en materia de contratación.

Iniciado el procedimiento, la citada Dirección General solicitará informe de la Consejería que contrató el servicio de transporte público regular de uso especial para que, en el plazo de quince días, se pronuncie sobre los extremos previstos en el artículo siguiente y dará audiencia a la empresa adjudicataria del mencionado servicio así como a los contratistas de servicios regulares de uso general con tráficos coincidentes, otorgándoles igual plazo, a fin de que manifiesten lo que consideren oportuno.

5. El plazo máximo de resolución del procedimiento a que se refiere este artículo será de tres meses. El vencimiento del plazo máximo de resolución del procedimiento sin que se haya dictado ni notificado resolución expresa habilitará a las entidades locales o empresa prestadora del servicio que lo hubiesen promovido o a las personas interesadas que hubieren comparecido a entender desestimadas sus pretensiones por silencio administrativo.

Artículo 7. Informe de la Consejería contratante del transporte de uso especial.

Corresponde a la Consejería contratante del servicio de transporte público regular de uso especial la emisión del informe a que hace referencia el artículo anterior. El informe, de carácter vinculante, deberá reflejar la conveniencia, en su caso, de la integración del servicio de transporte público regular de uso general en el servicio de transporte público regular de uso especial e incidirá especialmente en los siguientes aspectos:

a) Que se mantienen los requisitos previstos en la normativa específica, si la hubiere, sobre condiciones de seguridad de la clase de transporte público regular de uso especial en la que se pretende integrar al transporte público regular de uso general.

b) Que el transporte se realiza, en todo caso, en vehículos de más de nueve plazas, incluido conductor.

c) Estimación del número máximo de personas usuarias previsto en la contratación del transporte público regular de uso especial y del número de plazas del material móvil contratado al efecto con la empresa transportista.

Artículo 8. Resolución.

1. La resolución de la Dirección General competente en materia de transportes se fundamentará en el contenido del informe previsto en el artículo anterior y se pronunciará expresamente acerca de:

a) La necesidad de integración de ambos servicios, adjudicando de forma directa al contratista del servicio de transporte público regular de uso especial el transporte público regular de uso general con condiciones especiales de prestación, siempre y cuando dicha adjudicación directa pueda realizarse de acuerdo con los límites contenidos en la normativa establecida al respecto.

b) La falta de incidencia de la integración en el derecho de exclusividad del servicio de transporte público regular de uso general preexistente si lo hubiere o, en caso contrario, la

VIERNES, 11 DE OCTUBRE DE 2019 - BOC NÚM. 197

adopción de un mecanismo de coordinación que haga posible la compatibilidad de ambos intereses, con respeto a los plazos y condiciones de prestación establecidos para el servicio de transporte público regular de uso especial.

c) La definición de itinerario y puntos de parada, horarios y vehículos autorizados, que coincidirán con aquellos del servicio de transporte público regular de uso especial.

d) Las condiciones del transporte en términos de delimitación de plazas en los vehículos o distribución de los viajeros.

e) La tarifa aplicable a las personas usuarias de carácter general, que será la del servicio de transporte público regular de uso general existente o, en su defecto, la media ponderada de la tarifa de los demás servicios de transporte público regular de uso general prestados en la comarca de destino del servicio de transporte de uso especial y en defecto de éstas, la tarifa mínima vigente para los servicios de transporte público regular de uso general de titularidad autonómica. En cualquier caso, se entregará un billete al viajero de uso general, que será la formalización de su contrato de transporte y el documento válido para el ejercicio de sus derechos. El billete podrá revestir forma electrónica en el caso de que el transportista cuente a bordo del vehículo con los medios de validación electrónicos.

f) Los mecanismos compensatorios al operador que fueren necesarios para responder de las obligaciones de servicio público impuestas, si ha sido éste el caso, en particular para atender a la población en días de no prestación del servicio de transporte público regular de uso especial, y el plazo del contrato, que no podrá exceder del previsto en el contrato de transporte público regular de uso especial. Excepcionalmente, en el caso de transporte escolar el plazo del contrato para la prestación del servicio de transporte público regular de uso general podrá extenderse hasta el comienzo del curso escolar siguiente para el cual fue adjudicado el contrato de transporte público regular de uso especial. Las obligaciones de servicio público estarán condicionadas a las exigencias definidas en la normativa vigente en la materia.

g) La obligación por parte del transportista de llevar el control de las personas usuarias de carácter general transportados en una hoja de ruta independiente, a fin de conocer el grado de aceptación social, eficacia y relevancia económica de la medida de integración adoptada, y que reflejará la totalidad de los ingresos mensuales obtenidos de este colectivo, con la obligación de ser trasladada mensualmente a la Dirección General competente en materia de transportes.

2. En el caso de que el contratista del servicio de transporte público regular de uso especial fuera el mismo que el contratista del servicio de transporte público regular de uso general, cuyos itinerarios coincidieran en más de un 90 por ciento y siempre que se cumplan los criterios recogidos en el artículo 6.2 de este decreto, la Dirección General competente en materia de transportes, previo informe de la Consejería contratante del servicio de transporte público regular de uso especial en los términos recogidos en el artículo 7 de este decreto, podrá modificar, de acuerdo con lo establecido en la normativa de aplicación vigente, el número de expediciones, horarios y paradas del servicio de transporte público regular de uso general, adaptándolos al contrato del servicio de transporte público regular de uso especial, de forma que se mejore el servicio a la ciudadanía, prestándose los servicios conjuntamente.

En este caso, la resolución recogerá la justificación de prestar los servicios conjuntamente, la definición del itinerario y puntos de parada, horarios y vehículos autorizados que, en periodo escolar, coincidirán con aquellos del servicio de uso especial, con la posibilidad de incluir algún punto de parada para recoger a viajeros de uso general y las condiciones del transporte en términos de delimitación de plazas en los vehículos o distribución de los viajeros. En todo lo demás, para realizar el transporte de viajeros de uso general deberán cumplirse las condiciones que exija el contrato del servicio de transporte público regular de uso general correspondiente.

Disposición adicional única. Normativa sectorial.

La regulación prevista en este decreto no excluye la aplicación de la normativa sectorial de que se trate en relación con los demás ámbitos que puedan resultar afectados. En particular, se deberá tener en cuenta lo dispuesto en el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores, y en la Ley Orgánica 1/1996,

CVE-2019-8915

VIERNES, 11 DE OCTUBRE DE 2019 - BOC NÚM. 197

de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación parcial del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, y normativa que la sustituya.

Disposición final primera. Facultad de desarrollo.

Se faculta a la persona titular de la Consejería competente en materia de transportes para dictar las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo de lo establecido en este decreto.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de Cantabria.

Santander, 3 de octubre de 2019.
El presidente del Gobierno de Cantabria,
Miguel Ángel Revilla Roiz.

El consejero de Innovación, Industria, Transporte y Comercio,
Francisco L. Martín Gallego.

2019/8915