

# 11711 LEY 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

EL PRESIDENTE DE LA COMUNIDAD DE MADRID

Hago saber que la Asamblea de Madrid ha aprobado la presente Ley, que yo, en nombre del Rey, promulgo.

## PREÁMBULO

La Comunidad de Madrid asumió en el artículo 26.5 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, la competencia legislativa plena sobre los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su territorio y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable. Todo ello, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 148.1.5 de la Constitución Española.

Por su parte, el artículo 149.1.21 de la Norma fundamental establece que el Estado tiene competencia exclusiva sobre ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, habiendo delegado las Cortes Generales en la Comunidad de Madrid, mediante la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas, en relación con los Transportes por Carretera y por Cable, las funciones de titularidad estatal en dichas materias.

Así se completó un marco competencial que permitió, al objeto de evitar disfunciones territoriales y de simplificar y racionalizar la intervención administrativa mediante la implantación del principio de «ventanilla única», aplicar en esta Comunidad la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, Y todas las normas reglamentarias que en su desarrollo fueron dictadas.

La sentencia 118/1996, de 27 de junio, del Tribunal Constitucional, declara nulos los artículos 113 a 118 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, que regulan el transporte urbano de viajeros, declarando, igualmente, inconstitucionales el inciso 2.º del párrafo 1.º y el párrafo 2.º del artículo 2 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, al considerar el Tribunal Constitucional que la regulación por el Estado de los transportes urbanos comportaba una extralimitación competencial.

Para evitar el vacío normativo que pueda producirse a raíz de la mencionada sentencia en el transporte urbano de viajeros, se hace necesario adoptar las oportunas medidas legislativas, evitando, asimismo, un estado de inseguridad jurídica en las empresas de transporte de viajeros, ya que la gran mayoría de las radicadas en nuestra Comunidad necesitan realizar, porque la propia naturaleza del transporte y la demanda de los usuarios así lo imponen, tráficos tanto urbanos como interurbanos. La realidad nos muestra una región con un entramado de infraestructuras y servicios interconectados que no puede ser jurídicamente disgregado. Con esta finalidad se promulga la presente Ley, que regula el transporte urbano de viajeros y establece su coordinación con la regulación existente en el interurbano.

Debe señalarse, a su vez, que la Ley, dictada al amparo del artículo 26.1.6 del Estatuto de Autonomía en su redacción vigente, recoge los principios básicos consensuados entre todas las Comunidades Autónomas, los cuales permiten conjugar un marco común para los transportes urbanos con las necesarias especificidades que tengan en cuenta las peculiaridades de cada una de las Comunidades Autónomas.

Por último, hay que resaltar que en la Comunidad de Madrid existe ya un marco legislativo articulador de

la cooperación y participación de la Comunidad de Madrid y de los Ayuntamientos de la misma en la gestión conjunta del servicio de transporte público regular de viajeros, materializada en el Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, y el respeto a la autonomía municipal, en cuanto se refiere a los acuerdos adoptados por el Pleno de las Corporaciones Locales relativos a la adhesión del municipio a dicho organismo, ha quedado salvaguardado. La Ley prevé que a dichos municipios les sea aplicable la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de Creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid en todo lo relativo al transporte regular de viajeros.

En la prestación del servicio del transporte en la Comunidad de Madrid, los operadores deberán de establecer las formas de organización y explotación del servicio al público, respetando la legislación laboral vigente, con especial incidencia en el estricto cumplimiento en cuanto a los horarios de trabajo de los conductores.

## CAPÍTULO I

### Disposiciones generales

#### Artículo 1. Objeto de la Ley.

La presente Ley tiene por objeto la regulación de los transportes urbanos y su coordinación con los transportes interurbanos.

#### Artículo 2. Ámbito de aplicación.

La presente Ley será de aplicación a los transportes urbanos que se desarrollen íntegramente en el ámbito de la Comunidad de Madrid, realizados con vehículos automóviles que circulen sin camino de rodadura fija, ni medios externos de captación de energía, por toda clase de vías públicas, así como el que se realice por vías privadas cuando el transporte sea público.

#### Artículo 3. Títulos habilitantes.

1. Para la realización de servicios de transporte urbano de viajeros o de mercancías será necesaria la obtención previa del correspondiente título habilitante, con las excepciones que para tal obligatoriedad se establezcan en las normas estatales o autonómicas reguladoras de los transportes interurbanos.

2. Las autorizaciones estatales o autonómicas de transporte habilitarán para realizar tanto transporte urbano como interurbano dentro del ámbito y clase a que las mismas estén referidas.

#### Artículo 4. Órganos competentes.

1. Los municipios son competentes, con carácter general, para la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo dentro de sus respectivos términos municipales. A estos efectos se consideran servicios urbanos aquellos que discurran íntegramente por suelo urbano, definido por la legislación urbanística, así como los que estén exclusivamente dedicados a comunicar entre sí núcleos urbanos diferentes situados dentro de un mismo término municipal.

2. No obstante la regla general expuesta en el apartado anterior, la Comunidad de Madrid podrá extender la consideración de transporte urbano a servicios distintos de los expresados en el punto anterior, siempre que los mismos se presten íntegramente dentro del correspondiente término municipal.

3. Cuando los servicios a los que se refiere el apartado 1 del presente artículo afecten a intereses que trasciendan los puramente municipales, las competencias de los correspondientes Ayuntamientos se ejercerán de forma coordinada con las de las entidades de ámbito superior, según lo que, en su caso, establezcan las correspondientes normas de la Comunidad de Madrid.

4. Las competencias municipales sobre los transportes de viajeros se ejercerán con sujeción a lo dispuesto en las normas de la Comunidad de Madrid y del Estado que regulan dichos transportes.

#### Artículo 5. *Clases de transporte.*

1. Los transportes públicos urbanos de viajeros pueden ser regulares o discrecionales.

Son transportes regulares los que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos y autorizados, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados.

Son transportes discrecionales los que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

2. Los transportes regulares de viajeros definidos en el punto anterior pueden ser:

a) Por su continuidad, permanentes o temporales.

Son transportes regulares permanentes los que se llevan a cabo de forma continuada para atender necesidades de carácter estable.

Son transportes regulares temporales los destinados a atender a tráficos de carácter excepcional o coyuntural y de duración temporalmente limitada, si bien puede darse en los mismos una repetición periódica, como ocurre con los propios de ferias, mercados u otros similares.

b) Por su utilización, de uso general o de uso especial.

Son transportes regulares de uso general los que van dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier usuario.

Son transportes regulares de uso especial los que están destinados a servir, exclusivamente, a un grupo específico y homogéneo de usuarios.

## CAPÍTULO II

### Régimen jurídico del transporte colectivo

#### Artículo 6. *Modalidades de gestión.*

1. El establecimiento, adjudicación y explotación de los transportes regulares de viajeros permanentes o temporales y de uso general o especial de competencia municipal se regirán por las normas de la Comunidad de Madrid que les afecten, por las normas estatales o autonómicas reguladoras de la misma clase de transportes en el ámbito interurbano, y por las correspondientes Ordenanzas Municipales, las cuales deberán respetar lo dispuesto en las normas autonómicas y estatales sin poder introducir requisitos o disposiciones adicionales que desvirtúen su sentido.

2. La prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros de uso general se realizará, como regla general, por la empresa pública o privada a la que se atribuye la correspondiente concesión administrativa para su prestación.

3. Sin perjuicio de lo anterior, cuando existan motivos que lo justifiquen, el Ayuntamiento podrá decidir que la explotación se lleve a cabo a través de cualquiera de los restantes procedimientos de gestión de servicios

públicos previstos en la legislación reguladora de la contratación administrativa.

4. No obstante lo anteriormente previsto, procederá la gestión pública directa de un servicio sin la realización del correspondiente concurso cuando la gestión indirecta resulte inadecuada al carácter o naturaleza del mismo, sea incapaz de satisfacer los objetivos económicos o sociales que se pretendan conseguir, o venga reclamada por motivos de interés público concreto o de carácter económico-social. Cuando el Ayuntamiento aprecie la existencia de tales circunstancias podrá prestar directamente los servicios de transporte público permanente de uso general, utilizando para su gestión cualquiera de las figuras que admite la legislación vigente sobre la gestión empresarial pública.

#### Artículo 7. *Servicios coincidentes.*

1. No existirán prohibiciones de coincidencia para el establecimiento de servicios regulares permanentes o temporales de viajeros de competencia municipal. No obstante, para el establecimiento por los Ayuntamientos de líneas que incluyan tráficos coincidentes con los que tengan autorizados con anterioridad otros servicios regulares interurbanos, será necesaria la justificación de la insuficiencia del servicio existente para atender adecuadamente las necesidades de los usuarios y la previa conformidad del ente concedente de éste, la cual podrá condicionarse a la previa aprobación de un plan de coordinación de la explotación de ambos servicios, en cuya elaboración deberá ser oída la empresa titular de la concesión del servicio regular interurbano.

2. Tendrán la consideración de tráficos coincidentes, a los efectos previstos en este artículo, los que se realicen entre paradas en las que el servicio interurbano estuviera autorizado a tomar y dejar viajeros o puntos próximos a las mismas, incluso cuando dichas paradas estuvieran dentro de la misma población o núcleo urbano.

#### Artículo 8. *Servicios discrecionales.*

1. Para la realización de servicios de transporte discrecional urbano de viajeros será necesaria la previa obtención del correspondiente título habilitante.

2. Las autorizaciones estatales o autonómicas de transporte discrecional de viajeros habilitarán para realizar tanto transporte urbano como interurbano dentro del ámbito a que las mismas estén referidas.

3. Los municipios podrán otorgar autorizaciones habilitantes para realizar transporte discrecional de carácter urbano.

4. En defecto de normas específicamente dictadas al efecto por la Comunidad de Madrid, serán de aplicación al otorgamiento, modificación, utilización y extinción de dichas autorizaciones las reglas por las que, en cada momento, se rijan las autorizaciones de transporte interurbano de ámbito nacional o autonómico.

## CAPÍTULO III

### Transporte de viajeros en automóviles de turismo

#### Artículo 9. *Licencias y autorizaciones.*

1. Para la realización de servicios de transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo será necesaria la previa obtención de la correspondiente licencia habilitante, otorgada por el Ayuntamiento del municipio en que esté residenciado el vehículo.

Las licencias municipales para la prestación de servicios de transporte urbano en automóviles de turismo

corresponderán a una categoría única, denominándose licencia de auto-taxi.

2. Para la obtención de la referida licencia municipal será preciso, como regla general, obtener simultáneamente la autorización que habilite para la prestación de servicios interurbanos.

No obstante, podrán otorgarse excepcionalmente licencias municipales, aun sin el otorgamiento simultáneo de la correspondiente autorización de transporte interurbano, únicamente cuando en el correspondiente expediente quede suficientemente acreditada la necesidad y rentabilidad del servicio con carácter estrictamente urbano y, en ningún caso, sobrepase el número máximo de licencias por municipio que se determine reglamentariamente. Cuando se produzca este supuesto no podrá otorgarse, al titular de la licencia municipal, autorización de transporte interurbano hasta que no hayan transcurrido al menos cinco años, siendo en todo caso exigible la pertinente motivación en el expediente de la procedencia de dicho otorgamiento.

No será de aplicación lo dispuesto en este apartado para las personas que en el momento de entrada en vigor del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres fueran titulares únicamente de licencia municipal. Dichas personas podrán continuar realizando el transporte urbano para el que estuvieran autorizadas y, en su caso, solicitar la autorización de transporte interurbano, siendo de aplicación para el otorgamiento de ésta las reglas previstas en el artículo siguiente.

3. El régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias municipales de transporte urbano de viajeros en vehículos de turismo, así como el de prestación del servicio, se ajustarán a sus normas específicas, las cuales deberán seguir las reglas establecidas por la Comunidad de Madrid, previo informe del correspondiente órgano de participación y consulta. En especial, se podrán establecer reglas que predeterminen el número máximo de licencias de auto-taxi en cada uno de los distintos municipios en función de su volumen de población u otros parámetros objetivos, cuando así se considere necesario para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema general de transporte.

4. En todo caso, la pérdida o retirada, por cualquier causa legal, de la autorización de transporte interurbano dará lugar a la cancelación, asimismo, de la licencia municipal que debe acompañarla, salvo en los casos en que, dándose las circunstancias previstas en el apartado 2 anterior, el ente competente sobre ésta decida expresamente su mantenimiento.

No se aplicará lo previsto en el párrafo anterior cuando se pierda por falta de visado la autorización habilitante para transporte interurbano.

#### Artículo 10. *Coordinación.*

La coordinación del otorgamiento de las licencias municipales para la prestación de servicios de transporte urbano con automóviles de turismo con las autorizaciones interurbanas para dichos vehículos se realizará de conformidad con lo previsto en el artículo 124 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

#### Artículo 11. *Servicios interurbanos.*

Como regla general, los servicios interurbanos en automóviles de turismo, realizados al amparo de la

correspondiente autorización, deberán iniciarse en el término del municipio al que corresponda la licencia de transporte urbano o en el que estuviera domiciliada la autorización de transporte interurbano.

A tal efecto, se entenderá, en principio, que el origen o inicio del transporte se produce en el lugar en que son recogidos los pasajeros de forma efectiva. No obstante, la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes podrá determinar en qué casos y con qué condiciones los vehículos que hayan sido previamente contratados pueden prestar en el territorio de su competencia servicios, realizando la carga de pasajeros fuera del término municipal cuyo Ayuntamiento les haya otorgado la licencia, o en el que en su caso estén domiciliados.

#### Artículo 12. *Áreas Territoriales de Prestación Conjunta.*

1. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, en las zonas en las que exista interacción o influencia recíproca entre los servicios de transporte de varios municipios, de forma tal que la adecuada ordenación de tales servicios trascienda el interés de cada uno de los mismos, el ente competente para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte interurbano podrá establecer o autorizar Áreas Territoriales de Prestación Conjunta en las que los vehículos debidamente autorizados estarán facultados para la prestación de cualquier servicio, ya tenga carácter urbano o interurbano, que se realice íntegramente dentro de dichas áreas, incluso si excede o se inicia fuera del término municipal en que esté domiciliado el vehículo.

2. El establecimiento de Áreas Territoriales de Prestación Conjunta podrá realizarse a través de alguna de las siguientes modalidades:

a) Convenios entre los Ayuntamientos o entidades competentes.

b) La creación, en alguna de las formas previstas en el ordenamiento vigente, de una entidad pública en la que participen los distintos municipios o entidades afectadas, que realice con autonomía la ordenación unitaria de los servicios de transporte en la zona de que se trate.

c) Directamente por el ente competente para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte interurbano.

En los supuestos comprendidos en las letras a) y b) anteriores será necesario para el establecimiento del Área, en todo caso, la conformidad del ente competente para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte interurbano. Además, en los supuestos b) y c) será preciso el informe favorable de, al menos, las dos terceras partes de los municipios que se proponga incluir en el Área, debiendo representar dichos municipios como mínimo el 75 por 100 del total de la población del Área.

3. La autorización o autorizaciones habilitantes para realizar servicios en las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta serán otorgadas por el ente competente para el establecimiento del Área, o por el que designen las normas reguladoras de ésta.

En el procedimiento de adjudicación de dichas autorizaciones deberán observarse los requisitos específicos establecidos para el otorgamiento de licencias municipales, siendo de aplicación las normas relativas a éstas en los servicios que se presten íntegramente dentro de dichas Áreas.

Serán, asimismo, de aplicación las reglas establecidas en esta Ley en cuanto a la coordinación del otorgamiento de las autorizaciones del Área y de las de carácter interurbano de ámbito nacional, teniendo aquéllas, a estos

efectos, análoga consideración a la de las licencias municipales.

4. El ente competente para el establecimiento o autorización del Área Territorial de Prestación Conjunta lo será, asimismo, para realizar, con sujeción a la normativa general, cuantas funciones de regulación y ordenación del servicio resulten necesarias. Dicho ente podrá delegar el ejercicio de sus funciones en los órganos rectores designados por las normas reguladoras del Área, o en alguno de los municipios integrados en la misma o en otra entidad pública preexistente o constituida a tal efecto.

5. Cuando de la existencia de puntos específicos, como en el supuesto de aeropuertos, estaciones ferroviarias o de autobuses, ferias, mercados u otros similares en los que se genere un tráfico importante que afecte a varios municipios, se deriven necesidades de transporte que no se encuentren suficientemente atendidas por personas titulares de autorizaciones y licencias correspondientes al municipio en que dichos puntos estén situados, o se den otras circunstancias de carácter económico o social que así lo aconsejen, el ente competente para el otorgamiento de la autorización de transporte interurbano podrá establecer un régimen específico, el cual incluya la posibilidad de que vehículos con licencia o residenciados en otros municipios realicen servicios con origen en los referidos puntos de generación de tráfico.

#### Artículo 13. *Tarifas y financiación.*

1. La autoridad local competente establecerá, con sujeción a la normativa general de precios, el régimen tarifario de los transportes urbanos de viajeros.

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

a) Los procedentes de las recaudaciones obtenidas directamente de los usuarios de los servicios y la explotación de otros recursos de las empresas prestatarias.

b) Las recaudaciones tributarias que, con esta específica finalidad, se pudieran establecer por los organismos competentes.

c) Las aportaciones que pudieran realizar las distintas Administraciones Públicas.

#### Artículo 14. *Pólizas de seguros.*

Los operadores del transporte público urbano deben tener contratada la correspondiente póliza de seguros que cubra todas las responsabilidades derivadas de la prestación del servicio público de la utilización de sus vehículos, de acuerdo con la normativa aplicable en esta materia.

### CAPÍTULO IV

#### De las condiciones ambientales

#### Artículo 15. *Condiciones ambientales.*

En los procesos de renovación y/o ampliación de las flotas de autobuses y en la fijación de las condiciones técnicas de los auto-taxis se propiciará la introducción de las tecnologías (motorización, diseño, materiales, peso y similares) que permitan la máxima eficiencia energética; la utilización de combustibles renovables; la minimización del ruido y de las emisiones de CO<sub>2</sub>, y otros gases y partículas contaminantes, y la optimización de reciclado posible de los materiales empleados, así como la evitación de compuestos organoclorados.

### CAPÍTULO V

#### Régimen sancionador

#### Artículo 16. *Normativa aplicable.*

1. Será de aplicación en relación con el incumplimiento de las normas reguladoras de los transportes urbanos lo dispuesto en los artículos 138 a 144 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y sus normas de desarrollo en materia de régimen sancionador y de control de los transportes por carretera, así como de las actividades auxiliares y complementarias de los mismos.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, podrá decretarse la suspensión temporal de las autorizaciones y licencias. En las infracciones leves, la suspensión de la autorización o licencia será por un plazo no superior a quince días. En las infracciones graves, la suspensión será por un plazo de tres a seis meses, y en las muy graves de hasta un año.

2. En orden a la aplicación de la citada normativa, se hacen las siguientes precisiones:

a) Tendrá la consideración de infracción muy grave la no iniciación o el abandono de la prestación de los servicios sin autorización del órgano competente, durante los plazos que al efecto se hayan, en su caso, determinado reglamentariamente.

b) Tendrá la consideración de infracción grave el incumplimiento de las condiciones esenciales de la autorización o licencia, salvo que deba considerarse como infracción muy grave. Entre esas condiciones esenciales se incluirán, en todo caso, las siguientes:

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

2. La disposición del número mínimo de conductores que, en su caso, reglamentariamente se exijan.

3. La plena dedicación del titular de la preceptiva licencia o autorización habilitante al ejercicio de la actividad, cuando así se exija reglamentariamente.

4. La contratación global de la capacidad del vehículo cuando así se exija reglamentariamente.

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

6. El cumplimiento del régimen tarifario, en el sector del auto-taxi.

7. Cualesquiera otras que puedan establecerse reglamentariamente.

c) Tendrán la consideración de infracción grave la falta de atención a la solicitud de prestación del servicio por un usuario, así como el incumplimiento de los servicios obligatorios o del régimen de descansos, en su caso, establecidos reglamentariamente.

d) Se considerará constitutivo de infracción leve, de las tipificadas en la letra i) del artículo 142 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, el incumplimiento por los usuarios de las siguientes prohibiciones:

1. Impedir o forzar la apertura o cierre de las puertas de acceso a los vehículos.

2. Manipular los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de acceso al vehículo o de cualquiera de sus compartimentos previstos para su accionamiento exclusivo por el personal de la empresa transportista.

3. Hacer uso sin causa justificada de cualquiera de los mecanismos de seguridad o socorro instalados en el vehículo para casos de emergencia.

4. Efectuar acciones que por su naturaleza puedan perturbar a los demás usuarios o alterar el orden público de los vehículos.

5. Subir o bajar del vehículo estando éste en movimiento.

6. Realizar, sin causa justa, cualquier acto susceptible de distraer la atención del conductor o entorpecer su labor cuando el vehículo se encuentre en marcha.

7. Viajar en lugares distintos a los habilitados para los usuarios.

8. Todo comportamiento que implique peligro para la integridad física de los demás usuarios o pueda considerarse molesto u ofensivo para éstos o para el conductor del vehículo.

9. Toda acción que pueda implicar deterioro o causar suciedad en los vehículos o, en general, que perjudique los intereses de la empresa titular de la correspondiente concesión o autorización.

10. Desatender las indicaciones que formule el personal de la empresa en relación a la correcta prestación del servicio, así como a lo indicado a tal fin en los carteles colocados a la vista en los vehículos.

11. Fumar en el interior de los vehículos.

12. Negarse al pertinente abono de las cantidades resultantes de la aplicación del régimen tarifario vigente en cada sector del transporte.

e) Se considera, asimismo, constitutiva de la infracción tipificada en la letra i) del artículo 142 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, la carencia por los usuarios de título de transporte válido o la utilización incorrecta del mismo.

3. En relación con el transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo amparado en licencias de auto-taxi, la enunciación de las infracciones contenidas en los puntos anteriores se entenderá sin perjuicio de las que, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley reguladora de las Bases del Régimen Local y demás preceptos legales aplicables, puedan desarrollar las ordenanzas o reglamentos municipales por incumplimiento de sus preceptos y que pudieran afectar a la configuración de la naturaleza del servicio, a la delimitación de su ámbito o a los requisitos exigidos para su otorgamiento y realización.

#### Artículo 17. *Competencia y procedimiento.*

1. La competencia para la imposición de las sanciones a que, en su caso, haya lugar por aplicación de lo dispuesto en el artículo anterior, corresponderá a los órganos municipales que legal o reglamentariamente la tengan atribuida.

2. El procedimiento para la imposición de las referidas sanciones se ajustará a lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y en el Reglamento para su aplicación aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

3. El pago de las sanciones pecuniarias, impuestas por resolución definitiva en vía administrativa, será requisito necesario para que proceda la realización del visado de las tarjetas de transporte, así como la autorización administrativa para la transmisión de los títulos habilitantes para la realización del transporte urbano.

#### Artículo 18. *Prescripción.*

1. Las infracciones muy graves prescribirán a los tres años, las graves a los dos años y las leves al año, contados en todos los casos desde el día en que la infracción se hubiera cometido.

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

#### Disposición adicional primera.

Las competencias que la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de Creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, atribuye a este organismo autónomo, en relación con el transporte público regular de viajeros, deben entenderse referidas, en todo caso, a los transportes públicos regulares de viajeros de uso general.

#### Disposición adicional segunda.

En el transporte público urbano regular de viajeros de uso general será de aplicación, para los Ayuntamientos adheridos al Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, el régimen competencial, económico y demás disposiciones establecidas en la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de creación del citado organismo.

#### Disposición adicional tercera.

Respetando las normas generales aplicables, los Ayuntamientos podrán establecer condiciones específicas en relación con los servicios de transporte urbano de viajeros.

En los transportes de mercancías las competencias municipales se concretarán a los aspectos relativos a su repercusión en la circulación y tráfico urbano.

#### Disposición final primera.

En lo no previsto en la presente Ley, o en las demás normas de la Comunidad Autónoma que les afecten, será de aplicación supletoria a los transportes urbanos, realizados en el territorio de la Comunidad de Madrid, el régimen jurídico establecido en las normas estatales para los transportes interurbanos.

#### Disposición final segunda.

Los artículos que a continuación se relacionan de la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid quedan redactados como sigue:

1.º El número 11 del artículo 5 —Competencias del Consejo de Administración— queda redactado en los siguientes términos.

11. Aprobar las autorizaciones y concesiones relativas al transporte público de viajeros.

2.º El número 6 del artículo 8 pasa, con su redacción originaria, a constituir número 7 de dicho artículo, estableciéndose una nueva redacción para el número 6, resultando los dos apartados como sigue:

6. Ejercer la facultad sancionadora respecto de las infracciones contra la normativa del transporte público regular de viajeros, con informe semestral al Consejo de Administración de los expedientes sancionadores.

7. Las demás competencias que le atribuyan los Estatutos y las restantes normas, legales o reglamentarias, de la Comunidad.

### Disposición final tercera.

Se habilita al Gobierno de Madrid para que, mediante Decreto, pueda dictar y, en su caso, modificar cuantas disposiciones resulten necesarias para el desarrollo y aplicación de la presente Ley.

### Disposición final cuarta.

La presente Ley adquirirá validez como norma jurídica y entrará en vigor a partir del día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid». Asimismo, se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» a los meros efectos de su conocimiento.

Por tanto, ordeno a todos los ciudadanos a los que sea de aplicación esta Ley que la cumplan, y a los Tribunales y Autoridades que corresponda, la guarden y la hagan guardar.

Madrid, 27 de noviembre de 1998.

ALBERTO RUIZ-GALLARDÓN,  
Presidente

(Publicada en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid» número 287, de 3 de diciembre de 1998)

## **11712** LEY 21/1998, de 30 de noviembre, de Ordenación, Protección y Promoción de la Artesanía en la Comunidad de Madrid.

EL PRESIDENTE DE LA COMUNIDAD DE MADRID

Hago saber que la Asamblea de Madrid ha aprobado la presente Ley, que yo, en nombre del Rey, promulgo.

### PREÁMBULO

La Constitución española en su artículo 148.1.14.<sup>a</sup> y el Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid en su artículo 26.1.15 atribuyen a esta Comunidad Autónoma la plenitud de la función legislativa en materia de artesanía dentro de su ámbito territorial, efectuándose el traspaso de funciones en esta materia mediante el Real Decreto 1860/1984, de 18 de julio.

Asimismo, y en virtud del artículo 26.1.17 del Estatuto de Autonomía, corresponde a la Comunidad de Madrid la plenitud de la función legislativa en materia de fomento del desarrollo económico de la Comunidad de Madrid, dentro de los objetivos marcados por la política económica nacional.

En desarrollo de estas competencias se dictó el Decreto 10/1991, de 14 de febrero, de ordenación y fomento de la artesanía de la Comunidad de Madrid, que establece el marco normativo para dar cumplimiento a las funciones y competencias descritas, así como las Ordenes 1067/1992, de 16 de junio, que regula el funcionamiento del Registro de empresas artesanas y la Orden 4276/1996, de 8 de julio, del Registro General de Asociaciones de empresas artesanas.

La evolución del contexto económico y de la propia actividad artesana madrileña, importante fuente generadora de autoempleo arraigada a la tradición y parte importante de nuestro patrimonio cultural e histórico, unida a la necesidad de adecuar la regulación existente en esta materia a las disposiciones legales reguladoras del procedimiento administrativo común y del régimen jurídico de las Administraciones Públicas, Ley 30/1992

de 26 de noviembre, hacen necesario la elaboración de una nueva regulación que permita a la Comunidad de Madrid atender las necesidades del sector artesano madrileño, con el fin de lograr su modernización y adecuación al contexto actual de competitividad e internacionalización, a las nuevas demandas del mercado, a la par que proteger las formas tradicionales de producción, defendiendo y potenciando la permanencia de oficios y actividades que forman parte de nuestro acervo cultural y que desaparecerían de no establecerse marcos de protección institucional.

Con esta Ley de Ordenación, Protección y Promoción de la Artesanía, así como las normas que la desarrollen, la Comunidad de Madrid pretende dar cumplimiento al mandato constitucional previsto en el artículo 130.1, que establece que los poderes públicos atenderán a la modernización y desarrollo de todos los sectores económicos, y en particular, la agricultura, la ganadería, la pesca y la artesanía, a fin de equiparar el nivel de vida de todos los españoles y también a las recomendaciones de la Unión Europea relativas a la pequeña y mediana empresa, al objeto de mantener a la actividad artesana en el mercado con las ayudas apropiadas que le permitan adaptarse a las nuevas exigencias de la producción y del consumo. Esta nueva regulación viene a enmarcarse dentro de los objetivos contenidos en el «Plan de Promoción de la Artesanía Madrileña» entre los que se encuentran el incremento de la productividad, del nivel de empleo, de la profesionalidad y formación del sector artesano madrileño, potenciando los canales de comercialización, la cooperación empresarial y el asociacionismo en dicho sector, y da cumplimiento a las resoluciones adoptadas por la Asamblea de Madrid, que tras debatir el citado Plan de Promoción, instó al Gobierno Regional a realizar una revisión normativa necesaria para la aplicación ejecutiva de dicho Plan, mediante un proyecto de Ley de Ordenación, Protección y Promoción del Sector Artesano Madrileño. En definitiva, con el mismo se pretende crear el marco legal adecuado que permita al sector artesano alcanzar importancia cultural, social y económica que le corresponde, garantizando a su vez el cumplimiento de los objetivos marcados por el citado Plan de Promoción o los posteriores que pudieran elaborarse. La importancia de la Formación tanto en el desarrollo del Plan de Promoción de la Artesanía Madrileña como en el cumplimiento de los objetivos marcados por la presente Ley debe observarse como prioridad, dotándose institucionalmente de forma adecuada y suficiente a través, fundamentalmente, de los instrumentos formativos propios de la Comunidad de Madrid.

El texto dispositivo de la presente Ley se estructura en cuatro capítulos. En el primero de ellos se recoge el objeto y ámbito de aplicación de la Ley, se define el concepto de artesanía y se contiene la aprobación del Repertorio de Actividades y Oficios Artesanos.

En el capítulo II, de ordenación del sector, se regula la condición de artesano y de empresa artesana, el Registro de Actividades Artesanas, creándose el Carné de Artesano de la Comunidad de Madrid y la Carta de Empresa Artesana, cuya disposición será requisito para obtener el reconocimiento de la Comunidad de Madrid de dicha condición, y el acceso por consiguiente a los beneficios y las ayudas que se regulen por la misma, incluido el uso de distintivos acreditativos del carácter artesanal de los productos. Finalmente se regula el Registro de Asociaciones Artesanas, como instrumento de conocimiento de la realidad asociativa del sector en nuestra Comunidad.

En el capítulo III se regula el régimen de promoción del sector, así como el distintivo de carácter artesanal de la Comunidad de Madrid.