

INFORME DE NECESIDAD Y OPORTUNIDAD

NORMA: Modificación de diversos artículos de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de movilidad de la Generalitat Valenciana, a través de la Ley de Medidas Fiscales, de Gestión Administrativa y Financiera y de Organización de la Generalitat 2023.

De acuerdo con el artículo 149.1.15ª del Estatut d'Autonomía de la Comunitat Valenciana en relación con el artículo 148.1.5ª de la Constitución Española, la Generalitat tiene competencia exclusiva en materia de transporte terrestre que discorra íntegramente en su territorio.

La Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunitat Valenciana (LMV), se publicó en el D.O.C.V n.º 6495 (05.05.2011), entrando en vigor el 25.04.2011. La propuesta de modificación de diversos artículos de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de movilidad de la Generalitat Valenciana, viene dada por las siguientes razones:

Modificación del artículo 21:

Se pretende incluir dentro de la clasificación del transporte de viajeros el transporte a la demanda, por cuanto se trata de una modalidad incipiente que permitirá complementar la oferta de transporte público en zonas donde el transporte regular de uso general no satisface suficientemente o de manera adecuada las necesidades básicas de movilidad de la ciudadanía. Su regulación se contempla en el nuevo artículo 41 bis que se propone.

Modificación del artículo 22:

El ejercicio de la competencia de la Generalitat para la provisión de los servicios públicos de transporte ya no se ejerce a través de la Agencia Valenciana de Movilidad, organismo que fue suprimido por el artículo 16 de la Ley 1/2013, de 21 de mayo, de la Generalitat, de Medidas de Reestructuración y Racionalización del Sector Público Empresarial y Fundacional de la Generalitat, razón por la que se propone eliminar las referencias a la extinta Agencia.

Así mismo, se propone adaptar la terminología de los convenios que se pueden suscribir para la prestación conjunta de servicios urbanos e interurbanos a lo establecido en capítulo IV del Título VI de la Ley 8/2010, de 23 de junio, de régimen local de la Comunitat Valenciana.

Modificación del artículo 31:

Se pretende armonizar la redacción del artículo con lo dispuesto en la legislación básica aplicable a los contratos de servicios público de transporte, esto es, el Reglamento 1370/2007 y el articulado de carácter básico de la LOTT y, supletoriamente, la LCSP, ya que la redacción actual ha quedado desfasada por los cambios normativos y no es conforme a la legislación básica en varios aspectos.

La redacción vigente del apartado 3 hace referencia a la adjudicación del contrato de servicio público de transportes por el procedimiento negociado en diversos supuestos, algunos los cuales no están contemplados en la legislación básica del Estado, razón por la que se propone su supresión. En particular, en la LCSP no se contempla entre los supuestos para los contratos negociados, aquellos en “los gastos de primer establecimiento no superen los 500.000 euros y cuyo plazo de duración sea inferior a 5 años”, y por otro lado, para los contratos necesarios para los “casos en los que se produzca la renuncia o abandono de la prestación del servicio” está prevista la adjudicación directa en el artículo 85 de la LOTT, en concordancia con el artículo 5.5 del Reglamento (UE) 1370/2007, que se contempla en la texto propuesto para el apartado 4.

Por otra parte, la redacción vigente del apartado 3 regula contratos menores que no se ajustan a lo establecido en la actual LCSP, en razón de cuantía y de modalidad de contrato, pues no se contempla en la misma como aplicable a los contratos de concesión de servicios, por lo que se propone su supresión.

Por último, en el apartado 4 se contempla para la adjudicación directa de contratos una remisión a lo dispuesto en artículo 73.1 de la LOTT, así como al artículo 85 para la adopción de medidas de emergencia en los supuestos de interrupción del servicio o el riesgo inminente de que se produzca dicha interrupción. Así mismo, para la adopción de un contrato como medida de emergencia se exceptúa siempre del trámite de información pública para la aprobación del proyecto simplificado que con la anterior redacción era potestativo, por razones de eficacia administrativa y no ralentizar la adopción de la medida de emergencia.

Modificación del artículo 34:

La introducción de una nueva de modalidad de transporte a la demanda, en el artículo 21, que se regulará el artículo 41 bis, abre la posibilidad de modificar los contratos de servicio público en línea con lo que ya contemplan otras Comunidad Autónomas en su normativa, ante situaciones excepcionales de baja demanda que pongan en riesgo la viabilidad y la continuidad en la prestación de transporte público o la necesidad de implementar nuevos servicios para atender también a núcleos de población dispersos próximos a las rutas principales. Por ello, se propone la introducción de un nuevo apartado 9 que contemple como causa de modificación de los contratos de servicio público, la adopción de esta medida encaminada a garantizar la continuidad del transporte público o cubrir nuevas necesidades que demandan las personas usuarias y la viabilidad del contrato, la prestación del servicio de transporte público como transporte a la demanda. .

Modificación del artículo 38:

Se propone eliminar la referencia a la Agencia Valenciana de Movilidad, organismo que fue suprimido por el artículo 16 de la Ley 1/2013, de 21 de mayo, de la Generalitat, de Medidas de Reestructuración y Racionalización del Sector Público Empresarial y Fundacional de la Generalitat, y sustituirla por la conselleria competente en materia de transporte u organismo adscrito a la misma que se designe.

Modificación del artículo 39:

Se propone adaptar la terminología del “acuerdo” que figura en el texto actual a lo dispuesto en el Decreto 176/2014, de 10 de octubre, del Consell, por el que regula los convenios que suscriba la Generalitat y su registro, que resulta de aplicación en estos supuestos.

Modificación del artículo 41, bis:

Se incluye la regulación del transporte a la demanda, como nueva modalidad de transporte que se espera sea de gran utilidad para resolver la demanda de movilidad en zonas rurales y que otras comunidades autónomas ya tienen regulada e implantada con notable aceptación por parte de sus ciudadanos. La articulación del régimen de transporte a la demanda supone, básicamente, incorporar a la oferta de transporte un ingrediente de flexibilidad y complementariedad que permite que en aquellas zonas donde no llegue suficientemente el transporte público colectivo, se establezca un transporte donde la elección del usuario sea la que conforme y determine la realidad de la prestación, a diferencia del sistema general.

En la regulación del transporte a la demanda se contemplan las condiciones especiales de prestación como una fórmula pensada para dar servicio a zonas con baja densidad poblacional, que supone un concepto intermedio entre lo que supondría la existencia de una línea con itinerarios y horarios prefijados y lo que sería un servicio particular, como podría ser el de taxi. Resulta necesario que el transporte a la demanda, como oferta de transporte, quede sujeto a autorización administrativa de la autoridad de transporte competente para preservar y asegurar el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 72.1 de la LOTT y evitar que el transporte a la demanda se establezca con tráficos coincidentes o no significativamente distintos a los que se prestan con el servicio de transporte público regular de uso general. Así mismo, se regula que para el transporte a la demanda contratado por una autoridad de transporte se le apliquen también las regulaciones previstas en esta ley.

El plazo máximo de cinco años de la vigencia de la autorización administrativa se ha fijado en el máximo previsto en la ley de contratos públicos para el contrato de servicios, incluidas sus prórrogas.

Así mismo, se contempla que la contratación del servicio y el cobro sea por plaza individual, a diferencia del transporte discrecional, con un régimen tarifario especial para esta modalidad de transporte. También se regula que para la prestación de los servicios de transporte a la demanda se requiera el título habilitante de transporte discrecional de viajeros, con remisión a la normativa que les sea de aplicación en función del tipo de vehículo.

Se regula la gestión del servicio mediante reservas previas de los usuarios, cuya prestación debe quedar garantizada, y que requiere de tratamiento de datos personales para poder llevar a cabo la actividad.

Por último, se contemplan las obligaciones en materia de información de la oferta de transporte público que resultan aplicables a esta modalidad de transporte, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, así como en la normativa que se pueda establecer, dado que una modalidad de transporte incipiente y los requerimientos de información están evolucionando día a día

Modificación artículo 87:

La modificación de este artículo resulta conveniente para aclarar a qué organismo corresponde las diversas tareas previstas en la normativa vigente, de tal modo que el administrador de la infraestructura elabore los mapas estratégicos, los planes de acción y los de mejora de calidad acústica, así como las actuaciones en ellas previstas y las derivadas de la normativa aplicable en materia de vibraciones y se reserva para la administración pública la aprobación de los diferentes documentos que las definen.

Modificación del artículo 93:

Se propone eliminar la referencia a la Agencia Valenciana de Movilidad, organismo que fue suprimido por el artículo 16 de la Ley 1/2013, de 21 de mayo, de la Generalitat, de Medidas de Reestructuración y Racionalización del Sector Público Empresarial y Fundacional de la Generalitat, y sustituirla por autoridad de transporte competente, dado que según sea urbano o interurbano el transporte, la competencia según dispone el artículo 3 recaerá en una entidad local o en la Generalitat.

Modificación del artículo 97:

La introducción de una nueva modalidad de transporte a la demanda implica la necesidad de contemplar un régimen sancionador para que no quede en un vacío legal, razón por la cual, se contempla para este tipo de transporte hacer una remisión al régimen sancionador aplicable al transporte regular de viajeros de uso general, que ya estaba establecido en este artículo mediante remisión a la LOTT, pues guarda más similitudes con dicha modalidad de transporte.