

Ley Foral 8/1998, de 1 de junio, del transporte regular de viajeros en la Comarca de Pamplona-Iruñerria

BON 5 Junio 1998

BOE 15 Septiembre 1998

LA LEY 3458/1998

Exposición de Motivos

En la actualidad, Pamplona/Iruña y los municipios de sus alrededores comparten, además de espacios comunes, intereses y problemas también comunes, y uno de ellos lo constituye el transporte regular de viajeros.

El derecho al transporte, es decir, asegurar la movilidad ciudadana en condiciones de calidad y precio, es una obligación de los poderes públicos a la que deben dar una adecuada respuesta.

Sin embargo, la distribución de competencias en materia de transportes, supone, además de la coexistencia en este ámbito territorial de transportes regulares de viajeros de carácter urbano con otros de carácter interurbano, que las competencias de gestión de los primeros corresponden a los respectivos municipios, y las de los segundos a la Administración de la Comunidad Foral.

Establecida la normativa reguladora del transporte urbano en la Comunidad Foral de Navarra, únicamente ha de regularse el régimen específico para organizar un transporte colectivo de viajeros que trascienda el ámbito local, las competencias correspondientes, su organización administrativa, el paso de la situación actual a la resultante de la nueva regulación y cuantas otras cuestiones se planteen o sea conveniente regular; resultando de aplicación en lo no previsto en ésta lo establecido en la regulación general del transporte urbano contenida en la referida Ley Foral Reguladora del Transporte Urbano por Carretera en la Comunidad Foral de Navarra.

Aun teniendo en cuenta las experiencias y opciones que para la solución del problema ofrecen otras Comunidades Autónomas, la presente Ley Foral desarrolla la que parece más acorde con las necesidades de prestación del servicio y asumible en el momento actual por las Administraciones Públicas competentes, consistente en establecer la posibilidad de que la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona se haga cargo de la gestión, teniendo en cuenta la capacidad demostrada hasta la fecha en los servicios públicos que se le han encomendado.

Esta gestión se atribuye, por tanto, a una entidad local con personalidad jurídica propia y capacidad de obrar en la que la autonomía municipal quedará garantizada a través de la participación de los municipios en aquélla.

Asimismo, dada la continuidad de los núcleos urbanos y las otras circunstancias que aconsejan el establecimiento de este régimen específico que permita la gestión unitaria del servicio de transporte contenido en esta Ley Foral, el transporte que transcurra íntegramente en el ámbito delimitado por la misma, se define como urbano, superándose la delimitación competencial entre transporte urbano e interurbano.

La presente Ley Foral se dicta en ejercicio de la competencia exclusiva que en materia de transportes que transcurran íntegramente en Navarra corresponde a la Comunidad Foral, en virtud del artículo 49.1.f) de la Ley Orgánica de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra (LA LEY

2233/1982).

CAPITULO I Disposiciones generales

Artículo 1 Objeto

La presente Ley Foral tiene por objeto la regulación del transporte público regular de viajeros de uso general, tanto permanente como temporal, que discurra íntegramente en el ámbito territorial que se define en el artículo 3.

Artículo 2 Naturaleza del transporte

El transporte regulado en esta Ley Foral tendrá la consideración de transporte urbano.

Artículo 3 Ambito

1. El ámbito territorial de aplicación del transporte urbano regulado en esta ley foral será el comprendido por el correspondiente a los municipios de:

- Ansoáin/Antsoain.
- Aranguren, en cuanto a la entidad de población de Mutilva.
- Barañáin.
- Beriáin.
- Berrioplano, en cuanto al ámbito de los Concejos de Aizoáin, Artica, Berrioplano y Berriosuso.
- Berriozar.
- Burlada/Burlata.
- Cizur, en cuanto al ámbito del Concejo de Cizur Menor.
- Egüés, en cuanto a las entidades de población de Gorraiz y Sarriguren, y el Concejo de Olaz.
- Esteribar, en cuanto a la entidad de población de Olloki.
- Ezcabarte, en cuanto a los Concejos de Arre y Oricáin.
- Galar, en cuanto al Concejo de Cordovilla.
- Huarte/Uharte.
- Noáin (Valle de Elorz), en cuanto a la entidad de población de Noáin.
- Orkoién.
- Pamplona/Iruña.
- Villava/Atarrabia.
- Zizur Mayor.

2. El ámbito territorial inicial delimitado en el apartado anterior podrá modificarse por Decreto Foral del Gobierno de Navarra a propuesta de la entidad titular del servicio y de la entidad local interesada.

CAPITULO II De la entidad titular

Artículo 4 Régimen competencial

1. El transporte público urbano al que se refiere esta Ley Foral deberá ser prestado en los términos contenidos en ésta por una entidad en cuya gestión participen los Ayuntamientos comprendidos en el

ámbito territorial definido en el artículo 3, con personalidad jurídica propia y capacidad plena para gestionar las atribuciones que la Ley Foral le asigna.

2. Corresponde a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona la titularidad del servicio de transporte público al que se refiere esta ley foral y se le atribuye la competencia para su gestión y ordenación, en los términos de la legislación aplicable.

El plazo de integración de los municipios para la prestación del servicio público de transporte urbano en la comarca será, como mínimo, de 9 años

3. ...

4. ...

5. ...

Artículo 5 Régimen competencial

...

Artículo 6 Forma de prestar el servicio

La prestación del servicio podrá llevarse a cabo a través de cualquiera de los procedimientos previstos en la legislación vigente.

Capítulo II bis

De la planificación del servicio y la integración en la planificación urbanística

Artículo 6 bis Planificación del servicio

1. El servicio objeto de esta ley foral se planificará y ordenará mediante un instrumento denominado Plan de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona, que será aprobado por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona con periodicidad plurianual.

Antes de su aprobación, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona dará traslado del citado plan al Parlamento de Navarra y al Gobierno de Navarra para su conocimiento y aportaciones al mismo en el plazo máximo de un mes.

2. En el Plan de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona se determinarán las directrices generales que han de regular la prestación del servicio objeto de esta ley foral, así como los principios básicos de programación y planificación, y, como mínimo, abordará las siguientes materias concretas:

a) Los objetivos y criterios generales.

b) La planificación de los servicios.

c) La programación de las inversiones.

d) La evaluación económica y financiera de la ejecución del plan.

e) El marco tarifario.

f) Las aportaciones de la Administración de la Comunidad Foral y de los municipios incluidos en el ámbito de aplicación de esta ley foral que sea necesario transferir a la entidad titular para alcanzar las finalidades del plan.

3. Este plan de transporte seguirá las siguientes directrices:

a) Prestación de un servicio de transporte público de calidad con una adecuada eficacia y eficiencia.

b) Fomento del uso del transporte público mediante la integración del mismo en los instrumentos

de planificación urbanística.

c) Mejora de la velocidad comercial del servicio hasta alcanzar valores de la misma semejantes a los mejores resultados obtenidos en áreas metropolitanas similares.

d) Ingresos directos derivados del cobro a usuarios u otros afectos al servicio.

En la cuantificación del precio del billete al usuario, por el uso del transporte urbano comarcal, se priorizará su condición de servicio público por encima de la autofinanciación del mismo.

La búsqueda de la mayor aportación posible a la financiación directa del servicio deberá basarse en el uso masivo de dicho servicio y no en el progresivo encarecimiento del costo del billete, en cualquiera de sus modalidades, para aumentar la capacidad directa de recaudación.

Como garantía de accesibilidad y potenciación del transporte público frente al privado, la financiación directa del servicio, mediante billetes a los usuarios, nunca será superior al 50 por ciento del costo del mismo.

Se consideran ingresos afectos al servicio aquellos que como usos de publicidad, patrocinios u otros permitan recaudar recursos para la financiación. Estas vías de ingresos nunca podrán interferir o poner en peligro la buena prestación del servicio.

Tomando como referencia la aportación establecida para 2014 en esta ley foral y, si al cierre de futuros ejercicios económicos del servicio, los ingresos derivados de este apartado superasen el porcentaje establecido, de ninguna forma podrán incrementarse las tarifas en vigor, ni para su adecuación al IPC.

e) Aportaciones y transferencias desde los ayuntamientos adscritos al servicio o directamente de la entidad prestataria del mismo.

Las aportaciones económicas de los ayuntamientos vinculados al servicio y la entidad gestora del mismo serán el equivalente al 35 por ciento del déficit de explotación del servicio, una vez descontados los ingresos derivados de la letra d) de este apartado.

La aportación será satisfecha directamente por la entidad prestataria, si tuviese recursos y así lo decidiesen sus órganos correspondientes, o por los ayuntamientos en cuantía proporcional al número de habitantes de cada uno de los municipios adscritos al servicio.

f) Transferencias procedentes de los Presupuestos Generales de Navarra vinculadas a este fin.

Los Presupuestos Generales de Navarra, anualmente, recogerán la cuantía económica necesaria, con carácter finalista, para cubrir el equivalente al 65 por ciento del déficit de explotación del servicio, una vez descontadas las aportaciones recogidas en la letra d) de este apartado.

g) Reparto de la parte correspondiente a los municipios incluidos en el ámbito de aplicación de esta ley foral entre los mismos en proporción a su población, pudiéndose establecer una cuantía mínima o una cuota fija que tenga en cuenta el coste incurrido en la prestación del nivel mínimo de oferta del servicio. Por otra parte, esta aportación se podrá modular en función de las medidas efectivas que adopten estos municipios para la mejora de la velocidad comercial del servicio y la adecuada integración del transporte público en la planificación urbana.

Artículo 6 ter Integración en la planificación urbanística

1. Los instrumentos de ordenación territorial y urbanística recogerán y concretarán espacialmente los objetivos y criterios funcionales establecidos en el Plan de Transporte.

2. El Plan de Transporte verificará los itinerarios o red de trazados prioritarios para el transporte público existente en los instrumentos de ordenación territorial y propondrá las modificaciones que considere oportunas para la planificación futura del servicio.

3. Los municipios integrados en el ámbito definido en el artículo 3 deberán promover e incentivar que su planificación urbana contribuya al fomento de un transporte público eficaz, eficiente y accesible a los ciudadanos, realizando la reserva de espacio necesaria para la correcta prestación del servicio. En la ejecución del planeamiento mediante proyectos de urbanización se deberán reflejar los elementos y diseños adecuados que mejoren el servicio de transporte público, especialmente su velocidad comercial, mediante la implantación de medidas de priorización del mismo tales como:

- a)** La reserva de carriles bus.
- b)** La instalación de sistemas de priorización semafórica a la demanda.
- c)** La ejecución de paradas en el propio carril de circulación, es decir, sin apartadero.
- d)** La implantación de reductores de velocidad en la calzada cuyo diseño no afecte a la normal velocidad del transporte público.

4. La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona deberá informar los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, así como los proyectos de urbanización, en cuanto a su influencia sobre el transporte público: necesidades estructurales y operativas para su prestación, su financiación y viabilidad económica, su repercusión en el conjunto de la red, así como cualquier otro aspecto que afecte al servicio de transporte.

5. Con el fin de conseguir una mejora sustancial en la calidad de prestación, gestión y reducción de costos del servicio público de transporte urbano comarcal, se acometerán actuaciones destinadas a favorecerlo, tanto en el ámbito urbanístico, como de trazados, de recorridos, sobre velocidad del servicio, carriles propios, paradas, etcétera, priorizando para ello el transporte público sobre el vehículo privado.

A tal fin, en el plazo de un año a partir de la aprobación de esta ley foral, se elaborará un PSIS que recoja todas las actuaciones necesarias para abordar dichas necesidades y ejecutar las actuaciones. Dicho PSIS se consensuará con la entidad local gestora del servicio.

El PSIS se ejecutará en los dos ejercicios siguientes a la aprobación del mismo, con cargo a las partidas presupuestarias recogidas, para este fin, en los Presupuestos Generales de Navarra.

CAPITULO III De la financiación del servicio

Artículo 7 Recursos

1. La financiación del transporte público urbano contenido en esta Ley Foral podrá realizarse, entre otros, con los siguientes ingresos:

- a)** Ingresos procedentes de la explotación del servicio.
- b)** Ingresos procedentes, por cualquier concepto de la Administración de la Comunidad Foral, de la Administración del Estado o de las Instituciones de la Unión Europea.
- c)** Ingresos procedentes de los municipios incluidos en el ámbito de aplicación de esta Ley.
- d)** Cualesquiera otros que legalmente correspondan.

Artículo 8 Aportación de financiación

1. El Gobierno de Navarra y los municipios incluidos en el ámbito de aplicación de esta Ley Foral incluirán en sus respectivos presupuestos las partidas que prevean importes suficientes para hacer frente a las aportaciones que se determinen de conformidad con el Plan de Transporte Urbano.

Los municipios podrán autorizar a la Mancomunidad para que requiera ante el Gobierno de Navarra el

abono, con cargo al Fondo de Participación en los Tributos de la Hacienda Pública de Navarra, de las cantidades que aquéllos hayan de aportar a la Mancomunidad para financiar el servicio regulado en esta Ley Foral.

2. En el caso de que el Plan de Transporte no sea modificado o actualizado, a falta de otra previsión al respecto que pudiera contenerse en aquel, se entenderá automáticamente prorrogado el mismo por un nuevo ejercicio económico, con el incremento correspondiente al índice de precios al consumo de Navarra. La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona evaluará las necesidades presupuestarias derivadas de la actualización del plan de conformidad con las bases reflejadas en el mismo y con la aplicación de los contratos y compromisos vigentes, en el marco de las previsiones que configuren la realidad del nuevo ejercicio. En el caso de que las aportaciones resultantes de la prórroga no fuesen suficientes para equilibrar en su conjunto las necesidades presupuestarias así calculadas, las aportaciones de la Administración de la Comunidad Foral y de los municipios incluidos en el ámbito de aplicación de esta ley foral deberán equilibrar las referidas necesidades presupuestarias, para lo que se ajustarán en una misma proporción las establecidas para el último ejercicio del plan que se prorroga.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. – Viabilidad del sistema en un ámbito inferior

En el supuesto de que se separara voluntariamente de la Mancomunidad alguno de los municipios incluidos en el ámbito de aplicación de esta ley foral, deberá tramitarse una modificación del Plan de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona en la que se determinará la viabilidad o no del sistema de gestión del transporte público urbano que se establece en la presente ley foral en el ámbito resultante.

En el caso de que la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona apreciara la falta de viabilidad del sistema en dicho ámbito, deberá requerir al Gobierno de Navarra la promoción de otra fórmula de gestión en el plazo de un año.

Segunda Concesiones afectadas

...

Tercera Primer Plan de Transporte

...

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera Régimen transitorio de las concesiones afectadas

...

Segunda Mantenimiento de competencias preexistentes

...

DISPOSICIONES FINALES

Primera Supletoriedad

El transporte regular de viajeros contenido en esta Ley Foral, en lo no dispuesto en la misma se regirá por lo establecido en la Ley Foral Reguladora del Transporte Público Urbano por Carretera.

Segunda Habilitación normativa

Se autoriza al Gobierno de Navarra para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el

desarrollo y aplicación de esta Ley Foral.

Tercera Entrada en vigor

La presente Ley Foral entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial de Navarra».

Yo, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 de la Ley Orgánica de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra (LA LEY 2233/1982), promulgo, en nombre de S.M. el Rey, esta Ley Foral, ordeno su inmediata publicación en el BOLETIN OFICIAL de Navarra y su remisión al Boletín Oficial del Estado y mando a los ciudadanos y a las autoridades que la cumplan y la hagan cumplir.

