

Borrador de Anteproyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Los cambios experimentados por el mercado de transporte terrestre de viajeros y mercancías, tanto en el ámbito nacional como en el de la Unión Europea, han aconsejado llevar a cabo una revisión completa del contenido de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante LOTT), originalmente aprobado en el año 1987.

Los criterios seguidos en esta revisión han venido marcados por la conveniencia de mantener el máximo rigor en las condiciones de acceso al mercado de transporte, en la línea marcada por la reglamentación de la Unión Europea, y, paralelamente, por la de dotar de la mayor capacidad de autogestión a las empresas que intervienen en dicho mercado.

A tal efecto, se incorporan al texto de la LOTT las nuevas exigencias introducidas por el Reglamento (CE) 1071/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, en relación con el cumplimiento de los requisitos de establecimiento, competencia profesional, capacidad financiera y honorabilidad de las empresas.

En materia de transporte internacional, se ha optado, básicamente, por remitir a las reglas contenidas en los Reglamentos (CE) 1072/2009 y 1073/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, ambos de 21 de octubre de 2009, por los que, respectivamente, se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera y al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses, así como a las que, en su caso, resulten de aplicación de los convenios internacionales suscritos por España.

Cabe destacar alguna modificación especialmente significativa en relación con determinadas formas de transporte. Así, se adapta el régimen de gestión de los transportes públicos regulares de viajeros de uso general por carretera y ferrocarril a las reglas contenidas en el Reglamento (CE) 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. Se articulan y armonizan, además, las reglas específicas propias de este régimen con la legislación general sobre contratos del sector público, reforzando el carácter contractual de la relación entre el gestor del servicio y la Administración titular de éste.

En relación con otra materia totalmente distinta, puede significarse el encuadramiento definitivo de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como una modalidad concreta de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo, a la que, en consecuencia, le son de aplicación todas las reglas referidas a la actividad de transporte y no las señaladas para las actividades meramente auxiliares y complementarias del transporte, como sería el caso del arrendamiento de vehículos sin conductor, con el que poco o nada tiene que ver.

Por fin, se redefinen las distintas actividades auxiliares y complementarias del transporte de mercancías para adecuarlas a la realidad actual del mercado, incluyendo la figura del operador logístico, anteriormente no prevista en la LOTT.

En el ámbito mercantil, se consagran los principios de libertad de contratación y de explotación de las actividades de transporte a riesgo y ventura del empresario, salvo que se trate de servicios públicos de transporte de viajeros de titularidad de la Administración, y se refuerza la capacidad de actuación de las Juntas Arbitrales del Transporte.

Se reducen barreras operativas liberalizando plenamente la intermediación en la contratación de transportes de viajeros, sin perjuicio de la regulación de las agencias de viajes en el ámbito turístico, y se flexibilizan los límites que separan la actuación de transportistas y operadores de transporte en el mercado de transporte de mercancías.

Por último, se ha de destacar la reducción de cargas administrativas que propicia esta modificación de la LOTT, tanto para las empresas que operan en el sector como para la propia Administración. Así, se da una nueva dimensión al Registro de Empresas y Actividades de Transporte que, unida a su coordinación con el Registro Mercantil, permitirá avanzar rápidamente en la supresión de trámites formales y de exigencias documentales para la obtención de los títulos que habilitan para la realización de las actividades y profesiones del transporte.

Por su parte, la obligación de que las empresas cuenten con un equipamiento informático mínimo, derivada de las previsiones contenidas en el mencionado Reglamento (CE) 1071/2009 en relación con el equipamiento administrativo de las empresas, también contribuirá notablemente a que pueda avanzarse hacia el establecimiento, en el medio plazo, de una tramitación estrictamente telemática de cualquier procedimiento ante los órganos de la Administración Pública competentes en materia de transporte.

Artículo único. *Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.*

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres queda modificada en los siguientes términos:

Uno. El punto 1 del artículo 1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Se regirán por lo dispuesto en esta ley:

1.º Los transportes por carretera, considerándose como tales aquellos que se realicen en vehículos de motor o conjuntos de vehículos que circulen sin camino de rodadura fijo, y sin medios fijos de captación de energía, por toda clase de vías terrestres, urbanas o interurbanas, de carácter público y, asimismo, por las de carácter privado cuando el transporte sea público.

2.º Los transportes por ferrocarril, considerándose como tales aquellos que se realicen mediante vehículos que circulen por un camino de rodadura fijo que les sirva de sustentación y de guiado.

3.º Las actividades auxiliares y complementarias del transporte, considerándose como tales, a los efectos de esta ley, las desarrolladas por las agencias de transportes, los transitarios, los operadores logísticos, los almacenistas-distribuidores y las estaciones y centros de transporte por carretera o multimodal de viajeros y mercancías.

Asimismo, tendrá esta consideración el arrendamiento de vehículos de carretera sin conductor.»

Dos. Se suprime el artículo 2, que queda sin contenido.

Tres. El artículo 17 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 17.

1. Las empresas transportistas o de actividades auxiliares o complementarias del transporte llevarán a cabo su actividad con plena autonomía económica, gestionándola a su riesgo y ventura.

2. No obstante, en la explotación de aquellos transportes a los que esta ley atribuye el carácter de servicios públicos de titularidad de la Administración se aplicarán las disposiciones de la Unión Europea en materia de servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y, en su caso, lo dispuesto en la legislación sobre contratos del sector público sobre régimen económico del contrato de gestión de servicios públicos.»

Cuatro. Los puntos 1, 2 y 3 del artículo 19 quedan redactados en los siguientes términos:

«1. El régimen tarifario de los servicios públicos de transporte de viajeros de titularidad de la Administración vendrá determinado en los correspondientes contratos de gestión del servicio público.

2. La estructura de la tarifa de los transportes señalados en el párrafo anterior se ajustará a las características del servicio de que en cada caso se trate, teniendo en cuenta lo que al efecto se determina en esta ley y en las disposiciones de la Unión Europea en materia de servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, y, en su caso, en las normas reglamentarias dictadas para su ejecución y desarrollo.

Las tarifas, así establecidas, deberán cubrir los costes de explotación del transporte en las condiciones señaladas en el correspondiente contrato de gestión del servicio público y permitirán una adecuada amortización y un razonable beneficio empresarial, en circunstancias normales de productividad y organización. A tal efecto, la Administración deberá desestimar, de conformidad con lo que reglamentariamente se determine, la contratación de tales servicios con quienes oferten prestarlos aplicando precios que no cumplan la referida condición.

3. La Administración podrá revisar individualizadamente el régimen tarifario de un determinado contrato de gestión del servicio público, bien de oficio o a instancia del contratista, cuando las partidas que integran su estructura de costes hayan sufrido una variación que altere significativamente el equilibrio económico del contrato.

En la referida revisión se descontarán, en todo caso, aquellos costes cuya cuantía dependa, en todo o en parte, de la gestión del contratista y superen de forma significativa los que soporta, por término medio, el resto de los contratistas del sector.»

Cinco. Se suprime el punto 4 del artículo 19, que queda sin contenido.

Seis. Los puntos 6 y 7 del artículo 19 quedan redactados en los siguientes términos:

«6. La tarifa de un servicio público de transporte de viajeros de titularidad de la Administración no podrá ser revisada hasta que el contratista que lo gestione no haya cumplido cuantas obligaciones le incumban hasta ese momento en orden a aportar a la Administración aquellos datos estadísticos, documentos contables o informes que resulte preceptivo conforme a lo que reglamentariamente se determine.

Cuando la Administración detecte una omisión, error o falsedad en los datos o documentos aportados por el contratista, deberá rectificar, de oficio, cuantas revisiones de la tarifa se hubiesen realizado partiendo de aquéllos, ajustándolas a los datos reales.

Lo dispuesto en este punto deberá entenderse sin perjuicio de la imposición de las sanciones a que, en su caso, haya lugar.

7. A efectos de contabilidad, las empresas contratistas de servicios públicos de transporte de viajeros de titularidad de la Administración, deberán tratar cada uno de ellos como una actividad separada, gestionándola como una división contable independiente y distinta de cualquier otra que realicen, esté o no relacionada con el transporte de viajeros.

El resultado de la segregación realizada se plasmará, anualmente, en una cuenta analítica de explotación verificada por un experto independiente.

Los Ministros de Fomento y de Economía y Competitividad podrán establecer, mediante orden conjunta, las especificaciones que, en su caso, consideren pertinentes para el exacto cumplimiento de lo dispuesto en este punto.»

Siete. El artículo 20 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 20.

De conformidad con lo que se dispone en la reglamentación de la Unión Europea sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, se consideran obligaciones 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.

La declaración e imposición de obligaciones de servicio público en relación con los transportes terrestres se regirá por lo dispuesto en esta ley y en la reglamentación comunitaria anteriormente citada, así como en las normas reglamentarias dictadas para la ejecución y desarrollo de tales disposiciones.»

Ocho. Se suprime el punto 2 del artículo 21, que queda sin contenido.

Nueve. El artículo 22 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 22.

1. Únicamente podrá contratar la realización de servicios de transporte terrestre de mercancías en concepto de porteador, y emitir facturas en nombre propio por su prestación, quien previamente sea titular de una licencia o autorización que habilite para realizar transportes de esta clase o, en otro caso, de una autorización de operador de transporte de mercancías.

2. Como regla general, los servicios de transporte terrestre de viajeros podrán ser contratados y facturados por todos aquellos que sean titulares de una licencia o autorización de transporte público que habilite para la realización de esta clase de transporte.

No obstante, la prestación de aquellas modalidades de transporte de viajeros que tengan atribuido el carácter de servicio público de titularidad de la Administración sólo podrá ser contratada como porteador por el contratista a quien el órgano competente hubiese adjudicado su gestión o, en su caso, por la empresa, órgano o entidad que la Administración competente haya creado para la gestión o coordinación de esa clase de servicios.

La intervención de agencias de viajes y otros intermediarios en la contratación de cualesquiera modalidades de transporte de viajeros se regirá por la legislación específica de turismo.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en los puntos anteriores, cuando se trate de alguna modalidad de transporte cuya realización se encuentre legal o reglamentariamente eximida de la obtención de una licencia o autorización de transporte público, los servicios también podrán ser contratados y facturados por el titular de la organización empresarial mediante la que materialmente se lleven a cabo.»

Diez. Se suprimen los artículos 23 y 24, que quedan sin contenido.

Once. El artículo 28 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 28.

1. A efectos de esta ley, se considera multimodal aquella operación de transporte mediante la que se trasladan mercancías o viajeros utilizando de forma simultánea o sucesiva más de un modo de transporte, siendo uno de ellos el terrestre, con independencia del número de transportistas que intervengan en su ejecución, siempre que dicha operación se hubiese concebido de forma completa y coordinada por quien organizó el transporte, ya se trate del cargador, de un transportista o de un operador de transporte.

2. Reglamentariamente podrán establecerse normas especiales destinadas a facilitar la realización de transporte multimodal o promover la comodalidad de los transportes.»

Doce. El artículo 36 queda redactado en los siguientes términos:

«1. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres es el órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial de la Administración en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes.

2. El Consejo estará integrado por expertos designados por el Ministro de Fomento a propuesta de las empresas de transporte por carretera y ferrocarril y de otros modos de transporte; de los trabajadores de las empresas transportistas; de los usuarios del transporte y, en su caso, de las empresas de otros sectores de actividad relacionados con el transporte.

Asimismo, el Ministro podrá designar directamente a otros consejeros atendiendo exclusivamente a su experiencia o competencia profesional, así como a representantes de la Administración especializados en materia de transporte terrestre.

3. Reglamentariamente se determinará la composición concreta del Consejo, así como los criterios y el procedimiento a través de los que los distintos sectores afectados propondrán sus candidatos al Ministro.

4. Los miembros del Consejo no participan en éste en representación del sector que, en su caso, hubiese propuesto su nombramiento, sino a título individual, como expertos en la materia en la que se encuentren especializados. En consecuencia, no podrán ser representados en las deliberaciones del Consejo sino por otros consejeros.

Sin perjuicio de ello, el Consejo podrá crear grupos de trabajo, de carácter permanente o coyuntural, que lo asistan en la elaboración de los estudios previos a la emisión de sus dictámenes. De estos grupos de trabajo podrán formar parte tanto consejeros como personas que no lo sean, si bien sus conclusiones sólo se tendrán en cuenta por la Administración cuando sean refrendadas por el pleno del Consejo.

5. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres deberá informar en el procedimiento de elaboración de los Planes de Transporte y en todos aquellos otros asuntos en que así se establezca reglamentariamente. El Consejo podrá, además, proponer a la Administración las medidas que estime oportunas para mejorar la coordinación y eficacia del sistema de transportes.»

Trece. El párrafo tercero del punto 1 del artículo 38 queda redactado en los siguientes términos:

«Se presumirá que existe el referido acuerdo de sometimiento al arbitraje de las Juntas siempre que la cuantía de la controversia no exceda de 12.000 euros y ninguna de las partes intervinientes en el contrato hubiera manifestado expresamente a la otra su voluntad en contra antes del momento en que se inicie o debiera haberse iniciado la realización del transporte o actividad contratado.»

Catorce. Se añade un segundo párrafo al punto 3 del artículo 38 con la siguiente redacción:

«Reglamentariamente se establecerá un procedimiento simplificado a través del que las Juntas Arbitrales del Transporte atenderán al depósito y, en su caso,

enajenación de mercancías en los supuestos en que así corresponda de conformidad con lo dispuesto en la legislación reguladora del contrato de transporte terrestre.»

Quince. Se suprime el punto 2 del artículo 41, que queda sin contenido.

Dieciséis. El artículo 42 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 42.

1. La realización de transporte público de viajeros y mercancías estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello, expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de aquella Comunidad Autónoma en que la empresa tenga su domicilio, cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado.

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, no será necesaria la previa obtención de autorización para realizar las siguientes modalidades de transporte:

a) Transporte de viajeros o mercancías realizado en vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora.

b) Transporte de medicamentos, aparatos y equipos médicos y otros artículos necesarios en caso de ayudas urgentes y, en particular, de catástrofes naturales.

c) Transporte realizado en vehículos que lleven unidos de forma permanente máquinas o instrumentos tales como los destinados a grupos electrógenos, grúas de elevación, equipos de sondeo, etc., constituyendo dichas máquinas o instrumentos el uso exclusivo del vehículo. Esta exención incluirá el transporte a bordo de tales vehículos de aquellas piezas, herramientas u otros accesorios que resulten necesarios para el correcto funcionamiento de la máquina o equipo o la adecuada prestación de los servicios a que se encuentran destinados.

d) Transporte de viajeros o mercancías realizado utilizando vehículos no matriculados en España, cuando se cumplan las condiciones señaladas para el transporte de cabotaje en la reglamentación de la Unión Europea sobre acceso al mercado de transporte internacional de viajeros y mercancías por carretera y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo.

Además, podrá exonerarse reglamentariamente de la obligación de contar con autorización a quienes realicen exclusivamente otras formas de transporte que tengan una escasa incidencia en el mercado de transporte, en razón de la naturaleza de la mercancía transportada o de las cortas distancias recorridas.

3. La exención de la obligación de estar en posesión de autorización en los casos señalados en el punto anterior no exime a quienes realicen los transportes afectados del cumplimiento del resto de las exigencias contenidas en esta ley y en las normas dictadas para su desarrollo, en los términos en que les resulten de aplicación, ni de obtener los permisos, licencias o habilitaciones que, en su caso, procedan de conformidad con la legislación sobre seguridad, sanidad o tráfico y circulación.»

Diecisiete. El artículo 43 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 43.

El otorgamiento de la autorización de transporte público estará condicionado a que la empresa solicitante acredite, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Tener nacionalidad española o encontrarse amparado por el régimen comunitario de extranjería o, en su defecto, contar con las oportunas autorizaciones requeridas, de conformidad con la legislación reguladora del régimen general de extranjería, para realizar la actividad profesional de transportista en nombre propio en España.

b) Cuando no se trate de una persona física, tener personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas que, en su caso, la integren.

En ningún supuesto podrán otorgarse autorizaciones de forma conjunta a más de una persona ni a comunidades de bienes. Tampoco se otorgarán autorizaciones a personas jurídicas sin ánimo de lucro.

Tratándose de personas jurídicas, la realización de transporte público debe formar parte de su objeto social de forma expresa.

c) Cumplir los requisitos de establecimiento, honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional de conformidad con lo dispuesto en esta ley y en la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, así como en las normas reglamentarias dictadas para la ejecución y desarrollo de tales disposiciones.

d) Cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente.

e) Cumplir, en su caso, aquellas otras condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación de los servicios que reglamentariamente se establezcan, atendiendo a principios de proporcionalidad y no discriminación, en relación con la clase de transporte de que se trate en cada caso.

Reglamentariamente se podrá prever, no obstante, algún supuesto en que, a solicitud del interesado, la Administración podría autorizar que una empresa continúe funcionando, aunque transitoriamente incumpla alguna de las condiciones señaladas en el apartado c), por un plazo que en ningún caso podrá ser superior a seis meses.»

Dieciocho. El artículo 44 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 44.

A fin de cumplir el requisito de establecimiento la empresa deberá:

a) Contar con un establecimiento fijo situado en España con locales en los que se conserven, a disposición de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre, los documentos relativos a su gestión y funcionamiento que reglamentariamente se determinen.

b) Disponer del número de vehículos matriculados en España que en cada caso resulte exigible conforme a lo que reglamentariamente se determine, que deberán cumplir las condiciones que, en su caso, se establezcan.

c) Disponer del equipamiento administrativo y técnico y de las instalaciones que reglamentariamente se determinen en los centros de explotación en que la empresa ejerza su actividad en España.

En todo caso, la empresa deberá disponer de dirección y firma electrónica y del equipo informático necesario para documentar a distancia el contrato y otras formalidades mercantiles con sus clientes.

No se exigirá cumplir lo señalado en el apartado a) cuando la autorización habilite exclusivamente a la empresa para realizar su actividad con vehículos de turismo o con vehículos de transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada no supere las 3,5 toneladas.»

Diecinueve. El artículo 45 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 45.

A fin de cumplir el requisito de honorabilidad ni la empresa ni su gestor de transporte podrán haber sido condenados por la comisión de delitos o faltas penales ni sancionados por la comisión de infracciones muy graves relacionadas con los ámbitos mercantil, social o laboral, de seguridad vial o de ordenación de los transportes terrestres, de conformidad con lo que, al efecto, se dispone en esta ley, así como con lo que reglamentariamente se establezca en ejecución de lo dispuesto en relación con este requisito en la legislación de la Unión Europea.

No se exigirá cumplir el requisito señalado en este artículo cuando la autorización habilite exclusivamente a la empresa para realizar su actividad con vehículos de turismo o con vehículos de transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada no supere las 3,5 toneladas.»

Veinte. El artículo 46 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 46.

A fin de cumplir el requisito de capacidad financiera, la empresa deberá:

a) Ser capaz de hacer frente permanentemente a sus obligaciones económicas a lo largo del ejercicio contable anual.

En todo caso, deberá considerarse que incumplen esta condición quienes hayan sido declarados en concurso o insolventes en cualquier otro procedimiento, salvo que ya se encuentren protegidos por el convenio alcanzado en el procedimiento concursal, a partir de que éste resulte eficaz.

b) Disponer, al menos, del capital y reservas que reglamentariamente se determinen en ejecución de lo que, al efecto, se encuentre establecido en la legislación de la Unión Europea.

No se exigirá cumplir el requisito señalado en este artículo cuando la autorización habilite exclusivamente a la empresa para realizar su actividad con vehículos de turismo o con vehículos de transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada no supere las 3,5 toneladas.»

Veintiuno. El artículo 47 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 47.

A fin de cumplir el requisito de competencia profesional la empresa deberá acreditar que cuenta al menos con una persona física que ejerce las funciones de gestor de transporte y que, a tal efecto, cumple las siguientes condiciones:

a) Dirigir efectiva y permanentemente las actividades de transporte de la empresa, conforme a lo que reglamentariamente se determine.

b) Tener un vínculo real con la empresa, conforme a lo que reglamentariamente se determine.

c) Estar en posesión del certificado expedido por la Administración que acredite su competencia profesional para el transporte por carretera en la modalidad, viajeros o mercancías, que en cada caso corresponda, de conformidad con lo que reglamentariamente se establezca.

d) Cumplir ella misma, a título personal, el requisito de honorabilidad en los términos señalados en el artículo 45.

No se exigirá cumplir el requisito señalado en este artículo cuando la autorización habilite exclusivamente a la empresa para realizar su actividad con vehículos de turismo o con vehículos de transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada no supere las 3,5 toneladas.»

Veintidós. El artículo 48 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 48.

1. El otorgamiento de las autorizaciones de transporte público tendrá carácter reglado por lo que sólo podrá denegarse cuando no se cumplan los requisitos exigidos para ello.

2. No obstante, cuando, de conformidad con las normas que en cada caso resulten de aplicación, la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo se encuentre sujeta a limitaciones cuantitativas en el ámbito urbano o autonómico, podrán, asimismo, establecerse limitaciones reglamentarias al otorgamiento de nuevas autorizaciones de transporte interurbano referidas a esa clase de vehículos o al arrendamiento de vehículos con conductor, para facilitar el desarrollo equilibrado y armónico de ambos sistemas de transporte en los términos señalados en los artículos 3 y 5.1.»

Veintitrés. El artículo 49 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 49.

1. Con carácter general, las autorizaciones de transporte serán intransferibles, salvo a favor de los herederos forzosos del anterior titular, en los casos de muerte, jubilación o incapacidad física o legal de éste.

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, reglamentariamente podrá establecerse la transmisibilidad de las autorizaciones de transporte a favor de personas distintas a los herederos forzosos de su anterior titular en supuestos en que el otorgamiento de aquéllas se encuentre sometido a limitaciones por razón de la antigüedad de los vehículos a los que, en su caso, hayan de estar referidas.

3. Reglamentariamente, podrán establecerse determinadas excepciones temporales a las exigencias contenidas en el artículo 43, que permitan tener en cuenta la situación transitoria de la empresa en los supuestos de transmisión de autorizaciones.»

Veinticuatro. El artículo 51 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 51.

1. Las autorizaciones de transporte se otorgarán sin plazo de duración prefijado, si bien su validez podrá quedar condicionada a su visado periódico, conforme a lo que reglamentariamente se determine.

Mediante el visado, la Administración constatará el mantenimiento de las condiciones exigidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 43.

Las autorizaciones que, resultando obligatorio, no hayan sido visadas dentro del plazo establecido perderán automáticamente su validez, sin necesidad de una declaración expresa de la Administración en ese sentido.

Asimismo perderán su validez cuantas otras habilitaciones para el ejercicio de la actividad del transporte se hubiesen obtenido bajo la condición de la vigencia de aquéllas.

2. Reglamentariamente podrán establecerse supuestos en los que quepa rehabilitar las autorizaciones que hayan perdido su validez por no haber sido visadas dentro del plazo establecido.

3. No será de aplicación lo dispuesto en los puntos anteriores cuando la empresa se encuentre exclusivamente habilitada para realizar su actividad con vehículos de transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada no supere las 3,5 toneladas, en cuyo caso, la validez de la autorización en que se ampare no se condicionará a la realización periódica de un visado.»

Veinticinco. El artículo 52 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 52.

1. Fuera del supuesto regulado en el artículo anterior, cuando la Administración constate el incumplimiento de alguna de las condiciones exigidas en el artículo 43, suspenderá la autorización, comunicándoselo a su titular, hasta que éste subsane dicho incumplimiento.

Si dicha subsanación no tiene lugar con anterioridad a la finalización del más próximo período de visado, la autorización perderá su validez conforme a lo dispuesto en el artículo 51.

Cuando se trate de las autorizaciones a que hace referencia el punto 3 del referido artículo 51, la suspensión se mantendrá indefinidamente en tanto que su titular no acredite haber subsanado el incumplimiento de que se trate.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto anterior, cuando el titular de la autorización sea contratista de la gestión de algún servicio público de transporte regular de viajeros de uso general, la Administración incoará el pertinente procedimiento de resolución del correspondiente contrato si aquél no acredita la subsanación del incumplimiento en el plazo de tiempo que reglamentariamente se determine.

3. Lo dispuesto en los puntos anteriores de este artículo deberá entenderse sin perjuicio de la imposición de las sanciones que correspondan por el incumplimiento de los requisitos de que en cada caso se trate.»

Veintiséis. El artículo 53 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 53.

1. El Registro de Empresas y Actividades de Transporte tiene por objeto:

a) La inscripción de las empresas y personas que obtengan alguno de los títulos que habilitan para el ejercicio de las actividades y profesiones reguladas en esta ley o en las normas dictadas para su desarrollo.

b) La inscripción de los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general.

c) La anotación de todas las incidencias y datos relativos a las empresas, personas, títulos y contratos señalados en los apartados anteriores que reglamentariamente se determinen.

d) Las sanciones impuestas por la comisión de las infracciones tipificadas en esta ley, así como aquellas otras anotaciones relativas a expedientes sancionadores que se consideren relevantes reglamentariamente.

2. La inscripción en el Registro tendrá carácter obligatorio, salvo en los casos en que expresamente se disponga lo contrario.

La falta de inscripción no podrá ser invocada por quien esté obligado a procurarla.

3. La organización del Registro, integrada por los Registros territoriales y el Registro Central, se articulará conforme a lo que reglamentariamente se determine.

4. El contenido del Registro se presume exacto y válido. Los asientos del Registro están bajo la salvaguarda de los Tribunales y producirán sus efectos mientras no se inscriba la declaración judicial o, en su caso, la resolución administrativa de su inexactitud o nulidad.

La inscripción no convalida los actos y contratos que sean nulos con arreglo a las leyes.

5. La declaración de inexactitud o nulidad de los asientos del Registro no perjudicará los derechos de terceros de buena fe adquiridos en virtud de acto o contrato basado en la exactitud y validez de un asiento registral.

6. Realizada una inscripción o anotación en el Registro, no podrá realizarse otra de igual o anterior fecha que resulte opuesta o incompatible con aquélla.

7. El Registro es público en los términos siguientes:

a) Publicidad plena: todo ciudadano podrá conocer los títulos habilitantes en vigor que posea cualquier otra persona física o jurídica en el momento de hacer su consulta, así como la tarifa y aquella otra parte del contenido de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general que reglamentariamente se determine.

b) Publicidad restringida: las anotaciones relativas a un procedimiento sancionador únicamente podrán ser conocidas por la persona o personas a que estén referidas.

c) Publicidad ordinaria: el acceso a datos obrantes en el Registro no incluidos en los apartados anteriores y que no pertenezcan a la intimidad de las personas podrá ser ejercido, además de por el propio sujeto al que estén referidos, por terceros que acrediten un interés legítimo.

El tratamiento del contenido de los asientos registrales a efectos de posibilitar su publicidad directa deberá garantizar, al mismo tiempo, la imposibilidad de su manipulación o televaciado.

Esta publicidad se realizará de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

Lo dispuesto en este punto se entenderá sin perjuicio de cuanto resulte de aplicación en virtud de los principios y reglas que, conforme a lo que se establece en la legislación sobre régimen jurídico y procedimiento administrativo común de las Administraciones públicas, informan las relaciones entre éstas y la coordinación de competencias entre órganos administrativos. Asimismo, serán de aplicación en la

gestión y tratamiento de los datos registrales las exigencias derivadas de la reglamentación de la Unión Europea en materia de normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera.»

Veintisiete. El artículo 54 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 54.

1. Quienes contraten una operación de transporte como portadores deberán llevarla a cabo a través de su propia organización empresarial.

Quedan exceptuados de la referida prescripción quienes intervengan en la contratación del transporte de que se trate en funciones de pura intermediación, ya sea al amparo de una autorización de transporte o de operador de transporte.

2. A efectos de lo dispuesto en el punto anterior, únicamente se considerará que los vehículos con capacidad de tracción propia utilizados se hallan integrados en la organización empresarial del porteador cuando disponga de ellos en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario, debiendo en este último caso, cumplir las condiciones establecidas al efecto en esta ley y en las normas dictadas para su desarrollo.

En todo caso, los referidos vehículos deberán estar matriculados en España.

La utilización de remolques y semirremolques propios o ajenos será libre, sin perjuicio de las reglas a que esté sometido su uso por razones de tráfico, circulación y seguridad vial.

3. El personal utilizado por el porteador deberá encontrarse encuadrado en su organización empresarial de conformidad con las reglas contenidas en la legislación social y laboral que resulten de aplicación y deberá contar con las habilitaciones, certificaciones, licencias o autorizaciones que, en atención a las funciones que desarrolle, resulten exigibles en cada caso.»

Veintiocho. El artículo 56 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 56.

Las comunicaciones entre los órganos administrativos competentes para el otorgamiento de las distintas autorizaciones y habilitaciones contempladas en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo y los titulares o solicitantes de las mismas se llevarán a cabo utilizando únicamente medios electrónicos.

Asimismo, será obligatorio utilizar exclusivamente medios electrónicos en las comunicaciones relativas a la adjudicación, control, modificación o extinción de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general.

Las comunicaciones relativas a los procedimientos sancionadores regulados en esta ley se realizarán también por medios electrónicos de forma exclusiva.

Lo dispuesto en los párrafos anteriores se entenderá sin perjuicio de los supuestos en que la Administración actuante solicite expresamente la presentación física de algún documento concreto.

Las notificaciones que se realicen por medios electrónicos conforme a lo dispuesto en este artículo deberán ajustarse a lo que reglamentariamente se determine en atención a los criterios establecidos en la legislación sobre acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos.»

Veintinueve. Se suprimen los puntos 2 y 3 del artículo 57, que quedan sin contenido.

Treinta. Se suprimen los apartados a), b), c) y d) del artículo 59, que quedan sin contenido.

Treinta y uno. Se suprimen los artículos 60 y 61, que quedan sin contenido.

Treinta y dos. Se suprimen el apartado c) del punto 1 y el punto 2 del artículo 63.

Treinta y tres. Se suprime el apartado a) del artículo 67, que queda sin contenido.

Treinta y cuatro. Se suprimen los artículos 68 y 69, que quedan sin contenido.

Treinta y cinco. El artículo 71 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 71.

Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la Administración, debiendo ser admitidas a su utilización todas aquellas personas que lo deseen y cumplan las condiciones reglamentariamente establecidas para ello.

Como regla general, la prestación de los mencionados servicios se llevará a cabo por la empresa a la que la Administración adjudique el correspondiente contrato de gestión. No obstante, la Administración podrá optar por la gestión directa de un servicio cuando estime que resulta más adecuado al interés general en función de su naturaleza y características.

En lo no previsto en esta ley ni en la reglamentación de la Unión Europea acerca de los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera o en las normas reglamentarias dictadas para la ejecución y desarrollo de tales disposiciones, la gestión de los referidos transportes se regirá por las reglas establecidas en la legislación general sobre contratación del sector público que resulten de aplicación a los contratos de gestión de servicios públicos.»

Treinta y seis. El artículo 72 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 72.

1. Los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se adjudicarán por la Administración con carácter exclusivo, no pudiendo otorgarse otros que cubran tráficos coincidentes, salvo en los supuestos que reglamentariamente se exceptúen por razones fundadas de interés general.

En consecuencia, los nuevos servicios que sean creados no podrán incluir tráficos que ya se encuentren atendidos por otros preexistentes.

Tampoco procederá el establecimiento de un nuevo servicio cuando la escasa entidad de los núcleos de población que habría de atender y su proximidad geográfica con los que ya vienen siendo atendidos por otro servicio no permitan definir un tráfico significativamente distinto.

2. A los efectos señalados en el punto anterior, los tráficos constitutivos de cada servicio vendrán determinados por la relación de localidades o núcleos de población diferenciados entre los que se realiza el transporte, efectuando parada los vehículos para tomar y dejar a los viajeros que se desplacen entre los mismos.

Únicamente se tendrán en cuenta, a efectos de la apreciación de posibles coincidencias, las paradas de los servicios preexistentes entre las que estuvieran autorizados tráficos en el momento en que se inicie la tramitación del nuevo servicio.

3. El contrato de gestión de cada servicio determinará su plazo de duración atendiendo a sus características y a los plazos de amortización de los activos necesarios para su prestación y predominantemente utilizados en ésta que hayan de ser aportados por el contratista. En todo caso, de conformidad con lo dispuesto en la legislación de la Unión Europea reguladora de la materia, la duración de los contratos no podrá ser superior a diez años.

No obstante, cuando resulte necesario, habida cuenta de las condiciones de amortización de los mencionados activos, la duración del contrato podrá prolongarse durante un plazo no superior a la mitad del periodo originalmente establecido.»

Treinta y siete. El artículo 73 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se adjudicarán mediante un procedimiento abierto en el que, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 74.2, todo empresario podrá presentar una proposición.

No obstante, la Administración podrá optar por la adjudicación directa del contrato cuando su valor anual medio, calculado conforme a lo que reglamentariamente se determine, se haya estimado en menos de 100.000 euros anuales.

2. El pliego de condiciones que haya de regir el contrato, que tomará como base el proyecto aprobado por la Administración de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70, fijará las condiciones de prestación del servicio.

En todo caso, se incluirán en dicho pliego los siguientes extremos:

- a) Los tráficos que definen el servicio.
- b) El itinerario o las infraestructuras por los que concretamente haya de discurrir el servicio, cuando resulte pertinente.
- c) El número de expediciones de transporte que, como mínimo, deberá realizar el contratista.
- d) Las prestaciones que, como mínimo, deberán recibir los viajeros además de su transporte y el de sus equipajes.

e) El número mínimo de vehículos que el contratista deberá adscribir a la prestación del servicio, así como sus características técnicas y, cuando resulte pertinente, su límite máximo de antigüedad.

f) El número mínimo de conductores que, en su caso, deberá adscribir el contratista a la prestación del servicio.

g) Las instalaciones fijas que, en su caso, haya de aportar el contratista para la prestación del servicio.

h) El régimen tarifario de aplicación a los viajeros.

i) El derecho del contratista a retener, en su caso, la totalidad o una parte de los ingresos derivados de la explotación del servicio.

j) Otras compensaciones a las que, en su caso, tenga derecho el contratista por la prestación del servicio, indicando los parámetros sobre cuya base habrán de calcularse.

k) El canon o participación que, en su caso, haya de satisfacer el contratista a la Administración y los parámetros sobre cuya base habrá de calcularse.

l) Las máquinas o herramientas o, en su caso, los medios electrónicos, informáticos o telemáticos de que deberá proveerse el contratista para facilitar a la Administración el adecuado control de los ingresos generados por la explotación del servicio.

m) El compromiso del contratista de someterse al arbitraje de las Juntas Arbitrales del Transporte en relación con cualquier controversia con los usuarios acerca de la prestación del servicio.

n) El plazo de duración del contrato.

La Administración deberá incluir, además, en el pliego todas aquellas otras circunstancias que delimiten el servicio y configuren su prestación.»

Treinta y ocho. El artículo 74 queda redactado en los siguientes términos:

«1. En la adjudicación del contrato únicamente podrán tenerse en cuenta variantes o mejoras ofrecidas por los licitadores cuando tal posibilidad se hubiese previsto expresamente en el pliego.

Los criterios señalados a tal efecto en el pliego deberán estar relacionados, en todo caso, con el régimen económico, la seguridad, la eficacia o la calidad del servicio objeto del contrato y tendrán en cuenta, especialmente, los factores sociales y ambientales, así como la promoción del transporte colectivo y la mejor integración con la red de servicios públicos de transporte de viajeros que vertebran el territorio.

2. El adjudicatario del contrato deberá ser, en todo caso, titular de la autorización de transporte público de viajeros regulada en el artículo 42.

3. Cuando el objeto de un nuevo contrato sea la gestión de un servicio que ya se venía prestando con anterioridad, se adjudicará al anterior contratista siempre que, conforme a lo que reglamentariamente se determine, su oferta obtenga una valoración similar a la mejor del resto de las presentadas y hubiese cumplido satisfactoriamente el anterior contrato.

4. En cualquier caso, deberán desestimarse las ofertas que establezcan condiciones desproporcionadas o anormales, técnicamente inadecuadas, o que no

garanticen debidamente la continuidad del servicio o su prestación en las condiciones precisas.»

Treinta y nueve. El artículo 75 queda redactado en los siguientes términos:

«1. El contrato de gestión del servicio de que se trate recogerá las condiciones establecidas en el pliego, con las precisiones o modificaciones ofrecidas por el adjudicatario que hubiesen sido aceptadas por la Administración.

El contrato deberá formalizarse en documento administrativo, salvo que el contratista solicite que se eleve a escritura pública, corriendo de su cargo, en este supuesto, los correspondientes gastos.

2. El contratista habrá de prestar el servicio en las condiciones fijadas en el contrato, debiendo respetar, además, cuantas otras obligaciones se encuentren establecidas con carácter general en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo en relación con la realización de servicios públicos de transporte de viajeros de titularidad de la Administración.

En todo caso, 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 de estudio o trabajo de titularidad pública. En dicho supuesto, la compensación que reciba el contratista de la Administración que reserve las plazas no podrá ser nunca superior a la cuantía que resulte de la aplicación de la tarifa ordinaria del servicio.

3. El contrato sólo podrá modificarse cuando así se haya previsto en el pliego y se hayan detallado de forma clara, precisa e inequívoca las condiciones en que podrá hacerse.

No obstante, la Administración contratante, previa audiencia del contratista, podrá modificar el contrato en todo momento por razones de interés general, de conformidad con lo que reglamentariamente se determine. En este supuesto, el acuerdo de modificación adoptado por el órgano contratante de la Administración pondrá fin a la vía administrativa, será inmediatamente ejecutivo y su cumplimiento resultará obligatorio para el contratista.

Muy especialmente, la Administración contratante valorará el interés general de introducir las modificaciones en el itinerario del servicio que resulten precisas para atender necesidades sobrevenidas de transporte de estudiantes o trabajadores a centros de titularidad pública, siempre que ello no afecte a los tráficos integrados en otro servicio.

Sea cual fuere su causa, la modificación del contrato deberá formalizarse conforme a lo previsto en el punto 1.

4. Sin perjuicio de la legislación laboral que resulte de aplicación al efecto, cuando un procedimiento tenga por objeto la adjudicación de un nuevo contrato para la gestión de un servicio preexistente, el pliego de condiciones podrá imponer al nuevo adjudicatario la obligación de subrogarse como empleador en la relación laboral con los conductores empleados por el anterior contratista en dicha prestación.

En este supuesto, el órgano de contratación deberá facilitar a los licitadores, en el propio pliego o en la documentación complementaria, la información sobre las condiciones de los contratos de los conductores a los que afecte la subrogación que resulte necesaria para permitir la evaluación de los costes laborales que implicará tal medida. A estos efectos, la empresa que viniese prestando el servicio y tenga la condición de empleadora de los conductores afectados estará obligada a proporcionar la referida información al órgano de contratación, a requerimiento de éste.

Tal información se suministrará teniendo en cuenta lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, que regula la Protección de Datos de Carácter Personal.

A los efectos señalados en este punto, no podrán tenerse en cuenta otros conductores que los expresamente adscritos a la prestación del servicio en el contrato de gestión del servicio público de que se trate, para cuya determinación se debieron tomar como base los que inicialmente se incluían en el correspondiente pliego de condiciones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 73.2.»

Cuarenta. Se suprime el segundo párrafo del punto 1 del artículo 76.

Cuarenta y uno. El artículo 81 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 81.

1. Cuando existan razones objetivas de interés general que lo justifiquen, y no resulte viable o procedente el establecimiento de un nuevo servicio con independencia de los anteriormente existentes, la Administración podrá acordar la concentración en un solo contrato de todos los derechos y obligaciones dimanantes de diferentes contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general preexistentes, de tal manera que los servicios contemplados en éstos se presten desde ese momento de forma unificada.

2. La vigencia del contrato unificado se determinará, de conformidad con lo que reglamentariamente se disponga, en función de los plazos de vigencia que resten a los contratos objeto de concentración, teniendo en cuenta la entidad de los tráficos a que se encontraban referidos.

3. Cuando se lleve a cabo la concentración prevista en este artículo, la Administración podrá realizar las modificaciones en las condiciones de explotación que resulten necesarias para una más adecuada prestación de los servicios de forma unificada.»

Cuarenta y dos. El artículo 82 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 82.

1. Los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se extinguirán por cumplimiento o por resolución.

2. Los contratos se considerarán cumplidos y, en consecuencia, extinguidos sin necesidad de resolución cuando transcurra su plazo de duración, ya sea el inicialmente

establecido o, en su caso, el resultante de su prórroga acordada conforme a lo dispuesto en el artículo 72.3.

No obstante, cuando finalice el plazo de vigencia de un contrato sin que haya concluido el procedimiento tendente a la adjudicación de uno nuevo para la prestación del mismo servicio, el anterior contratista deberá prolongar su gestión, cuando así se lo requiera la Administración, en los términos previstos en el artículo 85.

3. Son causas de resolución del contrato:

a) La muerte o incapacidad sobrevenida del contratista individual o la extinción de la personalidad jurídica de la sociedad contratista.

b) La declaración de concurso del contratista o la declaración de insolvencia de éste en cualquier otro procedimiento.

c) La pérdida por el contratista de la autorización de transporte público de viajeros regulada en esta ley, así como la suspensión de aquélla por las causas señaladas en el artículo 52, si el contratista no acredita haber subsanado el incumplimiento que dio lugar a la suspensión en el plazo que reglamentariamente se determine.

d) El incumplimiento del plazo de que disponga el contratista, de conformidad con lo reglamentariamente establecido o, en su caso, con lo expresamente señalado en el contrato, para iniciar la prestación del servicio tras la formalización del contrato.

e) La renuncia unilateral del contratista.

f) El incumplimiento por el contratista de las condiciones señaladas en los apartados k) o l) del artículo 73.2, o bien el incumplimiento reiterado, en los términos en que reglamentariamente se determinen, de las condiciones señaladas en los apartados a) o h) del mismo precepto, así como el de cualquier otra condición o requisito al que expresamente se haya atribuido esa consecuencia en el contrato.

g) La interrupción injustificada de la prestación del servicio por parte del contratista por el plazo reglamentariamente establecido o señalado en el contrato.

h) El mutuo acuerdo entre la Administración y el contratista.

i) El rescate del servicio por la Administración, cuando ésta acuerde gestionarlo directamente por razones de interés general.

j) La supresión del servicio por razones de interés general.

k) La imposibilidad de la explotación del servicio como consecuencia de acuerdos adoptados por la Administración contratante con posterioridad al contrato.

l) Aquellas otras que se establezcan expresamente en el contrato.»

Cuarenta y tres. El artículo 83 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 83.

1. La resolución de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se acordará por el órgano de contratación, de oficio o a instancia del contratista, mediante el procedimiento que resulte de aplicación de acuerdo con la legislación sobre contratos del sector público.

2. Los supuestos previstos en los apartados b), c), d), e), i), j) y k) del punto 3 del artículo anterior originarán siempre la resolución del contrato.

3. En los casos de muerte o incapacidad sobrevenida del contratista individual, la Administración podrá acordar la continuación del contrato con sus herederos o sucesores, siempre que éstos cumplan, o se comprometan a cumplir en el plazo que reglamentariamente se determine, los requisitos exigidos al contratista inicial.

No se considerará extinguida la personalidad de la sociedad contratista cuando cambie simplemente su forma jurídica manteniéndose intactas sus obligaciones económicas y laborales.

4. El contratista que renuncie de forma unilateral a continuar prestando el servicio deberá, no obstante, prolongar su gestión, cuando así se lo requiera la Administración, hasta que haya concluido el procedimiento tendente a la adjudicación de un nuevo contrato para la gestión del servicio, en los términos previstos en el artículo 85.

5. Cuando se den los supuestos previstos en los apartados f) y g) del punto 3 del artículo anterior, la Administración podrá optar por no acordar la resolución del contrato si en el expediente resulta acreditado que ello podría ser más perjudicial para el interés general que su mantenimiento.

No obstante, la Administración deberá incoar en dichos supuestos el procedimiento tendente a la imposición de la sanción que en cada caso corresponda conforme a lo dispuesto en esta ley.

6. La resolución por mutuo acuerdo sólo podrá tener lugar cuando no concurra otra causa de resolución imputable al contratista y en el expediente resulte acreditado que, desde el punto de vista del interés general, es innecesario o inconveniente que se siga prestando el servicio.»

Cuarenta y cuatro. El artículo 84 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 84.

1. El acuerdo de resolución de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general deberá pronunciarse expresamente sobre la procedencia de la pérdida, devolución o cancelación de la fianza constituida por el contratista.

2. En todo caso, cuando el contrato se resuelva por las causas previstas en los apartados c), d), f) y g) del punto 3 del artículo 82 o por cualquier otra imputable al contratista, la Administración se incautará de la fianza constituida por éste, que deberá, además, indemnizar a aquélla por los daños y perjuicios ocasionados en lo que excedan del importe de la garantía incautada.

Con independencia de lo anterior, la Administración deberá incoar, en tales supuestos, el procedimiento tendente a la imposición de la sanción que en cada caso corresponda conforme a lo dispuesto en esta ley.

3. Cuando el contrato se resuelva por la renuncia unilateral del contratista la Administración se incautará de la fianza pero no podrá exigir una indemnización añadida.

En este caso, sólo se incoará expediente sancionador cuando se aprecie que la renuncia del contratista no está justificada por razones intrínsecas al servicio de que se trate.

4. Cuando la causa de la resolución del contrato sea la declaración de concurso del contratista, sólo se acordará la pérdida de la fianza cuando el referido concurso haya sido calificado como culpable.

5. Cuando la resolución se produzca por mutuo acuerdo, los derechos de la Administración y el contratista se acomodarán a lo que éstos estipulen válidamente.

6. Cuando el contrato se resuelva por las causas previstas en los apartados i), j) o k), la Administración contratante indemnizará al contratista por los daños y perjuicios que se le irroguen.

Para determinar la cuantía de la indemnización se tendrán en cuenta los beneficios futuros que el contratista dejará de percibir, atendiendo a los resultados de explotación que él hubiese declarado a la Administración en el último quinquenio o en el período transcurrido desde el inicio de la prestación del servicio, cuando fuese inferior.»

Cuarenta y cinco. El artículo 85 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 85.

No obstante lo dispuesto en los artículos 72.3 y 73.1, en caso de interrupción de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general o de riesgo inminente de que dicha interrupción se produzca, la Administración podrá adoptar una medida de emergencia en forma de adjudicación directa o de acuerdo formal de prórroga de un contrato de gestión de servicio público o de exigencia de prestar determinadas obligaciones de servicio público.

El acuerdo en este sentido del órgano contratante de la Administración pondrá fin a la vía administrativa, será inmediatamente ejecutivo y su cumplimiento resultará obligatorio para el contratista.

La duración del contrato que se adjudique o de la prórroga que se imponga en el supuesto anteriormente previsto no podrá ser superior a dos años.»

Cuarenta y seis. Se suprimen los artículos 87 y 88, el punto 2 del artículo 89 y el artículo 90, que quedan sin contenido.

Cuarenta y siete. El artículo 91 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 91.

Las autorizaciones de transporte público habilitarán para realizar servicios en todo el territorio nacional, sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio.

Quedan exceptuadas de lo anterior las autorizaciones habilitantes para realizar transporte interurbano de viajeros en vehículos de turismo o el arrendamiento de vehículos con conductor, que deberán respetar las condiciones que, en su caso, se determinen reglamentariamente en relación con el origen, destino o recorrido de los servicios.»

Cuarenta y ocho. Se suprimen los artículos 92 y 93, que quedan sin contenido.

Cuarenta y nueve. El punto 1 del artículo 94 queda redactado en los siguientes términos:

«1. La actuación de los titulares de licencias o autorizaciones de transporte público en relación con la prestación de servicios de carácter discrecional se regirá por el principio de libertad de contratación.»

Cincuenta. Se suprimen los artículos 95, 96 y 97, que quedan sin contenido.

Cincuenta y uno. El artículo 98 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 98.

1. La autorización de transporte público de mercancías habilita para realizar transportes de esta clase, en las condiciones señaladas en el artículo 54.

Asimismo, habilitará para intermediar en la contratación de esta clase de transportes cuando se den las circunstancias previstas en los apartados a) y b) del artículo 119.1.

2. Durante la realización de transportes de mercancías por carretera deberán respetarse los límites legal o reglamentariamente establecidos con carácter general en relación con la masa y dimensiones máximas de los vehículos, así como los específicamente señalados para el vehículo utilizado en su permiso de circulación y demás documentación en que se ampare para circular.

3. Durante la realización de transportes de mercancías, únicamente podrán ocupar el vehículo personas distintas a su conductor y tripulación cuando así lo posibilite el correspondiente permiso de circulación y su transporte no dé lugar a retribución alguna a favor del transportista.»

Cincuenta y dos. El artículo 99 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 99.

1. La autorización de transporte público de viajeros habilita tanto para realizar transportes de esta clase, en las condiciones señaladas en el artículo 54, como para intermediar en su contratación.

No obstante, los titulares de dicha autorización únicamente podrán prestar alguna de las formas de transporte regular de viajeros definidas en esta ley cuando se cumplan las condiciones legal y reglamentariamente señaladas para ello.

2. Durante la realización de transportes de viajeros deberán respetarse los límites señalados en el permiso de circulación del vehículo utilizado en relación con el número máximo de viajeros que puede transportar.

En su caso, habrán de respetarse, asimismo, cuantas otras limitaciones en relación con el número de viajeros vengan establecidas en las autorizaciones o títulos en que específicamente se ampare el transporte que se realice o se encuentren establecidas en las normas que, en su caso, resulten de aplicación.

3. En todo caso, la autorización habilita para transportar el equipaje de los viajeros que ocupen el vehículo utilizado.

Asimismo, los vehículos amparados en una autorización de transporte de viajeros podrán transportar, conforme a lo que reglamentariamente se determine, objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros, cuando su transporte resulte compatible con las características del vehículo y no implique molestias o inconvenientes injustificados para los viajeros.

4. Los transportes discrecionales de viajeros deberán ser contratados, como regla general, por toda la capacidad del vehículo utilizado.

No obstante lo anterior, reglamentariamente podrán determinarse supuestos excepcionales en que, por razones de la adecuada ordenación del sistema de transportes, pueda admitirse su contratación por plaza con pago individual.

5. Fuera de los supuestos de colaboración previstos en esta ley, únicamente podrán arrendarse con conductor los vehículos de turismo.

El arrendamiento de vehículos de turismo con conductor constituye una modalidad de transporte de viajeros y su ejercicio estará condicionado a la obtención de la correspondiente autorización, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 43 y 44 y lo que reglamentariamente se establezca con carácter específico en relación con dicha modalidad de transporte.»

Cincuenta y tres. El artículo 102 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 102.

1. Son transportes privados complementarios los que llevan a cabo empresas u otras entidades cuya finalidad no es transportar, como complemento necesario o adecuado para el correcto desarrollo de su actividad principal.

2. Los transportes privados complementarios deberán cumplir conjuntamente las siguientes condiciones:

a) Si se trata de transporte de mercancías, éstas deberán pertenecer a la empresa o haber sido vendidas, compradas, dadas o tomadas en alquiler, producidas, extraídas, transformadas o reparadas por ella, constituyendo dicha venta, compra, alquiler, producción, extracción, transformación o reparación parte integrante de la actividad económica principal de la empresa.

Si se trata de transporte de viajeros, los usuarios deben ser trabajadores adscritos a uno de los centros de explotación de la empresa u otras personas que asistan a éstos, debiendo cumplirse en este segundo caso las reglas que al efecto se determinen reglamentariamente.

b) El origen o el destino del transporte deberá ser uno de los lugares en que la empresa desarrolle trabajos relacionados con su actividad principal.

c) Los vehículos utilizados deberán hallarse integrados en la organización de la empresa en idénticos términos a los previstos en el artículo 54.2. En este caso, también los remolques y semirremolques utilizados habrán de hallarse integrados en la

organización de la empresa a título de propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario.

d) Los conductores de los vehículos deberán hallarse integrados en la organización de la empresa y contar con las habilitaciones que, en su caso, resulten pertinentes, en idénticos términos a los previstos en el artículo 54.3.

e) El transporte no podrá ser contratado ni facturado de forma independiente. En su caso, su coste deberá incorporarse al precio final del producto o servicio que constituye la actividad principal de la empresa antes de aplicar el Impuesto sobre el Valor Añadido.

3. Cuando no se cumplan las condiciones señaladas en el punto anterior, el transporte quedará sujeto al régimen jurídico del transporte público.

Con objeto de comprobar su cumplimiento, durante la realización del transporte deberá llevarse a bordo del vehículo documentación suficiente para acreditar las condiciones señaladas en los apartados a), c) y d) del punto anterior.»

Cincuenta y cuatro. El artículo 103 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 103.

1. La realización de transportes privados complementarios estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello, expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de aquella Comunidad Autónoma en que la empresa tenga su domicilio fiscal, cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado.

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, no será necesaria la previa obtención de autorización para realizar las siguientes modalidades de transporte:

a) Transporte que presente idénticas características a las señaladas en los apartados a), b) y c) del artículo 42.2.

b) Transporte de viajeros en vehículos de turismo, salvo que se trate de transporte sanitario.

c) Transporte de mercancías en vehículos cuya masa máxima autorizada no supere las 3,5 toneladas.

d) Transporte funerario.

Además, podrá exonerarse reglamentariamente de la obligación de contar con autorización a quienes realicen exclusivamente otras formas de transporte privado que tengan una escasa influencia en el sistema, en razón de la naturaleza de la mercancía transportada o de las cortas distancias recorridas.

3. La exención de la obligación de estar en posesión de autorización de transporte en los casos señalados en este artículo no exime a quienes realicen los transportes afectados del cumplimiento del resto de las exigencias contenidas en esta ley y en las normas dictadas para su desarrollo, en los términos en que les resulten de aplicación,

ni de obtener los permisos, licencias o habilitaciones que, en su caso, procedan de conformidad con la legislación sobre seguridad, sanidad o tráfico y circulación.»

Cincuenta y cinco. El punto 2 del artículo 104 queda redactado en los siguientes términos:

«2. Serán de aplicación a las autorizaciones de transporte privado complementario idénticas reglas a las señaladas en los artículos 51 y 52, en relación, en este caso, con el cumplimiento de los requisitos señalados en el punto anterior y en el artículo 102.»

Cincuenta y seis. El artículo 106 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 106.

La realización de servicios de transporte internacional que discurran parcialmente por territorio español utilizando vehículos que no se hayan matriculado en España se regirá por lo dispuesto en los convenios internacionales y las disposiciones aprobadas por las organizaciones internacionales de las que España forma parte que en cada caso resulten de aplicación.»

Cincuenta y siete. El artículo 107 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 107.

La realización de transportes cuyo origen y destino se encuentren en territorio español utilizando vehículos que no estén matriculados en España únicamente será posible en la medida en que se cumpla lo dispuesto acerca de los transportes de cabotaje en la reglamentación de la Unión Europea sobre acceso al mercado de transporte internacional de mercancías y al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses, o bien se encuentre expresamente prevista en un convenio internacional suscrito por España.»

Cincuenta y ocho. El artículo 108 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 108.

Las empresas establecidas en España únicamente podrán optar a la obtención de títulos habilitantes para realizar transporte internacional cuyo otorgamiento corresponda al Estado español, incluida la licencia comunitaria, cuando previamente sean titulares de la autorización de transporte regulada en esta ley que corresponda en cada caso.

La realización de los tramos parciales de un transporte internacional que discurran dentro de territorio español utilizando vehículos matriculados en España deberá encontrarse amparada, en todo caso, por la autorización de transporte regulada en esta

ley que corresponda en cada caso, sin perjuicio de la preceptiva obtención del título que, en cada caso, habilite para la realización completa del transporte de que se trate.»

Cincuenta y nueve. Se suprime el artículo 109, que queda sin contenido.

Sesenta. El artículo 110 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 110.

A efectos de esta ley, tendrán la consideración de transportes turísticos los que se realicen en el marco de la ejecución de un viaje combinado ofertado y contratado de conformidad con lo que se encuentre establecido en la legislación sobre defensa de los consumidores y usuarios en relación con esta clase de viajes.»

Sesenta y uno. El artículo 111 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 111.

Cuando alguno de los desplazamientos contemplados en la oferta de viaje combinado implique la utilización de un servicio público de transporte regular de viajeros por carretera de uso general, dicha oferta no podrá modificar las condiciones de prestación del transporte señaladas en el contrato de gestión de servicio público a cuyo amparo se realice.

En relación con los demás supuestos, podrá establecerse reglamentariamente un régimen especial para los transportes turísticos que armonice las reglas generales de aplicación al transporte discrecional con las especiales características que presenta la prestación del conjunto de servicios que integran un viaje combinado.»

Sesenta y dos. Se suprime el artículo 112, que queda sin contenido.

Sesenta y tres. El artículo 119 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 119.

1. Quienes pretendan intermediar en la contratación de transportes terrestres de mercancías, ya sea en concepto de agencia de transporte, transitario, almacenista-distribuidor, operador logístico o cualquier otro, deberán obtener una autorización de operador de transporte.

No obstante, no estarán obligados a obtener dicha autorización para intermediar en la contratación de transporte de mercancías:

a) Los titulares de autorizaciones de transporte público de mercancías que hubiesen acreditado para su obtención requisitos que, considerados en conjunto conforme a lo que reglamentariamente se determine, resulten iguales o superiores a los exigidos para la obtención de la autorización de operador de transporte.

b) Los titulares de autorizaciones de transporte público de mercancías que se limiten a utilizar la colaboración de otros transportistas para atender demandas de

porte que excedan coyunturalmente de su propia capacidad de transporte, en los términos que reglamentariamente se determinen.

c) Las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización, en tanto que su intermediación se limite a la comercialización de transportes discrecionales prestados por aquellos de sus socios que sean titulares de autorización de transporte de mercancías.

2. El otorgamiento de la autorización de operador de transporte estará condicionada a que se acredite el cumplimiento de análogos requisitos a los exigidos para la de transporte público de mercancías, con las adaptaciones que reglamentariamente se determinen en atención a la naturaleza de la actividad a que está referida.

Asimismo serán de aplicación a esta autorización similares reglas a las establecidas en relación con la vigencia y visado de las autorizaciones de transporte público de mercancías.

3. La autorización de operador de transporte habilitará a sus titulares para intermediar en la contratación de transportes tanto interiores como internacionales.

Los titulares de la autorización de operador de transporte deberán contratar en nombre propio tanto con el demandante del servicio como con el transportista que vaya a realizarlo.

Las condiciones señaladas en este punto serán de aplicación también a la intermediación que, en su caso, lleven a cabo los titulares de autorizaciones de transporte y las cooperativas y sociedades de comercialización a que hace referencia el punto 1.»

Sesenta y cuatro. El artículo 120 queda redactado en los siguientes términos:

«A los efectos de esta ley, se considera agencias de transporte a las empresas especializadas en intermediar en la contratación de transportes terrestres de mercancías, como organización auxiliar interpuesta entre los usuarios y los transportistas.

En el ejercicio de su actividad las agencias podrán desarrollar todas las actuaciones previas de gestión, información, oferta y organización de cargas y servicios necesarias para llevar a cabo la contratación de los transportes.»

Sesenta y cinco. El artículo 121 queda redactado en los siguientes términos:

«A los efectos de esta ley, se considera transitarios a las empresas especializadas en organizar, por cuenta ajena, transportes internacionales o, en todo caso, que se efectúen en régimen de tránsito aduanero, recibiendo mercancías como consignatarios o entregándolas a quienes hayan de transportarlas y, en su caso, intermediando en su contratación.»

Sesenta y seis. El artículo 122 queda redactado en los siguientes términos:

«A los efectos de esta ley, se considera operadores logísticos a las empresas especializadas en organizar, gestionar y controlar, por cuenta ajena, las operaciones de aprovisionamiento, transporte, almacenaje o distribución de mercancías que precisan sus clientes en el desarrollo de su actividad empresarial.

En el ejercicio de su función, el operador logístico podrá utilizar infraestructuras, tecnología y medios propios o ajenos.»

Sesenta y siete. El artículo 123 queda redactado en los siguientes términos:

«A los efectos de esta ley, se considera almacenistas-distribuidores a las empresas especializadas en actuar como depositarias de mercancías ajenas que, además, se encarguen de distribuir las o de gestionar su distribución, conforme a las instrucciones recibidas del depositante.

En el ejercicio de su función, el almacenista-distribuidor podrá desarrollar otras tareas tales como consolidación o ruptura de cargas, gestión de existencias u otras que resulten preparatorias o complementarias del transporte y distribución de las mercancías almacenadas.»

Sesenta y ocho. Se suprimen los artículos 125 y 126, que quedan sin contenido.

Sesenta y nueve. El artículo 127 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Las estaciones de transporte de viajeros tienen por objeto concentrar las salidas, llegadas y tránsitos a las poblaciones de los vehículos de transporte público, prestando o facilitando el desarrollo de servicios preparatorios y complementarios del transporte a usuarios y transportistas.

2. Los centros de transporte de mercancías acogen en su recinto un conjunto de servicios e instalaciones destinadas a facilitar el desarrollo de actividades de transporte, logística y distribución de mercancías, integrándolo con el de otras preparatorias o complementarias de aquéllas.

3. Las estaciones y centros de transporte sólo alcanzarán dicha consideración cuando sean gestionados por una única persona o entidad, pública o privada, y reúnan las condiciones y requisitos establecidos reglamentariamente.

En ningún caso se atribuirá la consideración de estación o centro de transporte a terrenos o instalaciones destinados únicamente a garaje o estacionamiento de vehículos. Tampoco tendrán esta consideración los terrenos en que se ubiquen diversas empresas transportistas o de actividades auxiliares y complementarias del transporte o que realicen actividades anexas a las de éstas, por el solo hecho de su proximidad, si las instalaciones, equipamientos y servicios comunes no son objeto de una gestión unificada bajo la dirección de una única entidad.»

Setenta. Se suprime el artículo 134, que queda sin contenido.

Setenta y uno. El punto 2 del artículo 137 queda redactado en los siguientes términos:

«2. Reglamentariamente podrán establecerse condiciones relacionadas con la documentación acreditativa del arrendamiento de vehículos sin conductor, a efectos de garantizar la existencia del contrato, su plazo de duración y otras circunstancias que determinen la legitimidad del uso del vehículo por el arrendatario.»

Setenta y dos. El artículo 140 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 140.

Se reputarán infracciones muy graves:

1. La realización de transportes públicos careciendo del título habilitante que, en su caso, resulte preceptivo para su prestación de conformidad con lo dispuesto en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo.

Cuando la realización del transporte de que se trate requiriese disponer de más de un título habilitante, resultará constitutiva de esta infracción la carencia de cualquiera de ellos, aunque se disponga de los demás.

No se apreciará la infracción tipificada en este punto cuando los hechos deban reputarse infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 142.1.

2. La contratación como porteador o la facturación en nombre propio de servicios de transporte sin ser previamente titular de autorización de transporte o de operador de transporte.

En todo caso, incurrirán en esta infracción quienes, aún siendo integrantes de una persona jurídica titular de una autorización de transporte o de operador de transporte, contraten o facturen en nombre propio la prestación de servicios de transporte a terceros o a la propia persona jurídica de la que formen parte sin ser ellos mismos, a su vez, titulares de tal autorización.

No se apreciará la infracción tipificada en este punto cuando los hechos deban reputarse infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 142.1.

3. El arrendamiento de un vehículo cuando vaya acompañado por la prestación de servicios de conducción o cualquier otra forma de cesión del uso de un vehículo cuyo titular preste servicios de conducción al cesionario.

Incurrirán en esta infracción tanto el arrendador o cedente como el arrendatario o cesionario.

No se producirá esta infracción cuando el arrendador o cedente sea titular de la autorización de transporte que en cada caso corresponda.

4. La cesión, expresa o tácita, de títulos habilitantes por parte de sus titulares a favor de otras personas.

5. La organización o establecimiento de un transporte regular de viajeros de uso general sin haber sido contratado por la Administración competente para gestionar un servicio público de esas características, con independencia de que los medios utilizados sean propios o ajenos.

6. La venta individualizada de las plazas de un transporte de viajeros, así como la prestación o venta de servicios integrados en una serie de expediciones que atiendan, de forma reiterada, tráficos preestablecidos, cuando no se posea otra habilitación que la autorización de transporte regulada en el artículo 42.

En esta misma infracción incurrirán quienes presten servicios turísticos incumpliendo las condiciones legalmente señaladas para ello.

7. La falsificación de alguno de los títulos que habiliten para el ejercicio de las actividades y profesiones reguladas en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo o de alguno de los datos que deban constar en aquéllos.

La responsabilidad por dicha infracción corresponderá tanto a las personas que hubiesen falsificado el título, o colaborado en su falsificación o comercialización a sabiendas del carácter ilícito de su actuación, como a las que lo hubiesen utilizado para encubrir la realización de transportes o actividades no autorizados.

8. El falseamiento de los documentos que hayan de ser aportados como requisito para la obtención de cualquier título, certificación o documento que haya de ser expedido por la Administración a favor del solicitante o de cualquiera de los datos que deban constar en aquéllos.

9. El falseamiento de cualesquiera documentos contables, estadísticos o de control que la empresa se encuentre obligada a llevar o de los datos obrantes en los mismos.

10. La manipulación del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, con objeto de alterar su funcionamiento o modificar sus mediciones.

En esta misma infracción incurrirán quienes instalen cualquier clase de elementos mecánicos, electrónicos o de otra naturaleza con la misma finalidad, aunque no se encuentren en funcionamiento en el momento de realizarse la inspección.

La responsabilidad por esta infracción corresponderá, en todo caso, al transportista que tenga instalado en su vehículo el aparato o instrumento manipulado y, asimismo, a aquellas personas que lo hubiesen manipulado o colaborado en su instalación o comercialización.

11. La negativa u obstrucción a la actuación de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte que imposibiliten total o parcialmente el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas, así como la desatención total o parcial a sus instrucciones o requerimientos o el quebrantamiento de la orden de inmovilizar un vehículo.

En todo caso, incurrirá en esta infracción toda empresa cuyos propietarios, empleados, auxiliares o dependientes nieguen o dificulten el acceso al personal de los servicios de inspección a los locales o vehículos en que obligatoriamente deba encontrarse depositada la documentación de la empresa o a dicha documentación.

En los supuestos de requerimientos relativos al cumplimiento de la legislación sobre tiempos de conducción y descanso de los conductores, se considerará cometida una infracción distinta por cada vehículo o conductor del que no se aporte la documentación solicitada o se aporte de tal forma que imposibilite su control.

12. La realización de transporte interior en España con vehículos matriculados en el extranjero incumpliendo los requisitos exigidos por la reglamentación de la Unión Europea sobre transportes de cabotaje, aunque quien los realice sea titular de licencia comunitaria.

13. La interrupción de los servicios señalados en el contrato de gestión de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general, sin que medie consentimiento de la Administración ni otra causa que lo justifique, durante el plazo que reglamentariamente se determine.

14. La realización de transportes, carga o descarga de mercancías peligrosas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

14.1. No informar sobre la inmovilización del vehículo a causa de accidente o incidente grave, o no adoptar las medidas de seguridad y protección que correspondan en tales supuestos, excepto en aquellos casos en que ello hubiera resultado imposible.

14.2. Utilizar cisternas que presenten fugas.

14.3. Carecer del certificado de aprobación del vehículo expedido por el organismo competente, donde se acredite que responde a las prescripciones reglamentariamente exigibles para el transporte al que va destinado, así como llevar dicho certificado caducado o llevar uno distinto al exigido para la mercancía transportada.

14.4. Transportar mercancías a granel cuando ello no esté autorizado por la regulación específica aplicable.

14.5. Utilizar vehículos, depósitos o contenedores que carezcan de paneles, placas o etiquetas de peligro o, en su caso, de cualquier otra señalización o marca exigible, así como llevarlos ilegibles.

14.6. Transportar mercancías por carretera cuando no esté permitido hacerlo.

14.7. Utilizar vehículos o depósitos distintos a los prescritos en las normas que regulen el transporte de las mercancías de que se trate.

En todo caso será constitutiva de esta infracción la utilización de cisternas, vehículos batería o contenedores de gas de elementos múltiples cuyo uso no esté permitido para el transporte de la mercancía peligrosa de que se trate.

14.8. No llevar a bordo del vehículo una carta de porte que cubra todas las mercancías transportadas, o llevarla sin consignar cuáles sean éstas.

14.9. Transportar mercancías careciendo del permiso, autorización especial o autorización previa que, en su caso, sea necesario o incumpliendo las condiciones señaladas en ellos.

14.10. Incumplir la prohibición de fumar específicamente señalada en la legislación sobre transporte de mercancías peligrosas.

14.11. No identificar el transporte de mercancías peligrosas en el exterior del vehículo.

14.12. Utilizar fuego o luces no protegidas, así como aparatos de alumbrado portátiles, con superficies capaces de producir chispas.

14.13. Consignar de forma inadecuada en la carta de porte la mercancía transportada.

14.14. Incumplir las normas sobre el grado de llenado o sobre la limitación de las cantidades a transportar por unidad de transporte.

14.15. Utilizar vehículos, depósitos o contenedores con paneles, placas, etiquetas de peligro o cualquier otra señalización o marca exigible no adecuados a la mercancía transportada.

14.16. Incumplir las normas de embalaje en común en un mismo bulto.

14.17. Incumplir las prohibiciones de cargamento en común en un mismo vehículo.

14.18. Utilizar envases o embalajes no autorizados por las normas que resulten de aplicación para el transporte de la mercancía de que se trate.

Se considerará incluido en esta infracción el uso de envases o embalajes no homologados o que se encuentren gravemente deteriorados o presenten fugas o que carezcan de alguno de los requisitos técnicos exigidos.

14.19. Transportar, cargar o descargar mercancías peligrosas cuando las empresas involucradas en tales operaciones no tengan el preceptivo consejero de seguridad o tengan uno que no se encuentre habilitado para actuar como tal en relación con la materia o actividad de que se trate.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en este punto corresponderá:

- a) Al transportista, por la infracción tipificada en el apartado 14.1.
- b) Al transportista y al cargador, por las infracciones tipificadas en los apartados 14.2, 14.3, 14.4 y 14.5.
- c) Al transportista y al cargador o expedidor, según el caso, por las infracciones tipificadas en los apartados 14.6, 14.7, 14.8, 14.9, 14.10 y 14.11.
- d) Al transportista, al cargador y al descargador, por la infracción tipificada en el apartado 14.12.
- e) Al cargador o expedidor, según el caso, por las infracciones tipificadas en los apartados 14.13, 14.14, 14.15, 14.16, 14.17 y 14.18.
- f) A la empresa obligada a tener consejero de seguridad, por la infracción tipificada en el apartado 14.19.

A los efectos previstos en este punto y en los artículos 141.6 y 142.8, tendrá la consideración de expedidor la persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa y figura como tal en la carta de porte, con independencia de que sea ella misma o un tercero el destinatario de las mercancías así expedidas. Se considerará cargador o descargador la persona física o jurídica que efectúa o bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga o descarga de la mercancía peligrosa.

15. La realización de actividades de transporte público o la intermediación en su contratación, incumpliendo alguno de los requisitos exigidos para la obtención y mantenimiento de la autorización que, en su caso, resulte preceptiva, excepto en aquellos supuestos en que el requisito incumplido sea el señalado en el apartado d) del artículo 43.

En todo caso, incurrirán en esta infracción quienes no comuniquen al Registro de Empresas y Actividades de Transporte el cambio de su domicilio o de la ubicación de sus centros de explotación o de los locales de que deban disponer a efectos del cumplimiento del requisito de establecimiento.

16. La contratación de servicios de transporte por parte de transportistas, agencias de transporte, transitarios, almacenistas-distribuidores, operadores logísticos o cualquier otro profesional del transporte con transportistas u operadores de transporte no autorizados.

En todo caso, incurrirá en esta infracción la persona jurídica profesionalmente dedicada al transporte que contrate a alguna de las personas que la integran para que realice un servicio de transporte, o abone las facturas que éstas le expidan por tal concepto, cuando dichas personas no sean, a su vez, titulares de una autorización de transporte o de operador de transporte.

17. La realización de transportes públicos o privados utilizando conductores que carezcan del certificado de aptitud profesional o de la tarjeta de cualificación (CAP) en vigor.

18. El incumplimiento de la obligación de suscribir el seguro exigido en el artículo 21 o tenerlo suscrito con una cobertura insuficiente.

19. La carencia del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo.

En esta misma infracción incurrirán quienes llevando instalado el tacógrafo no lo utilicen o lleven instalado un tacógrafo no homologado.

20. La carencia significativa de hojas de registro o de datos registrados en el tacógrafo o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa.

Se considerará incluida en esta infracción la conservación de registros sin cumplir la estructura de campo o la extensión del fichero reglamentariamente establecidas.

21. No llevar insertada en el tacógrafo la tarjeta de conductor o la hoja de registro de los tiempos de conducción y descanso, cuando ello resulte exigible, o hacerlo de forma incorrecta, así como utilizar una tarjeta de otro conductor, una hoja de registro con nombre o apellido diferentes a los del conductor o llevar insertada una tarjeta que no debería utilizarse por haberse expedido un duplicado posterior.

Se considerará, asimismo, constitutiva de esta infracción la falta de consignación de datos en una hoja de registro o documento de impresión de los tiempos de conducción y descanso, cuando las normas de la Unión Europea reguladoras de la materia le atribuyan la consideración de infracción muy grave.

22. El exceso igual o superior al 25 por ciento sobre la masa máxima total o igual o superior al 50 por ciento sobre la masa máxima por eje que tenga autorizadas el vehículo de que se trate.

Dichos porcentajes se reducirán al 20 y al 40 por ciento, respectivamente, cuando la masa máxima que tenga autorizada el vehículo sea superior a 12 toneladas.

Cuando el vehículo se encuentre amparado por una autorización especial que le permita circular con una masa superior a la que, de otro modo, le correspondería, los

señalados porcentajes deberán referirse a la masa máxima señalada en dicha autorización especial.

Cuando se exceda la masa máxima total del vehículo, la responsabilidad por la infracción corresponderá tanto al transportista como al cargador, al expedidor y al intermediario que hubiesen intervenido en el transporte o su contratación, salvo que alguno de ellos pruebe que no le resulta imputable.

Cuando se exceda la masa máxima por eje, la responsabilidad corresponderá a quien hubiera realizado la estiba de la mercancía a bordo del vehículo o bajo cuyas instrucciones se hubiera realizado ésta.

En los transportes de paquetería y mudanzas no se exigirá responsabilidad al cargador ni al expedidor por el exceso sobre la masa autorizada, salvo que se pruebe que su actuación resultó determinante de aquél.

23. La utilización en el tacógrafo de hojas de registro o tarjetas de conductor que se encuentren manchadas o estropeadas de tal manera que impidan la lectura de los datos registrados.

24. La utilización de una misma hoja de registro de los tiempos de conducción y descanso por un período de tiempo superior al que corresponda, cuando haya dado lugar a una superposición de registros que impida su lectura.

25. El uso incorrecto del selector de actividades del tacógrafo.

26. La prestación de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

26.1. La falta de explotación del servicio por el propio contratista de la Administración, salvo los supuestos de colaboración expresamente permitidos.

26.2. El incumplimiento de los tráficos o del número mínimo de expediciones establecidos en el contrato de gestión del servicio público de que se trate, cuando no deba calificarse conforme a lo señalado en el punto 13 de este artículo.

26.3. Denegar la venta de billetes o el acceso al vehículo a quienes los hubieran adquirido, salvo que se den circunstancias legal o reglamentariamente establecidas que lo justifiquen.

26.4. La realización del servicio transbordando injustificadamente a los usuarios durante el viaje.

26.5. El incumplimiento del régimen tarifario previsto en el contrato de gestión del servicio público de que se trate.

26.6. El incumplimiento de las condiciones de accesibilidad a los vehículos establecidas con carácter general para todos los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general o especialmente señalados en el pliego de condiciones o el contrato del servicio de que se trate.

Asimismo, incurrirá en esta infracción la empresa contratista del servicio cuyo personal impida o dificulte su utilización a personas discapacitadas, incluso si no existe obligación de que los vehículos se encuentren adaptados para ello, siempre que, en este último supuesto, dichas personas aporten los medios que les resulten precisos para acceder y abandonar el vehículo e instalarse en una plaza ordinaria.

27. La realización de transportes públicos regulares de viajeros de uso especial incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en la correspondiente autorización con el carácter de esenciales, cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta ley.

28. En los transportes de uso especial de escolares y de menores, la ausencia de una persona mayor de edad idónea, distinta del conductor, que conozca el funcionamiento de los mecanismos de seguridad del vehículo, encargada del cuidado de los menores, cuando ello resulte obligatorio.

29. En los transportes de uso especial de escolares y de menores, la falta de plaza o asiento para cada menor así como la inexistencia de plazas cercanas a las puertas de servicio que sean necesarias para personas de movilidad reducida.

30. La contratación de servicios de transporte de mercancías por parte de transportistas, agencias de transporte, transitarios, almacenistas distribuidores, operadores logísticos o cualquier otro profesional del transporte incumpliendo la obligación de hacerlo en nombre propio, así como la contratación de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general en concepto de porteador por quien no se encuentre habilitado para ello.

31. La realización de transportes de mercancías o discrecionales de viajeros incumpliendo las condiciones establecidas en el artículo 54.

En idéntica infracción incurrirán las empresas o personas que actúen como colaboradores incumpliendo las obligaciones que les afecten.

32. El inadecuado funcionamiento imputable al transportista del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como el de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, cuando no deba calificarse conforme a lo señalado en el punto 10 de este artículo.

33. La utilización del tacógrafo sin haber realizado su calibrado o revisión periódica en los plazos y forma establecidos, habiendo sido reparado en un taller no autorizado o careciendo de los precintos o placas preceptivos.

34. La carencia a bordo del vehículo de las hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso ya utilizadas o de los documentos de impresión que resulte obligatorio llevar, con independencia del tipo de tacógrafo, analógico o digital, que se esté utilizando.

En la misma infracción se incurrirá cuando no se lleve a bordo del vehículo la tarjeta del conductor, aunque se esté utilizando un tacógrafo analógico, cuando resulte necesaria para apreciar las condiciones de conducción durante el período anterior exigible.

35. El incumplimiento por un centro de alguna de las condiciones que le fueron exigidas para obtener la autorización habilitante para impartir cursos preceptivos para la obtención o mantenimiento de alguna de las cualificaciones reguladas por las normas de ordenación del transporte.

36. El incumplimiento de la legislación aplicable en materia de tiempos de conducción y descanso de los conductores en los siguientes supuestos:

36.1. El exceso igual o superior al 50 por ciento en los tiempos máximos de conducción diaria, así como la disminución de los descansos diarios por debajo de cuatro horas y media.

36.2. El exceso igual o superior al 25 por ciento en los tiempos máximos de conducción semanal o bisemanal.

36.3. El exceso superior a dos horas en los tiempos máximos de conducción diaria, salvo que deba calificarse conforme a lo dispuesto en el apartado 36.1.

36.4. La conducción durante más de seis horas sin respetar las pausas reglamentariamente exigidas.

36.5. La disminución del descanso diario normal en más de dos horas y media o del reducido o fraccionado en más de dos horas, incluso cuando se realice conducción en equipo, salvo que deba calificarse conforme a lo dispuesto en el apartado 36.1.

36.6. La disminución del descanso semanal normal en más de nueve horas o del reducido en más de cuatro.

37. El transporte de objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros al amparo de una autorización de transporte público de viajeros, incumpliendo las condiciones que resulten exigibles de conformidad con lo que reglamentariamente se encuentre establecido.»

Setenta y tres. El artículo 141 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 141.

Se reputarán infracciones graves:

1. El incumplimiento de la obligación de devolver a la Administración una autorización o licencia de transporte, alguna de sus copias o cualquier otra documentación cuando, por haber sido revocada o por cualquier otra causa legal o reglamentariamente establecida, debiera haber sido devuelta, siempre que el documento de que se trate conserve apariencia de validez.

2. El exceso igual o superior al 15 e inferior al 25 por ciento sobre la masa máxima total o igual o superior al 30 e inferior al 50 por ciento sobre la masa máxima por eje que tenga autorizadas el vehículo de que se trate.

Dichos porcentajes se reducirán, respectivamente, al 10 y el 20 por ciento sobre la masa máxima total y al 25 y el 40 por ciento sobre la masa máxima por eje, cuando la masa máxima que tenga autorizada el vehículo sea superior a 12 toneladas.

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación las reglas establecidas en el artículo 140.22.

3. No pasar la revisión periódica de algún instrumento o medio de control que exista la obligación de llevar instalado en el vehículo, en los plazos y forma establecidos, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.33.

4. La obstrucción que dificulte gravemente la actuación de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o de las fuerzas encargadas de la vigilancia del

transporte cuando no concurra alguno de los supuestos que, conforme a lo señalado en el punto 11 del artículo 140, implicarían que se reputase infracción muy grave.

En los supuestos de requerimientos relativos al cumplimiento de la legislación sobre tiempos de conducción y descanso de los conductores se considerará cometida una infracción distinta por cada vehículo o conductor del que se aporte la documentación solicitada en tiempo y forma distinta a la requerida.

5. La realización de transportes, carga o descarga de mercancías peligrosas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

5.1. No llevar a bordo las instrucciones escritas que resulten exigibles.

5.2. Incumplir lo dispuesto en las normas de aplicación o en las correspondientes instrucciones escritas acerca del equipamiento del vehículo o de los miembros de la tripulación.

5.3. Carecer de los extintores que resulten obligatorios en función del vehículo o la carga transportada, o disponer de unos cuya correcta utilización no esté garantizada.

5.4. Transportar viajeros en unidades que transporten mercancías peligrosas fuera de los supuestos en que las normas reguladoras de esta clase de transportes lo permitan.

5.5. Transportar mercancías peligrosas en vehículos de viajeros en cantidades no permitidas.

5.6. Utilizar bultos o cisternas en el transporte que no estén correctamente cerrados, incluso cuando estas últimas se encuentren vacías si no han sido previamente limpiadas.

5.7. Transportar bultos de mercancía en un contenedor que no sea estructuralmente adecuado.

5.8. Carecer del certificado de limpieza de la cisterna en los casos que sea necesario.

5.9. Incumplir las disposiciones sobre fechas de ensayo, inspección y plazos de utilización de envases y embalajes o recipientes.

5.10. Transportar mercancías peligrosas en envases o embalajes deteriorados, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el apartado 18 del artículo 140.14.

5.11. No consignar en la carta de porte alguno de los datos que deben figurar en ella o hacerlo inadecuadamente, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los apartados 8 y 13 del artículo 140.14.

5.12. Etiquetar o marcar inadecuadamente los bultos.

5.13. Incumplir la obligación de conectar a tierra los vehículos cisterna durante las maniobras de carga o descarga, cuando resulte exigible.

5.14. No realizar en las plantas cargadoras o descargadoras las comprobaciones que sean obligatorias antes, durante o después de la carga.

5.15. Incumplir los consejeros de seguridad las obligaciones que les atribuye su normativa específica.

5.16. Incumplir la obligación de remitir a las autoridades competentes el informe anual y los partes de accidentes.

5.17. Incumplir la obligación de conservar los informes anuales durante el plazo legalmente establecido.

5.18. No proporcionar a los trabajadores que intervienen en el manejo de mercancías peligrosas la formación adecuada para prevenir riesgos ocasionales.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en este punto corresponderá:

a) Al transportista por las infracciones tipificadas en los apartados 5.1, 5.2, 5.3, 5.4 y 5.5.

b) Al transportista y al cargador por las infracciones tipificadas en los apartados 5.6 y 5.7.

c) Al transportista y al cargador o descargador, según el caso, por la infracción tipificada en el apartado 5.8.

d) Al cargador por las infracciones tipificadas en los apartados 5.9 y 5.10.

e) Al cargador o expedidor, según el caso, por las infracciones tipificadas en los apartados 5.11 y 5.12.

f) Al cargador o descargador por las infracciones tipificadas en los apartados 5.13 y 5.14.

g) A la empresa obligada a tener consejero de seguridad por la infracción tipificada en los apartados 5.15, 5.16 y 5.17.

h) A la empresa de quien dependan los trabajadores por la infracción tipificada en el apartado 5.18.

6. El arrendamiento de vehículos con conductor fuera de las oficinas o locales que reglamentariamente se determinen, así como la búsqueda o recogida de clientes que no hayan sido contratados previamente.

En esta misma infracción incurrirán aquellos arrendadores de vehículos con conductor que incumplan las limitaciones que definen la prestación habitual del servicio en el territorio en que se encuentre domiciliada la autorización en que se amparan.

7. La realización de transportes públicos o privados utilizando para la conducción del vehículo los servicios de una persona que requiera el certificado de conductor de tercer país, careciendo de éste o incumpliendo alguna de las condiciones que dieron lugar a su expedición.

8. La prestación un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general incumpliendo alguna de las condiciones enumeradas en el artículo 73.2, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los puntos 13 ó 26 del artículo 140, así como el incumplimiento de cualquier otra obligación impuesta al contratista en el correspondiente contrato, cuando no deba reputarse muy grave conforme a lo dispuesto en esta ley.

Asimismo, incurrirá en esta infracción el contratista del servicio que incumpla la obligación de transporte gratuito del equipaje de los viajeros en los supuestos y hasta el límite en que ello resulte obligatorio.

9. La utilización de hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso no homologadas o que resulten incompatibles con el tacógrafo utilizado.

10. La falta de consignación de datos en una hoja de registro o documento de impresión de los tiempos de conducción y descanso, cuando las normas de la Unión Europea reguladoras de la materia le atribuyan la consideración de infracción grave.

11. La carencia no significativa de hojas de registro, de documentos de impresión o de datos registrados en el tacógrafo o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa a disposición de la Administración.

12. La realización de transportes privados careciendo de la autorización, certificación o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras del transporte terrestre.

No se apreciará la infracción prevista en este punto cuando los hechos deban reputarse infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 142.1.

13. La venta de billetes para servicios no autorizados de transporte de viajeros, salvo que deba reputarse infracción muy grave, de conformidad con los puntos 5 ó 6 del artículo 140.

Asimismo, incurrirán en esta infracción los titulares de industrias o servicios que, aún siendo ajenos al transporte, permitan que tales billetes se vendan en los locales o establecimientos en que desarrollan su actividad.

14. La realización de transportes públicos interurbanos de viajeros en vehículos de turismo cuando se de alguna de las siguientes circunstancias:

14.1. Haberse iniciado el servicio en un término municipal distinto al que corresponda la licencia de transporte urbano, salvo en los supuestos reglamentariamente exceptuados.

14.2. Incumplimiento del régimen tarifario que resulte de aplicación.

15. La carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales de la documentación de control, estadística o contable cuya cumplimentación resulte obligatoria.

Asimismo, serán constitutivas de dicha infracción la ocultación o falta de conservación de dicha documentación, así como su falta de comunicación a la Administración o la demora injustificada en dicha comunicación, incumpliendo lo que al efecto se determine reglamentariamente.

Especialmente se considerará constitutiva de esta infracción la carencia del preceptivo documento en que deban formularse las reclamaciones de los usuarios y la negativa u obstaculización a su uso por el público, así como la ocultación o demora injustificada de la puesta en conocimiento de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre de las reclamaciones o quejas consignadas en dicho documento, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

No se apreciará la infracción tipificada en este punto cuando los hechos comprobados deban reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los puntos 11, 20, 21 ó 34 del artículo 140 o calificarse conforme a lo señalado en los puntos 9 ó 10 de este artículo.

16. La desatención por el destinatario de un transporte de mercancías del requerimiento que le formule una Junta Arbitral del Transporte para que ponga a su disposición las mercancías que hubiese recibido, cuando corresponda que sean depositadas en ejecución de lo dispuesto en el artículo 38.3.

17. La impartición de cursos que resulten preceptivos para la obtención o mantenimiento de alguna de las cualificaciones reguladas por las normas de ordenación del transporte, cuando se de alguna de las siguientes circunstancias:

17.1. Que los profesores no reúnan las condiciones reglamentariamente exigidas para impartir la materia de que se trate.

17.2. Que el curso impartido no se ajuste al modelo previamente homologado.

17.3. Que el curso impartido no se ajuste a las características del que fue comunicado al órgano administrativo competente.

17.4. Que no se haya puesto en conocimiento del órgano administrativo competente, por los medios y en el plazo previstos para ello, que el profesor o la materia impartida no coinciden con los que hubiesen sido inicialmente comunicados.

17.5. Que no se haya puesto en conocimiento del órgano administrativo competente, por los medios y en el plazo previstos para ello, la falta de asistencia injustificada de un cincuenta por ciento o más de los alumnos inscritos en el curso.

18. La realización de transportes de productos alimenticios o mercancías perecederas utilizando un vehículo que carezca del certificado de conformidad para el transporte de mercancías perecederas o tenerlo caducado o falseado.

La responsabilidad por la comisión de esta infracción corresponderá tanto al transportista como al expedidor.

19. La contratación de servicios de transporte por parte de cargadores o usuarios habituales con transportistas u operadores de transporte no autorizados, cuando no deba reputarse muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.16.

20. La prestación de servicios de transporte de viajeros con vehículos que incumplan las prescripciones técnicas sobre accesibilidad de personas con movilidad reducida que, en cada caso, les resulten de aplicación, salvo que deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.26.6.

21. El incumplimiento de la legislación aplicable en materia de tiempos de conducción y descanso de los conductores en los siguientes supuestos, salvo que deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo establecido en el punto 36 del artículo 140:

21.1. El exceso superior a sesenta horas en el tiempo máximo de conducción semanal o a cien en el bisemanal.

21.2. El exceso superior a una hora en los tiempos máximos de conducción diaria.

21.3. La conducción durante más de cinco horas, aunque no de seis, sin respetar las pausas reglamentariamente exigidas.

21.4. La disminución del descanso diario normal, reducido o fraccionado en más de una hora.

21.5. La disminución del descanso semanal normal en más de tres horas o del reducido en más de dos.

22. Cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior, cuando por su naturaleza, ocasión o circunstancia no deba ser calificada como muy grave, debiendo justificarse la existencia de dichas circunstancias y motivarse la resolución correspondiente.»

Setenta y cuatro. El artículo 142 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 142.

Se reputarán infracciones leves:

1. La realización de transportes públicos o privados, así como la contratación como porteador o la facturación en nombre propio de servicios de transporte, careciendo de la autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva, siempre que se acredite que en el momento de realizarlos o contratarlos, se cumplían todos los requisitos exigidos para su obtención y que ésta se ha solicitado dentro de los 15 días siguientes a la notificación del inicio del expediente sancionador.

2. El exceso superior al 5 e inferior al 15 por ciento sobre la masa máxima total o superior al 20 e inferior al 30 por ciento sobre la masa máxima por eje que tenga autorizadas el vehículo de que se trate.

Dichos porcentajes se reducirán, respectivamente, al 2,5 y el 10 por ciento sobre la masa máxima total y al 15 y el 25 por ciento sobre la masa máxima por eje, cuando la masa máxima que tenga autorizada el vehículo sea superior a 12 toneladas.

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación las reglas establecidas en el artículo 140.22.

3. La utilización de hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso manchadas o estropeadas cuando, no obstante, los datos registrados resulten legibles; la utilización de hojas durante un período mayor a aquél para el que esté previsto, cuando no haya supuesto la pérdida de datos, y la retirada no autorizada de tales hojas cuando ello no afecte a los datos registrados.

Se considerará asimismo incluida en esta infracción la falta o insuficiencia de papel en el que deben imprimirse las actividades de los conductores registradas por el tacógrafo digital, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.21.

4. La falta de consignación de datos en una hoja de registro o documento de impresión de los tiempos de conducción y descanso, cuando las normas de la Unión Europea reguladoras de la materia le atribuyan la consideración de infracción leve.

5. La inexistencia de algún rótulo o aviso cuya exhibición para conocimiento público resulte obligatoria.

6. El incumplimiento en los transportes interurbanos de viajeros contratados por plaza con pago individual de la obligación de expedir los correspondientes títulos de

transporte a los usuarios o de las normas establecidas para su despacho o devolución, o expedirlos incumpliendo cualquier otra condición exigible.

7. La realización de transporte de mercancías peligrosas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

7.1. No llevar a bordo los documentos relativos al vehículo que resulten obligatorios, poseyéndolos, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 140.14.

7.2. Utilizar paneles, placas, etiquetas, marcas, letras, figuras o símbolos cuyo tamaño no se ajuste al exigido.

7.3. No llevar a bordo del vehículo un documento de identificación con fotografía para cada miembro de la tripulación, cuando sea exigible.

7.4. No llevar correctamente sujetas las placas, paneles o etiquetas de peligro.

7.5. Utilizar documentos de transporte o acompañamiento en los que no se haya hecho constar toda la información obligatoria, cuando no deba reputarse infracción grave o muy grave de conformidad con lo dispuesto en el apartado 11 del artículo 141.5 y en los apartados 8 ó 13 del artículo 140.14.

7.6. No incluir en los informes anuales o en los partes de accidentes alguno de los datos exigibles por la normativa vigente.

7.7. No comunicar a los órganos competentes la identidad de los consejeros de seguridad con que cuente la empresa y sus áreas de responsabilidad.

7.8. No conservar los informes anuales durante el plazo reglamentariamente establecido, siempre que hubieran sido remitidos a los órganos competentes.

7.9. Remitir a las autoridades competentes el informe anual o los partes de accidente fuera de los plazos reglamentariamente establecidos.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en este punto corresponderá:

a) Al transportista por las infracciones tipificadas en los apartados 7.1, 7.2, 7.3 y 7.4.

b) Al cargador o expedidor, según el caso, por la infracción tipificada en el apartado 7.5.

c) A la empresa obligada a tener consejero de seguridad por las infracciones tipificadas en los apartados 7.6, 7.7, 7.8 y 7.9

8. La realización de transportes públicos o privados sin llevar a bordo del vehículo la documentación formal que acredite la posibilidad legal de prestarlos o que resulte exigible para la determinación de la clase de transporte que se está realizando, salvo que dicha infracción deba ser calificada como muy grave o grave conforme a lo dispuesto en los artículos 140.1 y 141.12.

9. El arrendamiento de vehículos sin conductor incumpliendo las condiciones que reglamentariamente se determinen, salvo que deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.3 ó 140.31.

10. La realización de transportes públicos regulares de viajeros de uso especial incumpliendo alguno de los requisitos establecidos en la correspondiente autorización sin atribuirle carácter esencial.

11. El trato desconsiderado de palabra u obra con los usuarios por parte del personal de la empresa en el transporte de viajeros.

12. En el transporte escolar y de menores, el incumplimiento por la entidad contratante de su obligación de exigir al transportista los documentos o justificantes que resulte preceptivo con arreglo a las normas que regulan la seguridad en dichos transportes.

13. La salida de los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor del lugar en que habitualmente se encuentren guardados o estacionados sin llevar a bordo la documentación que resulte reglamentariamente exigible o llevándola incorrectamente cumplimentada.

14. En el transporte de viajeros, la carencia de cambio de moneda metálica o billetes hasta la cantidad que, en su caso, se encuentre reglamentariamente determinada.

15. El incumplimiento por los usuarios de los transportes de viajeros de las obligaciones que les correspondan, conforme a las reglas de utilización del servicio legal o reglamentariamente establecidas.

En todo caso, se considerará constitutivo de la infracción tipificada en este punto el incumplimiento de las siguientes prohibiciones:

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

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

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

15.4. Abandonar el vehículo o acceder a éste fuera de las paradas en su caso establecidas al efecto, salvo causa justificada.

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

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

15.7. Viajar careciendo de un título de transporte suficiente para amparar la utilización del servicio de que se trate.

15.8. Toda acción injustificada que pueda implicar deterioro o causar suciedad en los vehículos o estaciones de transporte.

16. La realización de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor con vehículos que lleven publicidad o signos externos identificativos, salvo en los supuestos reglamentariamente exceptuados.

17. La impartición de cursos que resulten preceptivos para la obtención o mantenimiento de alguna de las cualificaciones reguladas por las normas de ordenación del transporte, sin haber puesto en conocimiento del órgano administrativo

competente, por los medios y en el plazo previstos para ello, la falta de asistencia injustificada de un veinticinco por ciento o más de los alumnos inscritos en el curso, salvo que deba reputarse infracción grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 141.17.

18. La realización de transporte de mercancías perecederas sin llevar en el vehículo las marcas de identificación e indicaciones reglamentarias o llevándolas en lugares distintos a los establecidos.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en este punto corresponderá al transportista o, en su caso, al titular del vehículo.

19. Todo exceso en los tiempos máximos de conducción, así como la disminución de los períodos de descanso, salvo que deba reputarse infracción grave o muy grave de conformidad con lo dispuesto en los artículos 141.21 ó 140.36.

20. La falta de comunicación de cualquier dato o circunstancia que deba figurar en el Registro de Empresas y Actividades de Transportes o que exista obligación por otra causa de poner en conocimiento de la Administración, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.15.

21. Cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior, cuando, por su naturaleza, ocasión o circunstancias, no deba ser calificada como grave, debiendo justificarse la existencia de dichas circunstancias y motivarse la resolución correspondiente.»

Setenta y cinco. El artículo 143 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 143.

1. Las sanciones por las infracciones tipificadas en los artículos anteriores se graduarán de acuerdo con la repercusión social del hecho infractor y su intencionalidad; con la naturaleza de los perjuicios causados, con especial atención a los que afecten a las condiciones de competencia o la seguridad; con la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido, y con la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora, conforme a las reglas y dentro de las horquillas siguientes:

a) Se sancionarán con multa de 100 a 200 euros las infracciones previstas en los puntos 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 y 21 del artículo 142.

b) Se sancionarán con multa de 201 a 300 euros las infracciones previstas en los puntos 8, 9, 10, 11, 12 y 13 del artículo 142.

c) Se sancionarán con multa de 301 a 400 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 del artículo 142.

d) Se sancionarán con multa de 401 a 600 euros las infracciones previstas en los puntos 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 y 22 del artículo 141.

e) Se sancionarán con multa de 601 a 800 euros las infracciones previstas en los puntos 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 y 14 del artículo 141.

f) Se sancionarán con multa de 801 a 1.000 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, 3, 4 y 5 del artículo 141.

g) Se sancionará con multa de 1.001 a 2.000 euros las infracciones previstas en los puntos 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36 y 37 del artículo 140.

h) Se sancionará con multa de 2.001 a 4.000 euros las infracciones previstas en los puntos 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 y 22 del artículo 140.

i) Se sancionarán con multa de 4.001 a 6.000 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 y 14 del artículo 140.

j) Se sancionarán con multa de 6.001 a 18.000 euros las infracciones reseñadas en el apartado i) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.

k) Cuando fuera de aplicación lo previsto en los artículos 141.22 y 142.22, la cuantía de la sanción que en su caso corresponda imponer estará comprendida, respectivamente, dentro de los límites establecidos en los apartados d), e) y f) y a) b) y c).

2. La imposición de las sanciones que, en su caso, correspondan será independiente de la posible obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados.

3. Cuando sea detectada la comisión de la infracción prevista en el punto 15 del artículo 140, la Administración actuante lo comunicará al Registro de Empresas y Actividades de Transporte para que realice la oportuna anotación, a los efectos indicados en el artículo 52, y lo comuniqué, de oficio, a la Administración competente sobre las autorizaciones afectadas.

Cuando en la comisión de la infracción prevista en el punto 10 del artículo 140, hubiesen intervenido talleres autorizados, con independencia de la sanción que corresponda, se propondrá al órgano competente la retirada de la correspondiente autorización.

4. Deberá ordenarse la inmediata inmovilización del vehículo hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, en los siguientes supuestos:

a) Cuando sean detectadas durante su comisión en carretera infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los puntos 1, 10, 11, 14.6, 14.7, 14.11, 14.18 ó 22 del artículo 140 ó en el punto 2 del artículo 141.

b) Cuando se detecte durante su comisión en carretera el incumplimiento de los tiempos de conducción diaria o de los períodos obligatorios de pausa o descanso diario, salvo que la infracción deba reputarse leve y la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino no sea superior a 30 kilómetros.

c) Cuando sean detectadas en carretera conductas infractoras en las que concurren circunstancias que puedan entrañar peligro para la seguridad, aún cuando no concorra ninguno de los supuestos señalados anteriormente.

A los efectos previstos en este punto, los miembros de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o los agentes de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte actuantes habrán de retener la documentación del vehículo y, en su caso, la de la mercancía, así como la correspondiente autorización, hasta que se subsanen las

causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo, en todo caso, responsabilidad del transportista la custodia del vehículo, su carga y pertenencias.

Cuando la inmovilización del vehículo pueda entrañar un peligro para la seguridad, el transportista vendrá obligado a trasladar el vehículo hasta el lugar que designe la autoridad actuante. En caso de no hacerlo, tal medida podrá ser adoptada por aquélla. Los gastos que pudieran originar las operaciones anteriormente señaladas serán, en todo caso, por cuenta del transportista, quien deberá abonarlos como requisito previo a la devolución del vehículo.

La autoridad actuante únicamente podrá optar por no inmovilizar el vehículo en los supuestos anteriormente indicados, cuando concurran circunstancias bajo las que esa medida entrañaría un mayor peligro para la seguridad, las cuales deberán quedar documentadas expresamente en su denuncia.

5. La comisión de las infracciones señaladas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14.6, 14.7, 14.11, 14.18, 15, 16, 17, 19, 22, 36.1 y 36.2 del artículo 140, darán lugar a la pérdida de la honorabilidad de la persona que, en su caso, ocupe el puesto de gestor de transporte en la empresa infractora, durante un plazo no superior a un año, salvo que el órgano competente acuerde lo contrario mediante resolución motivada, por estimar que ello resultaría desproporcionado en el caso concreto de que se trate.

En todo caso, se entenderá desproporcionada la pérdida de la honorabilidad cuando el infractor no hubiese sido sancionado por la comisión de ninguna otra infracción muy grave en los 365 días anteriores a aquél en que cometió la que ahora se sanciona.

A efectos de lo dispuesto en este punto, la Administración actuante deberá sustanciar un expediente sancionador al gestor de transporte, con propuesta de la pérdida de honorabilidad, independiente aunque simultáneamente a la tramitación del que se sustancie a la empresa por la comisión de la infracción de que se trate. En su caso, no procederá acordar la pérdida de honorabilidad del gestor, cuando éste pruebe que los hechos constitutivos de la infracción no le resultaban imputables por razón de su cargo.

Cuando la infracción se hubiese cometido careciendo de autorización, la pérdida de honorabilidad afectará a la persona física que, en nombre propio o en representación de una persona jurídica, hubiese formalizado el contrato o emitido la factura de que se trate.

Cuando la resolución sancionadora conlleve la pérdida de la honorabilidad del gestor de transporte, el órgano que la adopte lo comunicará al Registro de Empresas y Actividades de Transporte para que realice la oportuna anotación, y lo comunique, de oficio, a la Administración competente sobre las autorizaciones afectadas, a los efectos indicados en el artículo 52.»

Setenta y seis. Se suprime el artículo 144, que queda sin contenido.

Setenta y siete. Los puntos 2, 3 y 4 del artículo 146 quedan redactados en los siguientes términos:

«2. El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en la presente ley se ajustará a las normas específicas que reglamentariamente se establezcan, y en lo

no previsto por éstas, se estará a lo establecido en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Con objeto de establecer la posible existencia de alguno de los supuestos de reincidencia o habitualidad en la conducta infractora contemplados en este capítulo, la tramitación de todo procedimiento sancionador por la comisión de las infracciones tipificadas en esta ley deberá incluir expresamente la consulta al Registro de Empresas y Actividades de Transporte que permita conocer si existen sanciones previas que determinen dicha reincidencia o habitualidad.

El plazo máximo en que deberá notificarse la resolución del procedimiento sancionador será de un año, contado desde la fecha del acuerdo de incoación del procedimiento.

El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en esta ley se iniciará de oficio por acuerdo del órgano competente, bien por propia iniciativa o como consecuencia de orden superior, a petición razonada de otros órganos o por denuncia.

Las notificaciones se efectuarán, conforme proceda, en la dirección electrónica o postal del interesado que figure en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

No obstante, las denuncias formuladas por los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o por las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera, entregadas en el acto al denunciado, constituirán la iniciación del procedimiento sancionador y la notificación de la denuncia, siempre que aquél pague voluntariamente la sanción en ese mismo momento, teniendo este pago las mismas consecuencias que las establecidas en el procedimiento ordinario. El referido pago deberá efectuarse en metálico en euros o utilizando una tarjeta de crédito.

Los órganos de las distintas Administraciones públicas competentes para sancionar las infracciones previstas en esta ley, comunicarán al Registro de Empresas y Actividades de Transporte las sanciones que impongan, con objeto de que se realice la pertinente anotación, en el plazo máximo de 30 días, contados desde la resolución sancionadora que ponga fin a la vía administrativa.

3. Las sanciones pecuniarias podrán hacerse efectivas conforme a lo que reglamentariamente se establezca.

En todos aquellos supuestos en que el interesado decida voluntariamente hacer efectiva la sanción antes de que transcurran los 30 días siguientes a la notificación del expediente sancionador, la cuantía pecuniaria de la sanción inicialmente propuesta se reducirá en un 30 por ciento.

El pago de la sanción pecuniaria con anterioridad a que se dicte la resolución sancionadora implicará la conformidad con los hechos denunciados y la renuncia a formular alegaciones por parte del interesado y la terminación del procedimiento, debiendo, no obstante, dictarse resolución expresa. Aunque el procedimiento sancionador se dé por terminado de esta manera, el interesado podrá interponer idénticos recursos a los que le hubieran correspondido en el supuesto de que el procedimiento hubiese terminado de forma ordinaria.

4. Con independencia de lo establecido en el punto 2, en la imposición y ejecución de sanciones por infracciones cometidas por personas que no acrediten su residencia en territorio español serán de aplicación las reglas que a continuación se establecen, junto con las que, en su caso, se señalen reglamentariamente de forma expresa:

a) El vehículo utilizado en la realización del transporte objeto de la denuncia quedará inmovilizado hasta que la empresa denunciada no pague la sanción señalada o bien deposite su importe o garantice su pago.

El depósito que, en su caso, realice el denunciado deberá constituirse en metálico en euros o utilizando una tarjeta de crédito.

Cuando el denunciado no haga efectivo el depósito del importe de la sanción en el momento de la denuncia, se le permitirá, no obstante, que señale una persona o entidad que constituya caución suficiente del pago del importe total de la sanción propuesta en la denuncia, conforme a lo que reglamentariamente se determine.

b) Si el intento de realizar cualquier notificación al denunciado en el curso del expediente sancionador resultase fallido, aquélla se remitirá al departamento ministerial competente en materia de transportes del país en que resida para que le dé traslado, considerándose así realizada definitivamente la notificación.

c) Cuando las sanciones impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa no sean satisfechas en período voluntario, se podrá proceder, si el vehículo de que se trate hubiera quedado inmovilizado durante la tramitación del expediente, a su venta en pública subasta, en la forma que reglamentariamente se establezca, quedando el dinero obtenido afecto al pago del importe de la sanción, de los gastos originados por la inmovilización y la subasta, así como de los gastos que pudieran haberse producido como consecuencia de la responsabilidad del transportista por la custodia del vehículo, su carga y pertenencias. El sobrante, si lo hubiere, quedará a disposición de la persona denunciada.»

Setenta y ocho. Se añade un nuevo punto 6 al artículo 146, con el siguiente texto:

«6. La Administración competente en materia de transportes podrá ordenar el traslado a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos de un vehículo que hubiera sido inmovilizado por alguna de las causas previstas en esta ley, para su posterior destrucción y descontaminación, cuando hayan transcurrido más de dos meses desde la notificación del correspondiente procedimiento sancionador, sin que el interesado hubiera formulado alegaciones en el plazo reglamentariamente establecido.

A tal efecto, la Administración advertirá al interesado de esta posibilidad en el momento de ordenar la inmovilización y depósito del vehículo.»

Disposición adicional primera. *Establecimiento de obligaciones de servicio público.*

Lo dispuesto en el artículo 95 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible no será de aplicación en relación con la declaración e imposición de obligaciones de servicio público a los transportes públicos de viajeros por carretera o ferrocarril.

El establecimiento e imposición de tales obligaciones en relación con esas modalidades de transporte se llevará a cabo por el órgano competente del Ministerio de Fomento de conformidad con lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y, en su caso, en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y, en todo caso, en el Reglamento (CE) 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, así como en las normas reglamentarias dictadas para la ejecución y desarrollo de las citadas disposiciones.

No obstante, cuando las obligaciones de servicio público de que se trate hayan de ser compensadas, en todo o en parte, mediante subvenciones públicas, su imposición estará condicionada a la autorización del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

Disposición adicional segunda. *Cambios de denominación.*

Todas las referencias al Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte contenidas en la legislación actualmente vigente deberán entenderse hechas al Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

Los términos “concesión de transporte regular de viajeros” y “título concesional” deberán considerarse sustituidos en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y en las normas reglamentarias dictadas para su ejecución y desarrollo por el término “contrato de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general”.

En el mismo sentido, el término “concesionario” se sustituirá por el de “contratista del servicio público”.

Los términos “autorización habilitante para el transporte discrecional”, “autorización de transporte público discrecional” y “autorización de transporte discrecional”, deberán considerarse sustituidos por el término “autorización de transporte público”.

Las calificaciones de los transportes regulares de viajeros como permanentes o temporales se tendrán por no hechas.

Disposición adicional tercera. *Certificados de competencia profesional.*

Los certificados expedidos antes del 4 de diciembre de 2011 como prueba de la competencia profesional para el ejercicio de las distintas actividades de transporte y auxiliares y complementarias de éste en virtud de las diferentes disposiciones que hasta esa fecha vinieron regulando esa materia, se asimilan al certificado de competencia profesional conforme con el modelo aprobado por el Reglamento (CE) 1071/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportistas por carretera.

Como consecuencia, se modificarán todas las anotaciones en la materia obrantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, sustituyendo la denominación “capacitación profesional para el ejercicio de (la actividad de que se trate)” por la denominación “competencia profesional para el transporte de (mercancías o viajeros) por carretera”.

Disposición adicional cuarta. *Coordinación con el Registro Mercantil.*

En el plazo máximo de un año, contado desde la entrada en vigor de esta ley, los Ministerios de Justicia y de Fomento adoptarán las medidas necesarias para que el Registro Mercantil y el Registro de Empresas y Actividades de Transporte estén coordinados, de manera que se pueda obtener información recíproca relativa a la denominación, domicilio y capital social de las empresas titulares de autorizaciones de transporte o de operador de transporte, así como la identidad de las personas que ostentan su representación.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 11.2.a) de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, para la expedición de información entre los sistemas de ambos Registros, conforme a lo señalado en esta disposición, no será necesario el consentimiento del afectado.

En aplicación de los principios contemplados en el artículo 4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, la obtención de información conforme a esta disposición no devengará arancel alguno.

Disposición adicional quinta. *Registro de los títulos y licencias habilitantes para la realización de transporte por ferrocarril.*

Las obligaciones registrales señaladas en el artículo 53 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres serán también de aplicación a los títulos y licencias habilitantes para la realización de transporte por ferrocarril, aunque ese artículo se ubique dentro de su título II, sin perjuicio de que desde dicho Registro se dé traslado inmediato de las correspondientes anotaciones al Registro Especial de Empresas Ferroviarias, regulado en el artículo 55 de la Ley del Sector Ferroviario.

Disposición adicional sexta. *Prestación de servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares.*

Los servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares regulados en el título III de la Ley del Sector Ferroviario no se considerarán incluidos a ningún efecto entre los servicios auxiliares y complementarios del transporte definidos en el artículo 1 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Disposición transitoria primera. *Régimen jurídico de los transportes públicos de viajeros por ferrocarril.*

La Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y las disposiciones reglamentarias dictadas para su ejecución y desarrollo únicamente se aplicarán a los transportes públicos de viajeros por ferrocarril en cuanto no resulten contrarias a lo dispuesto en 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, y en los artículos 22 y 150.2 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

En tanto que no sean dictadas las disposiciones reglamentarias que resulten precisas para la ejecución de dichas normas, se aplicarán también a los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril todas las normas reglamentarias referidas al establecimiento, explotación y extinción de los transportes públicos regulares de viajeros por carretera de uso general, en cuanto no resulten contrarias a lo específicamente dispuesto en el mencionado Reglamento comunitario para el transporte ferroviario ni se opongan a la específica naturaleza de esta forma de transporte.

Disposición transitoria segunda. *Seguro Obligatorio de Viajeros.*

En el plazo de seis meses, contados desde la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno deberá adoptar las medidas que resulten precisas para racionalizar el régimen de aseguramiento obligatorio en materia de transportes terrestres, suprimiendo la exigencia de la contratación del Seguro Obligatorio de Viajeros en los transportes por carretera y por ferrocarril en que resulte obligatorio contratar seguros que cubran la responsabilidad civil del transportista por los daños que pudieran sufrir los viajeros y sus equipajes como consecuencia del transporte conforme a lo dispuesto en la legislación española y de la Unión Europea.

Disposición transitoria tercera. *Servicios regulares de transporte de viajeros por carretera de uso general con un bajo índice de utilización y servicios regulares temporales.*

Las autorizaciones especiales, otorgadas al amparo de los suprimidos artículos 87 y 88 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, para la explotación de servicios públicos regulares de viajeros por carretera de uso general de bajo índice de utilización y de servicios regulares temporales continuarán vigentes hasta que expire el plazo por el que fueron otorgadas.

Desde la entrada en vigor de esta ley, la prestación de esa clase de servicios deberá ser objeto de un contrato de gestión de servicio público ajustado al nuevo régimen de aplicación a los servicios regulares de viajeros de uso general.

Disposición transitoria cuarta. *El Registro de Empresas y Actividades de Transporte.*

1. El Ministerio de Fomento deberá hacer efectiva la publicidad plena del Registro, en los términos señalados en el apartado a) del punto 7 del artículo 53 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en un plazo no superior a un año, contado desde la fecha de entrada en vigor de esta ley.

2. Una vez cumplidas las previsiones contenidas en el punto anterior de esta disposición en materia de publicidad registral, podrá suprimirse, reglamentariamente, la exigencia de que alguna clase de autorizaciones de transporte, o la totalidad de éstas, se documente formalmente en tarjetas de transporte, cuando ello no suponga detrimento del adecuado control del cumplimiento de las reglas de ordenación del mercado.

Disposición transitoria quinta. *Condiciones de aplicación en la contratación de transporte de viajeros por carretera.*

1. En tanto que el Ministerio de Fomento, en uso de la habilitación contenida en la disposición final tercera de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, no establezca otra cosa en unas condiciones generales, en la contratación de las distintas modalidades de transporte de viajeros por carretera se aplicarán las siguientes reglas:

Salvo que expresamente se pacten unas cuantías o condiciones diferentes, la responsabilidad de los porteadores de viajeros por las pérdidas o averías que sufran los equipajes de éstos estará limitada como máximo a 14,5 euros por kilogramo. Su responsabilidad por las pérdidas o averías que sufran los encargos que transporten se regirá por las condiciones señaladas en la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

A tal efecto, se entiende por equipaje cualquier objeto o conjunto de objetos que, a petición del viajero, acompañen a éste durante el viaje a bordo de la bodega, la baca o remolque del mismo vehículo. Se entiende por encargo cualquier objeto que la empresa transportista se obliga a transportar por cuenta ajena a bordo del vehículo que realice el servicio de que se trate, cuando dicho objeto no guarde relación directa con ninguno de los viajeros que ocupan plaza en el mismo vehículo.

La vigilancia de los bultos de mano corresponderá al viajero al que acompañan y, en consecuencia, serán de su cuenta los daños que éstos puedan sufrir mientras se encuentren a bordo del vehículo, salvo que pruebe la responsabilidad de la empresa transportista, en cuyo caso serán de aplicación las limitaciones anteriormente previstas en relación con los equipajes. En todo caso, se considerará responsable a la empresa transportista de la posible pérdida o deterioro de los bultos de mano ocurrida en algún momento en que, con ocasión de una parada, todos los ocupantes hubieran abandonado el vehículo sin que, inmediatamente después, el conductor hubiera cerrado las puertas de acceso al mismo. A tal efecto, se entenderá por bulto de mano todo pequeño objeto destinado al abrigo, adorno o uso personal que un viajero lleve consigo durante el viaje a bordo del habitáculo del vehículo.

En el transporte de viajeros por carretera, el transportista será responsable de cuantos perjuicios a los viajeros puedan derivarse de su incumplimiento de las obligaciones y formalidades prescritas por las leyes y reglamentos de las Administraciones públicas, así como de las actuaciones que, como consecuencia de dicho incumplimiento pueda adoptar la Administración, en todo el curso del viaje y a su llegada al punto de destino, salvo que pruebe que dicho incumplimiento ha sido consecuencia de una actuación llevada a cabo sin su consentimiento por alguno de los usuarios o viajeros.

2. Asimismo, será de aplicación el Reglamento (UE) n° 181/2011, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar, y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2006/2004, a partir de la fecha en que resulte de aplicación obligatoria de conformidad con lo que en el mismo se dispone.

Desde esa fecha dejarán de ser de aplicación el límite de responsabilidad por las pérdidas o averías de los equipajes previsto en el punto 1 de esta disposición. A partir de ese momento, la responsabilidad del transportista por los daños que puedan sufrir los viajeros y sus equipajes

estará limitada como máximo a las cuantías establecidas en el artículo 7.2 del referido Reglamento.

Disposición transitoria sexta. *Equipamiento informático de las empresas y comunicaciones electrónicas.*

Quienes sean titulares de autorizaciones de transporte o de operador de transporte a la entrada en vigor de esta ley no estarán obligados a acreditar la disposición de la firma electrónica y el equipamiento informático señalados en la letra c) del artículo 44 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres hasta que hayan de realizar el más próximo visado de sus autorizaciones con posterioridad al año 2013.

La comunicación exclusiva por medios electrónicos entre la Administración y los titulares de autorizaciones, licencias y contratos, prevista en el artículo 56 de la mencionada Ley, no se aplicará hasta que, de conformidad con lo señalado en el párrafo anterior, los sujetos afectados estén obligados a disponer de firma y equipamiento informático.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogados los artículos 52 y 53 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y cuantas otras disposiciones de igual o inferior rango al de esta ley se opongan a lo que en ella se dispone.

Disposición final primera. *El Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.*

1. Se declara vigente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y las disposiciones dictadas para su ejecución, en lo que no se opongan a lo dispuesto en esta ley ni en las disposiciones aprobadas por la Unión Europea que resulten de aplicación en la materia.

2. En el plazo de dos años, contados desde la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno adaptará el referido Reglamento a las modificaciones introducidas en el contenido de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Disposición final segunda. *Título competencial.*

Esta ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

Disposición final tercera. *Pérdida de honorabilidad.*

Se faculta al Gobierno para ampliar los supuestos en que la imposición de determinadas sanciones implica la pérdida de honorabilidad del infractor y su gestor de transporte, o la

retirada temporal o definitiva de títulos habilitantes, cuando ello resulte preciso para adaptarla a las reglas aprobadas por la Unión Europea.

Asimismo, se faculta al Gobierno para aprobar, por vía reglamentaria, infracciones en materia de transportes por carretera no previstas en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, cuando ello resulte preciso para introducir en nuestro ordenamiento jurídico nuevos tipos infractores establecidos por las normas de la Unión Europea.

Disposición final cuarta. *Texto refundido de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.*

Se autoriza al Gobierno para que, en el plazo de un año, contado desde la entrada en vigor de esta ley, refunda en un solo texto la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y las diversas modificaciones de ésta que se han ido produciendo desde su entrada en vigor, regularizando, aclarando y armonizando los preceptos refundidos entre sí y actualizando y homogeneizando su contenido, cuando ello resulte procedente.

Disposición final quinta. *Habilitación normativa.*

Mediante Orden del Ministerio de Fomento se establecerán las condiciones para la obtención por el personal de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) de los títulos habilitantes para el ejercicio de funciones relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria.

Disposición final sexta. *Entrada en vigor.*

Esta ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».