

I. DISPOSICIÓN XERAIS

XEFATURA DO ESTADO

7320 *Lei 9/2013, do 4 de xullo, pola que se modifican a Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, e a Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea.*

JUAN CARLOS I

REI DE ESPAÑA

Saiban todos os que a viren e a entenderen que as Cortes Xerais aprobaron e eu sanciono a seguinte lei.

PREÁMBULO

Os cambios experimentados polo mercado de transporte terrestre de viaxeiros e mercadorías, tanto no ámbito nacional como no da Unión Europea, aconsellaron levar a cabo unha revisión completa do contido da Lei de ordenación dos transportes terrestres (en diante LOTT), orixinalmente aprobado no ano 1987.

Os criterios seguidos nesta revisión viñeron marcados pola conveniencia de manter o máximo rigor nas condicións de acceso ao mercado de transporte, na liña marcada pola regulamentación da Unión Europea, e, paralelamente, pola de dotar da maior capacidade de autoxestión as empresas que interveñen no dito mercado.

Para tal efecto, incorpóranse ao texto da LOTT as novas exixencias introducidas polo Regulamento n.º (CE) 1071/2009 do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de outubro de 2009, polo que se establecen normas comúns relativas ás condicións que se deben cumprir para o exercicio da profesión de transportista por estrada e polo que se derroga a Directiva 96/26/CE do Consello, en relación co cumprimento dos requisitos de establecemento, competencia profesional, capacidade financeira e honorabilidade das empresas.

En materia de transporte internacional optouse, basicamente, por remitir ás regras contidas nos regulamentos (CE) n.º 1072/2009 e (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeo e do Consello, ambos do 21 de outubro de 2009, polos que, respectivamente, se establecen normas comúns de acceso ao mercado do transporte internacional de mercadorías por estrada e ao mercado internacional dos servizos de autocares e autobuses, así como ás que, se é o caso, resulten de aplicación dos convenios internacionais subscritos por España.

Cabe destacar algunha modificación especialmente significativa en relación con determinadas formas de transporte. Así, adáptase o réxime de xestión dos transportes públicos regulares de viaxeiros de uso xeral por estrada e ferrocarril ás regras contidas no Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de outubro de 2007, sobre os servizos públicos de transporte de viaxeiros por ferrocarril e estrada e polo que se derrogan os regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1170/70 do Consello. Artículanse e harmonízanse, ademais, as regras específicas propias deste réxime coa lexislación xeral sobre contratos do sector público, reforzando o carácter contractual da relación entre o xestor do servizo e a Administración titular deste.

En relación con outra materia totalmente distinta, pódese significar o encadramento definitivo da actividade de arrendamento de vehículos con condutor como unha modalidade concreta de transporte discrecional de viaxeiros en vehículos de turismo á cal, en consecuencia, lle son de aplicación todas as regras referidas á actividade de transporte e non as sinaladas para as actividades simplemente auxiliares e

complementarias do transporte, como sería o caso do arrendamento de vehículos sen condutor, co que pouco ou nada ten que ver.

Por fin, redefínense as distintas actividades auxiliares e complementarias do transporte de mercadorías para adecualas á realidade actual do mercado, incluíndo a figura do operador loxístico, anteriormente non prevista na LOTT.

No ámbito mercantil, conságranse os principios de liberdade de contratación e de explotación das actividades de transporte a risco e ventura do empresario, salvo que se trate de servizos públicos de transporte de viaxeiros de titularidade da Administración, e refórzase a capacidade de actuación das xuntas arbitrais do transporte.

Redúcense as barreiras operativas, liberalizando plenamente a intermediación na contratación de transportes de viaxeiros, sen prexuízo da regulación das axencias de viaxes no ámbito turístico, e flexibilízanse os límites que separan a actuación de transportistas e operadores de transporte no mercado de transporte de mercadorías.

Por último, débese destacar a redución de cargas administrativas que propicia esta modificación da LOTT, tanto para as empresas que operan no sector como para a propia Administración. Así, dáse unha nova dimensión ao Rexistro de Empresas e Actividades de Transporte que, unida á súa coordinación co Rexistro Mercantil, permitirá avanzar rapidamente na supresión de trámites formais e de exixencias documentais para a obtención dos títulos que habilitan para a realización das actividades e profesións do transporte.

Pola súa parte, a obriga de que as empresas contén cun equipamento informático mínimo tamén contribuirá notablemente a que se poida avanzar cara ao establecemento, no medio prazo, dunha tramitación estritamente telemática de calquera procedemento ante os órganos da Administración pública competentes en materia de transporte.

Artigo primeiro. *Modificación da Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres.*

A Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, queda modificada nos seguintes termos:

Un. O punto 1 do artigo 1 queda redactado nos seguintes termos:

«1. Rexeranse polo disposto nesta lei:

1.º Os transportes por estrada, considerándose como tales aqueles que se realicen en vehículos de motor ou conxuntos de vehículos que circulen sen camiño de rodaxe fixo, e sen medios fixos de captación de enerxía, por toda clase de vías terrestres, urbanas ou interurbanas, de carácter público e, así mesmo, polas de carácter privado cando o transporte sexa público.

2.º Os transportes por ferrocarril, considerándose como tales aqueles que se realicen mediante vehículos que circulen por un camiño de rodaxe fixo que lles sirva de sustentación e de guía.

3.º As actividades auxiliares e complementarias do transporte, considerándose como tales, para os efectos desta lei, as desenvolvidas polas axencias de transportes, os transitarios, os operadores loxísticos, os almacenistas-distribuidores e as estacións de transporte de viaxeiros e centros de transporte e loxística de mercadorías por estrada ou multimodais. Así mesmo, terá esta consideración o arrendamento de vehículos de estrada sen condutor.»

Dous. O artigo 2 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 2.

A presente lei será de aplicación aos transportes e actividades auxiliares e complementarias destes cuxa competencia corresponda á Administración xeral do Estado.

A súa aplicación aos demais transportes efectuarase nos termos previstos na disposición derradeira segunda.»

Tres. O artigo 17 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 17.

1. As empresas transportistas ou de actividades auxiliares ou complementarias do transporte levarán a cabo a súa actividade con plena autonomía económica, xestionándoa ao seu risco e ventura.

2. Non obstante, na explotación daqueles transportes aos cales esta lei atribúe o carácter de servizos públicos de titularidade da Administración aplicaranse as disposicións da Unión Europea en materia de servizos públicos de transporte de viaxeiros por ferrocarril e estrada e, se é o caso, o disposto na lexislación sobre contratos do sector público sobre réxime económico do contrato de xestión de servizos públicos.»

Catro. Os puntos 1, 2 e 3 do artigo 19 quedan redactados nos seguintes termos:

«1. O réxime tarifario dos servizos públicos de transporte de viaxeiros de titularidade da Administración virá determinado nos correspondentes contratos de xestión de servizo público.

2. A estrutura da tarifa dos transportes sinalados no punto anterior axustarase ás características do servizo de que en cada caso se trate, tendo en conta o que para o efecto se determina nesta lei e nas disposicións da Unión Europea en materia de servizos públicos de transporte de viaxeiros por ferrocarril e estrada e, se é o caso, nas normas regulamentarias ditadas para a súa execución e desenvolvemento.

As tarifas así establecidas, xunto coas demais compensacións, económicas ou doutra índole, a que, de ser o caso, teña dereito o contratista, deberán cubrir a totalidade dos custos de explotación do transporte nas condicións sinaladas no correspondente contrato de xestión de servizo público e permitirán unha adecuada amortización daqueles activos necesarios para a súa prestación e que deban de ser achegados polo contratista, así como un razoable beneficio empresarial, en circunstancias normais de produtividade e organización. Para tal efecto, a Administración deberá desestimar a contratación de tales servizos con quen oferte prestalos aplicando prezos que non cumpran a referida condición. A desestimación dunha oferta non se fará sen permitir a súa xustificación por parte do licitador que a presentou.

3. A Administración poderá revisar individualizadamente o réxime tarifario dun determinado contrato de xestión de servizo público, ben de oficio ou por instancia do contratista, cando as partidas que integran a súa estrutura de custos sufrisen unha variación que altere significativamente, á alza ou á baixa, o equilibrio económico do contrato.

Na referida revisión descontaranse, en todo caso, aqueles custos cuxa contía dependa, en todo ou en parte, da xestión do contratista.»

Cinco. Suprímese o punto 4 do artigo 19, que queda sen contido.

Seis. Os puntos 6 e 7 do artigo 19 quedan redactados nos seguintes termos:

«6. A tarifa dun servizo público de transporte de viaxeiros de titularidade da Administración non poderá ser revisada ata que o contratista que o xestione cumprise cantos obrigas lle incumban ata ese momento para achegar á Administración aqueles datos estatísticos, documentos contables ou informes que resulten preceptivos conforme o que regulamentariamente se determine.

Cando a Administración detecte unha omisión, erro ou falsidade nos datos ou documentos achegados polo contratista, deberá rectificar, de oficio, cantas

revisións da tarifa se tivesen realizado partindo daqueles, axustándoas aos datos reais.

O disposto neste punto deberase entender sen prexuízo da imposición das sancións que, se é o caso, procedan.

7. Para efectos de contabilidade, as empresas contratistas de servizos públicos de transporte de viaxeiros de titularidade da Administración deberán tratar cada un deles como unha actividade separada, xestionándoa como unha división contable independente e distinta de calquera outra que realicen, estea ou non relacionada co transporte de viaxeiros.

O resultado da segregación realizada plasmarase, anualmente, nunha conta analítica de explotación verificada por un experto independente.

Os ministros de Fomento e de Economía e Competitividade poderán establecer, mediante orde conxunta, as especificacións que, se é o caso, consideren pertinentes para o exacto cumprimento do disposto neste punto.»

Sete. O artigo 20 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 20.

De conformidade co que se dispón na regulamentación da Unión Europea sobre os servizos públicos de transporte de viaxeiros por ferrocarril e estrada, considéranse obrigas de servizo público as exixencias determinadas pola Administración co fin de garantir os servizos públicos de transporte de viaxeiros de interese xeral que un operador, se considerase exclusivamente o seu propio interese comercial, non asumiría ou non asumiría na mesma medida ou nas mesmas condicións sen retribución.

A declaración e imposición de obrigas de servizo público en relación cos transportes terrestres rexeranse polo disposto nesta lei e na regulamentación comunitaria anteriormente citada, así como nas normas regulamentarias ditadas para a execución e o desenvolvemento de tales disposicións.»

Oito. O artigo 21 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 21.

1. En todo transporte público de viaxeiros, os danos que sufran estes estarán cubertos polo seguro obrigatorio de viaxeiros nos termos que estableza a lexislación específica sobre a materia.

2. Nos transportes en autobús e autocar, o transportista responderá das obrigas establecidas fronte aos viaxeiros, nos termos previstos no Regulamento (UE) n.º 181/2011 do Parlamento Europeo e do Consello, do 16 de febreiro de 2011, sobre os dereitos dos viaxeiros de autobús e autocar e polo que se modifica o Regulamento (CE) n.º 2006/2004, na medida en que estas non estean cubertas integramente polo seguro obrigatorio de viaxeiros, polo seguro de responsabilidade civil de subscripción obrigatoria previsto no texto refundido da Lei sobre responsabilidade civil e seguro na circulación de vehículos de motor, aprobado polo Real decreto lexislativo 8/2004, do 29 de outubro, ou por calquera outro seguro.

3. O importe dos seguros previstos neste artigo terá a consideración de gasto de explotación e será, por tanto, repercutible nas correspondentes tarifas.»

Nove. O artigo 22 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 22.

1. Unicamente poderá contratar a realización de servizos de transporte terrestre de mercadorías en concepto de transportista de mercadorías e emitir facturas en nome propio pola súa prestación quen previamente sexa titular dunha

licenza ou autorización que habilite para realizar transportes desta clase ou, noutro caso, dunha autorización de operador de transporte de mercadorías.

2. Como regra xeral, os servizos de transporte terrestre de viaxeiros poderán ser contratados e facturados por todos aqueles que sexan titulares dunha licenza ou autorización de transporte público que habilite para a realización desta clase de transporte.

Non obstante, a prestación daquelas modalidades de transporte de viaxeiros que teñan atribuído o carácter de servizo público de titularidade da Administración só poderá ser contratada en concepto de transportista de mercadorías polo contratista a quen o órgano competente lle adxudicase a súa xestión ou, se é o caso, polo ente, organismo ou entidade que a Administración competente crease para a xestión ou coordinación desa clase de servizos.

A intervención de axencias de viaxes e doutros intermediarios na contratación de calquera modalidade de transporte de viaxeiros rexeráse pola lexislación específica de turismo. Sen prexuízo disto, as cooperativas de transportistas e sociedades de comercialización poderán intermediar, en todo caso, na contratación de transportes discrecionais de viaxeiros que vaian ser prestados por aqueles dos seus socios que sexan titulares de autorización de transporte de viaxeiros.

3. Sen prexuízo do disposto nos puntos anteriores, cando se trate dalgunha modalidade de transporte cuxa realización se encontre legal ou regulamentariamente eximida da obtención dunha licenza ou autorización de transporte público, os servizos tamén poderán ser contratados e facturados polo titular da organización empresarial mediante a que materialmente se leven a cabo.»

Dez. O artigo 23 queda redactado da seguinte maneira:

«Artigo 23.

No transporte de viaxeiros por estrada, a responsabilidade dos transportistas polos danos ou perdas que sufran as equipaxes como consecuencia de accidentes, salvo que expresamente se pacten unhas contías ou condicións máis favorables para o viaxeiro, estará limitada a 1.200 euros por peza de equipaxe, no caso de transportes incluídos no ámbito de aplicación do Regulamento (UE) n.º 181/2011 do Parlamento Europeo e do Consello, do 16 de febreiro de 2011, sobre os dereitos dos viaxeiros de autobús e autocar e polo que se modifica o Regulamento (CE) n.º 2006/2004.

En calquera outro suposto, a responsabilidade polos danos ou perdas que sufran as equipaxes estará limitada, salvo que expresamente se pacten unhas contías ou condicións máis favorables para o viaxeiro, a 450 euros por peza.

Para os efectos anteriormente sinalados, entenderase por equipaxe calquera obxecto ou conxunto de obxectos que, por pedimento do viaxeiro, o acompañen durante a viaxe a bordo da bodega, a baca ou remolque do mesmo vehículo. Entenderase por encargo calquera obxecto que a empresa transportista está obrigada a transportar por conta allea a bordo do vehículo que realice o servizo de que se trate, cando o dito obxecto non garde relación directa con ningún dos viaxeiros que ocupan praza no mesmo vehículo.

A vixilancia dos vultos de man corresponderá ao viaxeiro a que acompañan e, en consecuencia, serán pola súa conta os danos que estes poidan sufrir mentres se encontren a bordo do vehículo, salvo que probe a responsabilidade da empresa transportista; neste caso serán de aplicación as limitacións anteriormente previstas en relación coas equipaxes. En todo caso, considerarase responsable a empresa transportista da posible perda ou deterioración dos vultos de man ocorrida nalgún momento en que, con ocasión dunha parada, todos os ocupantes abandonen o vehículo sen que, inmediatamente despois, o condutor pechase as portas de acceso a este. Para tal efecto, entenderase por vulto de man todo pequeno obxecto

destinado ao abrigo, adorno ou uso persoal que un viaxeiro leve consigo durante a viaxe a bordo do habitáculo do vehículo.

No transporte de viaxeiros por estrada, o transportista será responsable de cantos prexuízos aos viaxeiros poidan derivar do seu incumprimento das obrigas e formalidades prescritas polas leis e regulamentos das administracións públicas, así como das actuacións que, como consecuencia do dito incumprimento, poida adoptar a Administración en todo o curso da viaxe e á súa chegada ao punto de destino, salvo que probe que o dito incumprimento foi consecuencia dunha actuación levada a cabo sen o seu consentimento por algún dos usuarios ou viaxeiros.

A responsabilidade do transportista, no caso do transporte de viaxeiros por ferrocarril, determinarase de conformidade co disposto no Regulamento (CE) n.º 1371/2007 do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de outubro de 2007, sobre os dereitos e as obrigas dos viaxeiros de ferrocarril.»

Once. Suprímese o artigo 24, que queda sen contido.

Doce. O artigo 28 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 28.

1. Para os efectos desta lei, considérase multimodal aquela operación de transporte mediante a cal se trasladan mercadorías ou viaxeiros utilizando de forma simultánea ou sucesiva máis dun modo de transporte, sendo un deles o terrestre, con independencia do número de transportistas que interveñan na súa execución, sempre que a dita operación estea planificada de forma completa e coordinada por quen organizou o transporte, xa se trate do cargador, dun transportista ou dun operador de transporte.

2. Regulamentariamente poderán establecerse normas especiais destinadas a facilitar a realización de transporte multimodal ou a promover a comodidade dos transportes.»

Trece. Engádese un punto 3 ao artigo 35 coa seguinte redacción:

«3. Os servizos de Inspección de Transporte Terrestre porán especial atención na vixilancia daquelas empresas que presenten unha maior frecuencia infractora, de conformidade co que se sinala nos plans a que se refire o punto anterior e cos criterios que, de ser o caso, determine a Unión Europea.

En todo caso, os mencionados servizos vixiarán especialmente o efectivo cumprimento das condicións que determinaron que unha empresa se beneficiase da exención de responsabilidade establecida no artigo 138.4.»

Catorce. O artigo 36 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 36.

1. O Consello Nacional de Transportes Terrestres é o órgano superior de asesoramento, consulta e debate sectorial da Administración en asuntos que afecten o funcionamento do sistema de transportes.

2. O Consello estará integrado por expertos designados pola Administración xeral do Estado, por proposta das empresas de transporte por estrada, a través do Comité Nacional do Transporte por Estrada; das empresas de transporte por ferrocarril, a través das súas asociacións; dos traballadores das empresas transportistas, a través das centrais sindicais máis representativas no dito sector; dos usuarios do transporte, a través do Consello de Consumidores e Usuarios, das organizacións representativas das persoas con discapacidade e das asociacións de empresas usuarias do transporte de mercadoría, así como, se é o caso, das empresas doutros modos de transporte e doutros sectores de actividade relacionados co transporte.

Así mesmo, a Administración poderá designar directamente outros conselleiros atendendo exclusivamente á súa competencia profesional, así como representantes da propia Administración especializados en materia de transporte terrestre.

3. Regulamentariamente determinaranse a composición concreta do Consello, o órgano competente para o nomeamento dos seus membros, así como os criterios e o procedemento a través dos cales os distintos sectores afectados propoñerán os seus candidatos.

4. Os membros do Consello non participan neste en representación do sector que, de ser o caso, propuxese o seu nomeamento, senón como expertos a título individual. En consecuencia, non poderán ser representados nas deliberacións do Consello senón por outros conselleiros.

Sen prexuízo diso, o Consello poderá crear grupos de traballo, de carácter permanente ou conxuntural, que o asistan na elaboración dos estudos previos á emisión dos seus ditames. Destes grupos de traballo poderán formar parte tanto conselleiros como persoas que non o sexan, aínda que as súas conclusións só serán tidas en conta pola Administración cando sexan referendadas polo pleno do Consello.

5. O Consello Nacional de Transportes Terrestres deberá emitir informe no procedemento de elaboración dos plans de transporte e en todos aqueles outros asuntos en que así se estableza regulamentariamente. O Consello poderá, ademais, propoñer á Administración as medidas que xulgue oportunas para mellorar a coordinación e eficacia do sistema de transportes.»

Quince. O parágrafo terceiro do punto 1 do artigo 38 queda redactado nos seguintes termos:

«Presumirase que existe o referido acordo de sometemento á arbitrase das xuntas sempre que a contía da controversia non exceda os 15.000 euros e ningunha das partes intervinientes no contrato manifestase expresamente á outra a súa vontade en contra antes do momento en que se inicie ou debería terse iniciado a realización do transporte ou actividade contratados.»

Dezaseis. Engádese un segundo parágrafo ao punto 3 do artigo 38 coa seguinte redacción:

«Regulamentariamente establecerase un procedemento simplificado a través do cal as xuntas arbitrais do transporte atenderán o depósito e, se é o caso, alleamento de mercadorías nos supostos en que así corresponda de conformidade co disposto na lexislación reguladora do contrato de transporte terrestre.»

Dezasete. Suprímese o punto 2 do artigo 41, que queda sen contido.

Dezaioito. O artigo 42 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 42.

1. A realización de transporte público de viaxeiros e mercadorías estará supeditada á posesión dunha autorización que habilite para iso, expedida polo órgano competente da Administración xeral do Estado ou, se é o caso, polo daquela comunidade autónoma en que se domicilie esa autorización, cando esta facultade lle fose delegada polo Estado.

Como regra xeral, as autorizacións de transporte público deberán domiciliarse no lugar en que o seu titular teña o seu domicilio fiscal.

Non obstante, a autorización poderá domiciliarse nun lugar distinto cando o seu titular xustifique que a súa actividade principal non é a de transporte e que, como consecuencia, ten o seu domicilio fiscal alí onde realiza a dita actividade principal, aínda que conta cun establecemento no lugar en que pretende domiciliarse, no cal centralizará a súa actividade de transporte e cumprirá as exixencias sinaladas na alínea c) do artigo 43.1.

2. Non obstante o disposto no punto anterior, non será necesaria a obtención previa de autorización para realizar as seguintes modalidades de transporte:

- a) Transporte de viaxeiros ou mercadorías realizado en vehículos cuxa velocidade máxima autorizada non supere os 40 quilómetros por hora.
- b) Transporte realizado en vehículos que leven unidos de forma permanente máquinas ou instrumentos tales como os destinados a grupos electrógenos, guindastres de elevación, equipamentos de sondaxe, etc., en que as ditas máquinas ou instrumentos constitúan o uso exclusivo do vehículo. Esta exención incluírá o transporte a bordo de tales vehículos daquelas pezas, ferramentas ou outros adminículos que resulten necesarios para o correcto funcionamento da máquina ou equipamento ou a adecuada prestación dos servizos a que se encontran destinados.

Ademais, poderanse exonerar regulamentariamente da obriga de contar con autorización aqueles que realicen exclusivamente outras formas de transporte que teñan unha escasa incidencia no mercado de transporte, en razón da natureza da mercadoría transportada, das curtas distancias percorridas ou da pequena capacidade de carga dos vehículos en que se realicen.

3. A exención da obriga de estar en posesión de autorización nos casos sinalados no punto anterior non exime aqueles que realicen os transportes afectados do cumprimento do resto das exixencias contidas nesta lei e nas normas dadas para o seu desenvolvemento, nos termos en que lles resulten de aplicación, nin de obteren os permisos, licenzas ou habilitacións que, se é o caso, procedan de conformidade coa lexislación sobre seguridade, sanidade ou tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria.»

Dezanove. O artigo 43 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 43.

1. O outorgamento da autorización de transporte público estará condicionado a que a empresa solicitante acredite, de acordo co que regulamentariamente se determine, o cumprimento dos seguintes requisitos:

a) Ter nacionalidade española ou a dalgún outro Estado membro da Unión Europea ou, en caso contrario, contar coas autorizacións exixidas pola lexislación reguladora do réxime xeral de estranxeiría para a realización da actividade profesional de transportista en nome propio.

b) Cando non se trate dunha persoa física, ter personalidade xurídica propia e independente da daquelas persoas que, se é o caso, a integren.

En ningún suposto poderán outorgarse autorizacións de forma conxunta a máis dunha persoa nin a comunidades de bens. Tampouco se outorgarán autorizacións a persoas xurídicas sen ánimo de lucro.

Tratándose de persoas xurídicas, a realización de transporte público debe formar parte do seu obxecto social de forma expresa.

c) Contar cun domicilio situado en España en que se conserven, á disposición dos servizos de Inspección do Transporte Terrestre os documentos relativos á súa xestión e funcionamento que regulamentariamente se determinen.

d) Dispoñer dun ou máis vehículos matriculados en España conforme o que en cada caso resulte exixible de acordo co que regulamentariamente se determine, atendendo a razóns de interese xeral, os cales deberán cumprir as condicións que, se é o caso, se establezan, tendo en conta principios de proporcionalidade e non discriminación.

e) Dispoñer de dirección e sinatura electrónica, así como do equipamento informático necesario para documentar a distancia o contrato e outras formalidades mercantís cos seus clientes.

f) Cumprir as obrigas de carácter fiscal, laboral e social exixidas pola lexislación vixente.

g) Cumprir, de ser o caso, aquelas outras condicións específicas necesarias para a adecuada prestación dos servizos que regulamentariamente se establezan, atendendo a principios de proporcionalidade e non discriminación, en relación coa clase de transporte de que se trate en cada caso.

2. Ademais das condicións sinaladas no punto anterior, cando a autorización habilite para a realización de transporte público de viaxeiros en autobús ou de mercadorías en vehículos ou conxuntos de vehículos con capacidade de tracción propia cuxa masa máxima autorizada sexa superior a 3,5 toneladas, deberán cumprir os requisitos de establecemento, honorabilidade, capacidade financeira e competencia profesional exixidos pola regulamentación da Unión Europea, pola que se establecen normas comúns relativas ás condicións que se deben cumprir para o exercicio da profesión de transportista por estrada, de conformidade co que na dita regulamentación se dispón e co que nesta lei e nas súas normas de desenvolvemento se sinala para a execución de tales disposicións.

Regulamentariamente poderase prever, non obstante, algún suposto en que, por solicitude do interesado, a Administración podería autorizar que unha empresa continúe funcionando, aínda que transitoriamente incumpra algunha das condicións sinaladas neste punto, por un prazo que en ningún caso poderá ser superior a seis meses.»

Vinte. O artigo 44 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 44.

De conformidade co disposto na regulamentación da Unión Europea pola que se establecen normas comúns relativas ás condicións que se deben cumprir para o exercicio da profesión de transportista por estrada, co fin de cumprir o requisito de establecemento a que se refire o punto 2 do artigo 43, unha empresa deberá:

a) Ter un establecemento situado en España con locais en que se conserven, á disposición dos servizos de Inspección do Transporte Terrestre, os documentos principais da empresa, en particular os seus documentos contables, os documentos de xestión do persoal, os documentos cos datos relativos aos tempos de conducción e descanso dos condutores, así como calquera outro que resulte exixible en aplicación do que se dispón na alínea c) do artigo 43.1.

b) Dispoñer dun ou máis vehículos nos termos e condicións que resulten de aplicación de conformidade co disposto nos artigos 43.1, 54.2 e 55.

c) Dispoñer, nos centros de explotación en que a empresa exerza a súa actividade en España, do equipamento administrativo e técnico e das instalacións que resulten adecuados, conforme o que regulamentariamente se determine.»

Vinte e un. O artigo 45 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 45.

De conformidade co disposto na regulamentación da Unión Europea pola que se establecen normas comúns relativas ás condicións que se deben cumprir para o exercicio da profesión de transportista por estrada, co fin de cumprir o requisito de honorabilidade, nin a empresa nin o seu xestor de transporte poderán ter sido condenados pola comisión de delitos ou faltas penais nin sancionados pola comisión de infraccións relacionadas cos ámbitos mercantil, social ou laboral, de seguridade viaria ou de ordenación dos transportes terrestres que dean lugar á perda deste requisito, de conformidade co que se dispón nesta lei e na regulamentación da Unión Europea.»

Vinte e dous. O artigo 46 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 46.

De conformidade co disposto na regulamentación da Unión Europea pola que se establecen normas comúns relativas ás condicións que se deben cumprir para o exercicio da profesión de transportista por estrada, co fin de cumprir o requisito de capacidade financeira, a empresa deberá:

a) Ser capaz de facer fronte permanentemente ás súas obrigas económicas durante o exercicio contable anual.

Deberase considerar que incumpren esta condición aqueles que fosen declarados insolventes en calquera procedemento. Así mesmo, deberase considerar que a incumpren aqueles que fosen declarados en concurso, salvo que a Administración competente sobre a autorización de transporte chegue ao convencemento de que existen perspectivas realistas de saneamento financeiro nun prazo razoable.

En todo caso, o cumprimento do requisito restablecerase desde que a empresa se encontre protexida pola eficacia do convenio alcanzado no procedemento concursal.

Polo contrario, non se poderá considerar en ningún caso que o requisito se cumpre desde que o procedemento concursal entre na fase de liquidación.

b) Dispoñer, polo menos, de capital e reservas por un importe mínimo de 9.000 euros, cando se utilice un só vehículo, e de 5.000 euros máis por cada vehículo adicional utilizado.

Non obstante, a Administración poderá aceptar ou exixir que unha empresa demostre a súa capacidade financeira mediante a garantía prestada por unha entidade financeira ou de seguros, que se converterá en garante solidario da dita empresa ata as contías anteriormente sinaladas, de conformidade co que regulamentariamente se determine.»

Vinte e tres. O artigo 47 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 47.

De conformidade co disposto na regulamentación da Unión Europea pola que se establecen normas comúns relativas ás condicións que se deben cumprir para o exercicio da profesión de transportista por estrada, co fin de cumprir o requisito de competencia profesional, a empresa deberá acreditar que conta polo menos cunha persoa física que exerce as funcións de xestor de transporte e que, para tal efecto, cumpre as seguintes condicións:

a) Dirixir efectiva e permanentemente as actividades de transporte da empresa, conforme o que regulamentariamente se determine.

b) Ter un vínculo real coa empresa, conforme o que regulamentariamente se determine.

c) Estar en posesión do certificado expedido pola Administración que acredite a súa competencia profesional para o transporte por estrada de viaxeiros ou mercadorías, segundo corresponda, de conformidade co que regulamentariamente se estableza.

d) Cumprir ela mesma, a título persoal, o requisito de honorabilidade nos termos sinalados no artigo 45.»

Vinte e catro. O artigo 48 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 48.

1. O outorgamento das autorizacións de transporte público terá carácter regrado, polo que só se poderá denegar cando non se cumpran os requisitos exixidos para iso.

2. Non obstante, e de conformidade coas normas comunitarias e demais disposicións que, se é o caso, resulten de aplicación, cando a oferta de transporte público de viaxeiros en vehículos de turismo se encontre suxeita a limitacións cuantitativas no ámbito autonómico ou local, poderán establecerse limitacións regulamentarias ao outorgamento tanto de novas autorizacións habilitantes para a realización de transporte interurbano nesa clase de vehículos como das que habilitan para o arrendamento de vehículos con condutor.»

Vinte e cinco. O artigo 49 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 49.

1. Con carácter xeral, as autorizacións de transporte serán intransferibles, salvo a favor dos herdeiros forzosos ou o cónxuxe do anterior titular, nos casos de morte, xubilación ou incapacidade física ou legal deste.

2. Non obstante o disposto no punto anterior, regulamentariamente poderase establecer a transmisibilidade das autorizacións de transporte a favor de persoas distintas aos herdeiros forzosos ou ao cónxuxe do seu anterior titular en supostos en que o outorgamento daquelas se encontre sometido a limitacións por razón da antigüidade dos vehículos aos cales, se é o caso, deban estar referidas.

3. Regulamentariamente poderanse establecer determinadas excepcións temporais ás exixencias contidas no artigo 43, que permitan ter en conta a situación transitoria da empresa nos supostos de transmisión de autorizacións.»

Vinte e seis. O artigo 51 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 51.

1. As autorizacións de transporte outorgaranse sen prazo de duración prefixado, aínda que a súa validez poderá quedar condicionada ao seu visado periódico, realizado de oficio, conforme o que regulamentariamente se determine.

Mediante o visado, a Administración constatará o mantemento das condicións exixidas de conformidade co disposto no artigo 43.

As autorizacións que, resultando obrigatorio, non fosen visadas dentro do prazo establecido, perderán automaticamente a súa validez, sen necesidade dunha declaración expresa da Administración nese sentido.

Así mesmo, perderán a súa validez cantas outras habilitacións para o exercicio da actividade do transporte se obtivesen baixo a condición da vixencia daquelas.

2. Regulamentariamente poderanse establecer supostos en que caiba rehabilitar as autorizacións que perdesen a súa validez por non ter sido visadas dentro do prazo establecido.

3. De conformidade co disposto no artigo 11.2 a) da Lei orgánica 15/1999, do 13 de decembro, de protección de datos de carácter persoal, non será necesario o consentimento do afectado para que o Rexistro de Empresas e Actividades de Transporte poida solicitar de calquera outro rexistro público a información que resulte estritamente necesaria para acreditar o cumprimento dos requisitos exixidos para o outorgamento, visado ou modificación dos títulos que habilitan para o exercicio das actividades e profesións reguladas nesta lei ou nas normas ditadas para a súa execución e desenvolvemento.

En aplicación dos principios recollidos no artigo 4 da Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento

administrativo común, a obtención de información conforme o anteriormente sinalado non devindicará ningún arancel.»

Vinte e sete. O artigo 52 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 52.

1. Fóra do suposto regulado no artigo anterior, cando a Administración constate o incumprimento dalgunha das condicións exixidas no artigo 43, suspenderá a autorización e comunicarllo ao seu titular, ata que este emende o dito incumprimento.

A dita suspensión alcanzará, ademais, cantas outras habilitacións para o exercicio da actividade de transporte se obtivesen baixo a condición da vixencia da referida autorización.

Se o incumprimento que deu lugar á suspensión non foi emendado con anterioridade á finalización do máis próximo período de visado, a autorización perderá a súa validez conforme o disposto no artigo 51.

Cando se trate das autorizacións a que fai referencia o punto 3 do referido artigo 51, a suspensión manterase indefinidamente mentres que o seu titular non acredite ter emendado o incumprimento de que se trate.

2. Sen prexuízo do disposto no punto anterior, cando o titular da autorización sexa contratista da xestión dalgún servizo público de transporte regular de viaxeiros de uso xeral, a Administración incoará o pertinente procedemento de resolución do correspondente contrato se aquel non acredita a emenda do incumprimento no prazo de tempo que regulamentariamente se determine.

3. O disposto nos puntos anteriores deste artigo deberase entender sen prexuízo da imposición das sancións que correspondan polo incumprimento dos requisitos de que en cada caso se trate.»

Vinte e oito. O artigo 53 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 53.

1. O Rexistro de Empresas e Actividades de Transporte ten por obxecto:

a) A inscrición das empresas e persoas que obteñan algún dos títulos que habilitan para o exercicio das actividades e profesións reguladas nesta lei ou nas normas ditadas para o seu desenvolvemento.

b) A inscrición dos contratos de xestión dos servizos públicos de transporte regular de viaxeiros de uso xeral.

c) A anotación de todas as incidencias e datos relativos ás empresas, persoas, títulos e contratos sinalados nos puntos anteriores que regulamentariamente se determinen.

d) As sancións impostas pola comisión das infraccións tipificadas nesta lei, así como aquelas outras anotacións relativas a expedientes sancionadores que se consideren relevantes regulamentariamente.

2. A inscrición no Rexistro terá carácter obrigatorio e será realizada de oficio pola Administración.

3. A organización do Rexistro, integrada polos rexistros territoriais e o Rexistro Central, articularase conforme o que regulamentariamente se determine.

4. O contido do Rexistro presúmese exacto e válido.

5. Realizada unha inscrición ou anotación no Rexistro, non se poderá realizar outra de igual ou anterior data que resulte oposta ou incompatible con aquela.

6. O Rexistro é público nos termos seguintes:

a) Publicidade plena: todo cidadán poderá coñecer os títulos habilitantes en vigor que posúa calquera outra persoa física ou xurídica no momento de facer a

súa consulta, así como a tarifa e aquela outra parte do contido dos contratos de xestión de servizos públicos de transporte regular de viaxeiros de uso xeral que regulamentariamente se determine.

b) Publicidade restrinxida: as anotacións relativas a un procedemento sancionador unicamente poderán ser coñecidas pola persoa ou persoas a que estean referidas.

c) Publicidade ordinaria: o acceso a datos que figuran no Rexistro non incluídos nos puntos anteriores e que non pertencen á intimidade das persoas poderá ser exercido, ademais de polo propio suxeito a que estean referidos, por terceiros que acrediten un interese lexítimo.

O tratamento do contido dos asentos rexistrados para efectos de posibilitar a súa publicidade directa deberá garantir, ao mesmo tempo, a imposibilidade da súa manipulación ou telebaleirado.

Esta publicidade realizarase de acordo co que regulamentariamente se determine.

O disposto neste punto entenderase sen prexuízo de canto resulte de aplicación en virtude dos principios e regras que, conforme o que se establece na lexislación sobre réxime xurídico e procedemento administrativo común das administracións públicas, informan as relacións entre estas e a coordinación de competencias entre órganos administrativos. Así mesmo, serán de aplicación na xestión e tratamento dos datos rexistrados as exixencias derivadas da regulamentación da Unión Europea en materia de normas comúns relativas ás condicións que se deben cumprir para o exercicio da profesión de transportista por estrada.»

Vinte e nove. O artigo 54 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 54.

1. Aqueles que contraten unha operación de transporte como transportistas de mercadorías deberán levala a cabo a través da súa propia organización empresarial.

Quedan exceptuados da referida prescrición os que interveñan na contratación do transporte de que se trate en funcións de pura intermediación, de conformidade co disposto nesta lei, ou utilicen a colaboración doutros transportistas nos supostos regulados nos artigos 76 e 89.2.

2. Para os efectos do disposto no punto anterior, unicamente se considerará que os vehículos con capacidade de tracción propia utilizados se encontran integrados na organización empresarial do transportista de mercadorías cando dispoña deles en propiedade, arrendamento financeiro ou arrendamento ordinario; neste último caso, deberá cumprir as condicións establecidas para o efecto nesta lei e nas normas ditadas para o seu desenvolvemento.

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

A utilización de remolques e semirremolques propios ou alleos será libre, sen prexuízo das regras a que estea sometido o seu uso por razóns de tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria.

Os vehículos destinados ao transporte de viaxeiros deberán cumprir as condicións básicas de accesibilidade para persoas con discapacidade que regulamentariamente resulten exixibles.

3. O persoal utilizado polo transportista de mercadorías deberase encontrar encadrado na súa organización empresarial de conformidade coas regras contidas na lexislación social e laboral que resulten de aplicación e deberá contar coas habilitacións, certificacións, licenzas ou autorizacións que, en atención ás funcións que desenvolva, resulten exixibles en cada caso.»

Trinta. O artigo 56 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 56.

As comunicacións entre os órganos administrativos competentes para o outorgamento das distintas autorizacións e habilitacións recollidas nesta lei e nas normas ditadas para a súa execución e desenvolvemento e os titulares ou solicitantes delas levaranse a cabo utilizando unicamente medios electrónicos.

Así mesmo, será obrigatorio utilizar exclusivamente medios electrónicos nas comunicacións relativas á adxudicación, control, modificación ou extinción dos contratos de xestión de servizos públicos de transporte regular de viaxeiros de uso xeral.

As comunicacións relativas aos procedementos sancionadores que se lles instrúan en execución do disposto nesta lei aos titulares das autorizacións e habilitacións que se recollen nela realizaranse tamén por medios electrónicos de forma exclusiva.

O disposto nos parágrafos anteriores entenderase sen prexuízo dos supostos en que a Administración actuante solicite expresamente a presentación física dalgún documento concreto, nin daquelas notificacións ou comunicacións que realicen en estrada as forzas encargadas da vixilancia do transporte.

As notificacións que se realicen por medios electrónicos conforme o disposto neste artigo deberán axustar ao que regulamentariamente se determine en atención aos criterios establecidos na lexislación sobre acceso electrónico dos cidadáns aos servizos públicos.

Non obstante, cando as comunicacións a que fai referencia este artigo non se poidan realizar por medios electrónicos debido a causas técnicas, levaranse a cabo a través de calquera outro procedemento que resulte válido de conformidade co disposto na lexislación xeral sobre procedemento administrativo e réxime xurídico das administracións públicas.»

Trinta e un. Suprímense os puntos 2 e 3 do artigo 57, que quedan sen contido.

Trinta e dous. O artigo 59 que redactado nos seguintes termos:

«Artigo 59.

En exercicio da súa función de servir de canle de participación do sector no exercicio das funcións públicas que o afecten, corresponderán ao Comité Nacional do Transporte por estrada as seguintes competencias:

a) Participar, en representación das empresas e asociacións de transporte, no procedemento de elaboración de cantas disposicións se diten en materia de transporte por estrada.

b) Participar, en representación das empresas e asociacións de transporte, no procedemento de elaboración de todos aqueles programas ou plans de transporte que afecten o desenvolvemento do transporte por estrada ou dalgunha das súas actividades auxiliares e complementarias.

c) Propoñer á Administración a adopción daquelas actuacións que considere de interese xeral para o sector do transporte por estrada.

d) Realizar cantas consultas lle sexan realizadas pola Administración.

e) Realizar cantas outras funcións lle sexan legal ou regulamentariamente atribuídas.»

Trinta e tres. Suprímense os artigos 60 e 61, que quedan sen contido.

Trinta e catro. Suprímense a alínea c) do punto 1 e o punto 2 do artigo 63.

Trinta e cinco. Suprímese a alínea a) do artigo 67, que queda sen contido.

Trinta e seis. Suprímense os artigos 68 e 69, que quedan sen contido.

Trinta e sete. O artigo 71 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 71.

Os transportes públicos regulares de viaxeiros de uso xeral teñen o carácter de servizos públicos de titularidade da Administración e poderán ser utilizados, sen discriminación, por calquera persoa que o desexe nas condicións establecidas nesta lei e nas normas ditadas para a súa execución e desenvolvemento.

Como regra xeral, a prestación dos mencionados servizos levaraa a cabo a empresa á cal a Administración lle adxudique o correspondente contrato de xestión. Non obstante, a Administración poderá optar pola xestión directa dun servizo cando considere que resulta máis adecuado ao interese xeral en función da súa natureza e características.

No non previsto nesta lei nin na regulamentación da Unión Europea sobre os servizos públicos de transporte de viaxeiros por estrada ou nas normas regulamentarias ditadas para a execución e o desenvolvemento de tales disposicións, a xestión dos referidos transportes rexerese polas regras establecidas na lexislación xeral sobre contratación do sector público que resulten de aplicación aos contratos de xestión de servizos públicos.»

Trinta e oito. O artigo 72 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 72.

1. Con obxecto de garantir a cohesión territorial, os contratos de xestión dos servizos públicos de transporte regular de viaxeiros de uso xeral serán adxudicados pola Administración con carácter exclusivo, e non se poderán outorgar outros que cubran tráfico coincidentes, salvo nos supostos que regulamentariamente se exceptúen por razóns fundadas de interese xeral.

En consecuencia, os novos servizos que sexan creados non poderán incluír tráfico que xa se encontren atendidos por outros preexistentes.

Tampouco procederá o establecemento dun novo servizo cando a escasa entidade dos núcleos de poboación que debería atender e a súa proximidade xeográfica cos que xa veñen sendo atendidos por outro servizo non permitan definir un tráfico significativamente distinto.

2. Para os efectos sinalados no punto anterior, os tráfico constitutivos de cada servizo estarán determinados pola relación de localidades ou núcleos de poboación diferenciados entre os cales se realiza o transporte, efectuando parada os vehículos para tomar e deixar os viaxeiros que se despracen entre eles.

Unicamente se terán en conta, para efectos da apreciación de posibles coincidencias, as paradas dos servizos preexistentes entre as cales estean autorizados tráfico no momento en que se inicie a tramitación do novo servizo.

3. Antes de iniciar o procedemento tendente á adxudicación dun novo contrato para a xestión dun servizo preexistente que inclúa tráfico integramente comprendidos no territorio dunha comunidade autónoma, a Administración xeral do Estado deberá solicitar o informe daquela acerca do mantemento dos mencionados tráfico dentro dese servizo ou a súa posible segregación como servizo independente de competencia autonómica.

4. O contrato de xestión de cada servizo determinará o seu prazo de duración atendendo ás súas características e aos prazos de amortización dos activos necesarios para a súa prestación e predominantemente utilizados nesta que deban ser achegados polo contratista. En todo caso, de conformidade co disposto na lexislación da Unión Europea reguladora da materia, a duración dos contratos non poderá ser superior a dez anos.

Non obstante, cando resulte necesario, tendo en conta as condicións de amortización dos mencionados activos, a duración do contrato poderase prolongar durante un prazo non superior á metade do período orixinalmente establecido.»

Trinta e nove. O artigo 73 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 73.

1. Os contratos de xestión de servizos públicos de transporte regular de viaxeiros de uso xeral adxudicaranse mediante un procedemento aberto no cal, sen prexuízo do disposto no artigo 74.2, todo empresario poderá presentar unha proposición. Os órganos de contratación darán aos licitadores un tratamento equitativo e non discriminatorio e axustarán a súa actuación ao principio de transparencia.

Non obstante, a Administración poderá optar pola adxudicación directa do contrato cando o seu valor anual medio, calculado conforme o que regulamentariamente se determine, se estimase en menos de 100.000 euros anuais, logo da xustificación motivada da súa pertinencia.

2. O prego de condicións que deba rexer o contrato, que tomará como base o proxecto aprobado pola Administración de conformidade co disposto no artigo 70, fixará as condicións de prestación do servizo.

En todo caso, incluíranse no dito prego os seguintes datos:

- a) Os tráficos que definen o servizo.
- b) O itinerario ou as infraestruturas polos cales concretamente deba discorrer o servizo, cando resulte pertinente.
- c) O número de expedicións de transporte que, como mínimo, deberá realizar o contratista.
- d) As prestacións que, como mínimo, deberán recibir os viaxeiros, ademais do seu transporte e o das súas equipaxes.
- e) As condicións mínimas de solvencia técnica, profesional e económica que, se é o caso, deberá cumprir o contratista co fin de que resulte garantida a adecuada prestación do servizo de que se trate de forma continuada.
- f) O número mínimo de vehículos que o contratista deberá adscribir á prestación do servizo, así como as súas características técnicas e, cando resulte pertinente, o seu límite máximo de antigüidade.
- g) A dotación mínima do persoal que o contratista deberá adscribir á prestación do servizo.
- h) Cando se trate dun servizo que xa se viña prestando, os empregados do anterior contratista en cuxa relación laboral deberá subrogarse o adxudicatario para cubrir a dotación mínima sinalada na alínea anterior.
- i) As instalacións fixas que, se é o caso, deba achegar o contratista para a prestación do servizo.
- j) O réxime tarifario de aplicación aos viaxeiros.
- k) O dereito do contratista a facer propia, se é o caso, a totalidade ou unha parte dos ingresos derivados da explotación do servizo.
- l) Outras compensacións a que, de ser o caso, teña dereito o contratista pola prestación do servizo, indicando os parámetros sobre cuxa base se deberán calcular.
- m) O canon ou participación que, se é o caso, deba satisfacer o contratista á Administración e os parámetros sobre cuxa base se deberá calcular, conforme criterios de proporcionalidade, sen que afecte significativamente a estrutura de custos do servizo.
- n) As máquinas ou ferramentas ou, se é o caso, os medios electrónicos, informáticos ou telemáticos de que se deberá prover o contratista para facilitar á Administración o adecuado control dos ingresos xerados pola explotación do servizo.
- ñ) O compromiso do contratista de someterse á arbitrase das xuntas arbitrais do transporte en relación con calquera controversia cos usuarios acerca da prestación do servizo.
- o) O prazo de duración do contrato.

A Administración deberá incluír, ademais, no prego todas aquelas outras circunstancias que delimiten o servizo e configuren a súa prestación.»

Corenta. O artigo 74 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 74.

1. Na adxudicación do contrato unicamente poderán terse en conta variantes ou melloras ofrecidas polos licitadores cando tal posibilidade se prevea expresamente no prego.

Os criterios sinalados para tal efecto no prego deberán estar relacionados, en todo caso, co réxime económico e tarifario, a seguridade, a eficacia ou a calidade e frecuencia do servizo obxecto do contrato e terán especialmente en conta factores ambientais e a mellor integración coa rede de servizos públicos de transporte de viaxeiros que vertebran o territorio. Na determinación dos criterios de adxudicación daráselles preponderancia a aqueles que se poidan valorar mediante cifras ou porcentaxes obtidas a través da simple aplicación de fórmulas establecidas no propio prego.

2. O adxudicatario do contrato deberá ser, en todo caso, titular da autorización de transporte público de viaxeiros regulada no artigo 42.

3. Cando o obxecto dun novo contrato sexa a xestión dun servizo que xa se viña prestando con anterioridade, adxudicáraselle ao anterior contratista sempre que este cumprise satisfactoriamente o anterior contrato e que a valoración atribuída á súa oferta sexa a mesma que a mellor do resto das presentadas.

4. En calquera caso, deberán desestimarse as ofertas que establezan condicións desproporcionadas ou anormais, tecnicamente inadecuadas, ou que non garantan debidamente a continuidade do servizo ou a súa prestación nas condicións precisas.»

Corenta e un. O artigo 75 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 75.

1. O contrato de xestión do servizo público de que se trate recollerá as condicións establecidas no prego, coas precisións ou modificacións ofrecidas polo adxudicatario que fosen aceptadas pola Administración.

O contrato deberase formalizar en documento administrativo, salvo que o contratista solicite que se eleve a escritura pública, e serán pola súa conta, neste suposto, os correspondentes gastos.

2. O contratista deberá prestar o servizo nas condicións fixadas no contrato, e deberá respectar, ademais, cantas outras obrigas se encontren establecidas con carácter xeral nesta lei e nas normas ditadas para a súa execución e desenvolvemento en relación coa realización de servizos públicos de transporte de viaxeiros de titularidade da Administración.

En todo caso, o contratista estará obrigado a reservar, a favor da Administración pública que así llo demande, un certo número de prazas en determinadas expedicións para o transporte de estudantes ou traballadores ata e desde centros docentes ou de traballo de titularidade pública. Neste suposto, a compensación que reciba o contratista da Administración que reserve as prazas non poderá ser nunca superior á contía que resulte da aplicación da tarifa ordinaria do servizo.

3. O contrato só se poderá modificar cando así se prevea no prego e se detallasen de forma clara, precisa e inequívoca as condicións en que se poderá facer.

Non obstante, a Administración contratante, logo de audiencia do contratista, poderá modificar o contrato para efectos de adecuar a prestación do servizo aos cambios sobrevidos nas circunstancias que se tiveron en conta no momento da súa adxudicación en relación coa demanda potencial dos servizos ou a necesidade

de cubrir novos tráficos xurdidos nas inmediacións do servizo que non se encontren atendidos a través doutros contratos ou que deixasen de estalo pola extinción do servizo que os viña atendendo, de conformidade co que regulamentariamente se determine. Neste suposto, o acordo de modificación adoptado polo órgano contratante da Administración poñerá fin á vía administrativa, será inmediatamente executivo e o seu cumprimento resultará obrigatorio para o contratista.

Moi especialmente, para os efectos previstos neste punto, a Administración contratante valorará a conveniencia de modificar un servizo preexistente cando, con posterioridade á súa inauguración, teña lugar o establecemento ou peche de centros docentes, sanitarios ou doutra índole xeradores dunha demanda significativa de transporte.

Cando a modificación do contrato afecte o seu réxime financeiro, a Administración deberá restablecer o equilibrio económico daquel, en beneficio da parte contratante que corresponda, de conformidade co previsto na lexislación sobre contratos do sector público.

Sexa cal for a súa causa, a modificación do contrato deberase formalizar conforme o previsto no punto 1.

4. Sen prexuízo da lexislación laboral que resulte de aplicación para o efecto, cando un procedemento teña por obxecto a adxudicación dun novo contrato para a xestión dun servizo preexistente, o prego de condicións deberá impoñer ao novo adxudicatario a obriga de subrogarse na relación laboral co persoal empregado polo anterior contratista na dita prestación, nos termos sinalados nas alíneas g) e h) do artigo 73.2.

Neste suposto, o órgano de contratación deberá facilitar aos licitadores, no propio prego ou na documentación complementaria, a información sobre as condicións dos contratos do persoal a que afecte a subrogación que resulte necesaria para permitir a avaliación dos custos laborais que implicará tal medida. Para estes efectos, a empresa que viñese prestando o servizo e teña a condición de empregadora do persoal afectado estará obrigada a proporcionar a referida información ao órgano de contratación a requirimento deste.

Tal información subministrarse tendo en conta o disposto na Lei orgánica 15/1999, do 13 de decembro, de protección de datos de carácter persoal.

Para os efectos sinalados neste punto, non se poderá ter en conta outro persoal que o expresamente adscrito á prestación do servizo no contrato de xestión do servizo público de que se trate, para cuxa determinación se debeu tomar como base o que inicialmente se incluía no correspondente prego de condicións, de conformidade co disposto no artigo 73.2.

O novo contratista non responderá dos dereitos salariais devindicados con anterioridade á asunción efectiva dos servizos, nin das débedas á Seguridade Social, fiscais ou calquera outra que tivese contraído o empresario anterior.»

Corenta e dous. O punto 1 do artigo 76 queda redactado nos seguintes termos:

«1. Para facer fronte a intensificacións de tráfico que non poidan ser atendidas polos vehículos adscritos á prestación do servizo, poderán ser utilizados outros, xa sexan propios do contratista ou cedidos, con ou sen condutor, por outros transportistas a través de calquera fórmula xurídica válida.

Estes vehículos deberán estar amparados pola autorización prevista no artigo 42.»

Corenta e tres. O artigo 81 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 81.

1. Cando existan razóns obxectivas de interese xeral que o xustifiquen, e non resulte viable ou procedente o establecemento dun novo servizo con independencia dos anteriormente existentes, a Administración poderá acordar a concentración

nun só contrato de todos os dereitos e obrigas dimanantes de diferentes contratos de xestión de servizos públicos de transporte regular de viaxeiros de uso xeral preexistentes, de tal maneira que os servizos recollidos nestes se presten desde ese momento de forma unificada.

A inclusión dun contrato nunha concentración de tales características só será posible a partir de que transcorresen tres anos do seu prazo de vixencia e deixará de selo cando falten menos de dous para a súa finalización.

2. A vixencia do contrato unificado determinarase, de conformidade co que regulamentariamente se dispoña, en función dos prazos de vixencia que resten aos contratos obxecto de concentración, tendo en conta a entidade dos tráxicos a que se encontraban referidos.

3. Cando se leve a cabo a concentración prevista neste artigo, a Administración poderá realizar as modificacións nas condicións de explotación que resulten necesarias para unha máis adecuada prestación dos servizos de forma unificada.»

Corenta e catro. O artigo 82 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 82.

1. Os contratos de xestión de servizos públicos de transporte regular de viaxeiros de uso xeral extinguiranse por cumprimento ou por resolución.

2. Os contratos consideraranse cumpridos e, en consecuencia, extinguidos sen necesidade de resolución cando transcorra o seu prazo de duración, xa sexa o inicialmente establecido ou, se é o caso, o resultante da súa prórroga acordada conforme o disposto no artigo 72.4.

Non obstante, cando finalice o prazo de vixencia dun contrato sen que conclúise o procedemento tendente á adxudicación dun novo para a prestación do mesmo servizo, o anterior contratista deberá prolongar a súa xestión, cando así llo requira a Administración, nos termos e prazos previstos no artigo 85.

3. Son causas de resolución do contrato:

a) A morte ou incapacidade sobrevida do contratista individual ou a extinción da personalidade xurídica da sociedade contratista.

b) A declaración de concurso do contratista ou a declaración de insolvencia deste en calquera outro procedemento.

c) A perda polo contratista da autorización de transporte público de viaxeiros regulada nesta lei, así como a suspensión daquela polas causas sinaladas no artigo 52, se o contratista non acredita ter emendado o incumprimento que deu lugar á suspensión no prazo que regulamentariamente se determine.

d) O incumprimento do prazo de que dispoña o contratista, de conformidade co regulamentariamente establecido ou, de ser o caso, co expresamente sinalado no contrato, para iniciar a prestación do servizo tras a formalización do contrato.

e) A renuncia unilateral do contratista.

f) O incumprimento polo contratista das condicións sinaladas nas alíneas m) ou n) do artigo 73.2, ou ben o incumprimento reiterado, nos termos en que regulamentariamente se determine, das condicións sinaladas nas alíneas a) ou j) do mesmo precepto, así como o de calquera outra condición ou requisito a que expresamente se atribúese esa consecuencia no contrato.

g) A interrupción inustificada da prestación do servizo por parte do contratista polo prazo regulamentariamente establecido ou sinalado no contrato.

h) O mutuo acordo entre a Administración e o contratista.

i) O rescate do servizo pola Administración, cando esta acorde xestionalo directamente por razóns de interese xeral.

j) A supresión do servizo por razóns de interese xeral.

k) A imposibilidade da explotación do servizo como consecuencia de acordos adoptados pola Administración contratante con posterioridade ao contrato.

l) Aquelas outras que se establezan expresamente no contrato.»

Corenta e cinco. O artigo 83 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 83.

1. A resolución dos contratos de xestión de servizos públicos de transporte regular de viaxeiros de uso xeral será acordada polo órgano de contratación, de oficio ou por instancia do contratista, mediante o procedemento que resulte de aplicación de acordo coa lexislación sobre contratos do sector público.

2. A declaración de insolvencia en calquera procedemento e, en caso de concurso, a apertura da fase de liquidación, darán sempre lugar á resolución do contrato.

A Administración poderá non instar a resolución do contrato en caso de declaración de concurso do contratista cando entenda que existen perspectivas realistas de saneamento financeiro deste nun prazo razoable, sempre que non se abra a fase de liquidación nin concorra a causa de resolución sinalada na alínea c) do artigo 82.3.

3. Os supostos previstos nas alíneas c), d), e), i), j) e k) do punto 3 do artigo anterior orixinarán sempre a resolución do contrato.

4. Nos casos de morte ou incapacidade sobrevida do contratista individual, a Administración poderá acordar a continuación do contrato cos seus herdeiros ou sucesores sempre que estes cumpran, ou se comprometan a cumprir no prazo que regulamentariamente se determine, os requisitos exixidos ao contratista inicial.

Non se considerará extinguida a personalidade da sociedade contratista cando cambie simplemente a súa forma xurídica manténdose intactas as súas obrigas económicas e laborais.

5. O contratista que renuncie de forma unilateral a continuar prestando o servizo deberá, non obstante, prolongar a súa xestión, cando así llo requira a Administración, ata que conclúese o procedemento tendente á adxudicación dun novo contrato para a xestión do servizo, nos termos previstos no artigo 85.

6. Cando se dean os supostos previstos nas alíneas f) e g) do punto 3 do artigo anterior, a Administración poderá optar por non acordar a resolución do contrato se no expediente resulta acreditado que isto podería ser máis prexudicial para o interese xeral que o seu mantemento.

Non obstante, a Administración deberá incoar nos ditos supostos o procedemento tendente á imposición da sanción que en cada caso corresponda, conforme o disposto nesta lei.

7. A resolución por mutuo acordo só poderá ter lugar cando non concorra outra causa de resolución imputable ao contratista e no expediente resulte acreditado que, desde o punto de vista do interese xeral, é innecesario ou inconveniente que se siga prestando o servizo.»

Corenta e seis. O artigo 84 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 84.

1. O acordo de resolución dos contratos de xestión de servizos públicos de transporte regular de viaxeiros de uso xeral deberase pronunciar expresamente sobre a procedencia da perda, devolución ou cancelación da fianza constituída polo contratista.

2. En todo caso, cando o contrato se resolva polas causas previstas nas alíneas c), d), e), f) e g) do punto 3 do artigo 82 ou por calquera outra imputable ao contratista, a Administración incautarse da fianza constituída por este, que deberá, ademais, indemnizar aquela polos danos e perdas ocasionados no que excedan o importe da garantía incautada.

Con independencia do anterior, a Administración deberá incoar, en tales supostos, o procedemento tendente á imposición da sanción que en cada caso corresponda, conforme o disposto nesta lei.

3. Cando a causa da resolución do contrato sexa a declaración de concurso do contratista, só se acordará a perda da fianza cando o referido concurso fose cualificado como culpable.

4. Cando a resolución se produza por mutuo acordo, os dereitos da Administración e o contratista acomodaranse ao que estes estipulen validamente.

5. Cando o contrato se resolva polas causas previstas nas alíneas i), j) ou k) do punto 3 do artigo 82, a Administración contratante indemnizará o contratista polos danos e perdas que se lle irroguen.

Para determinar a contía da indemnización teranse en conta os beneficios futuros que o contratista deixará de percibir atendendo aos resultados de explotación que el declarase á Administración no último quinquenio ou no período transcorrido desde o inicio da prestación do servizo, cando for inferior.»

Corenta e sete. O artigo 85 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 85.

Non obstante o disposto nos artigos 72.4 e 73.1, en caso de interrupción dun servizo público de transporte regular de viaxeiros de uso xeral ou de risco inminente de que a dita interrupción se produza, a Administración poderá adoptar unha medida de emerxencia en forma de adxudicación directa ou de acordo formal de prórroga dun contrato de xestión de servizo público ou de existencia de prestar determinadas obrigas de servizo público.

O acordo neste sentido do órgano contratante da Administración poñerá fin á vía administrativa, será inmediatamente executivo e o seu cumprimento resultará obrigatorio para o contratista.

A duración do contrato que se adxudique ou da prórroga que se imponha no suposto anteriormente previsto non poderá ser superior a dous anos.»

Corenta e oito. Suprímense os artigos 87 e 88, que quedan sen contido.

Corenta e nove. O artigo 89 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 89.

1. Os transportes regulares de viaxeiros de uso especial unicamente poderán prestarse cando se conte cunha autorización especial que habilite para iso, outorgada pola Administración.

O outorgamento das ditas autorizacións levarase a cabo de conformidade co que regulamentariamente se estableza e estará supeditado a que a empresa transportista conviñese previamente cos usuarios ou cos seus representantes a realización do transporte a través do oportuno contrato ou precontrato.

A autorización só poderá ser outorgada a unha persoa, física ou xurídica, que previamente sexa titular da autorización de transporte público de viaxeiros regulada no artigo 42.

As autorizacións para a realización de transportes regulares de uso especial outorgaranse polo prazo a que se refira o contrato cos usuarios, sen prexuízo de que a Administración poida exixir o seu visado cunha determinada periodicidade co fin de constatar o mantemento das condicións que xustificaron o seu outorgamento.

Cando o transporte sexa contratado por algún dos entes, organismos e entidades que forman parte do sector público, o contrato deberase ater, en canto non se encontre expresamente previsto nesta lei e nas normas ditadas para o seu desenvolvemento, ás regras contidas na lexislación sobre contratos do sector público.

2. Os transportes a que se refire este artigo poderanse realizar, cando resulten insuficientes os vehículos propios, utilizando os doutros transportistas que contén coa autorización de transporte público de viaxeiros regulada no artigo 42, de conformidade co que regulamentariamente se estableza.»

Cincuenta. Suprímese o artigo 90, que queda sen contido.

Cincuenta e un. O artigo 91 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 91.

As autorizacións de transporte público habilitarán para realizar servizos en todo o territorio nacional, sen ningunha limitación por razón da orixe ou destino do servizo.

Quedan exceptuadas do anterior tanto as autorizacións habilitantes para realizar transporte interurbano de viaxeiros en vehículos de turismo como as que habilitan para o arrendamento de vehículos con condutor, que deberán respectar as condicións que, se é o caso, se determinen regulamentariamente en relación coa orixe, destino ou percorrido dos servizos.»

Cincuenta e dous. Suprímense os artigos 92 e 93, que quedan sen contido.

Cincuenta e tres. O punto 1 do artigo 94 queda redactado nos seguintes termos:

«1. A actuación dos titulares de licenzas ou autorizacións de transporte público en relación coa prestación de servizos de carácter discrecional rexerá polo principio de liberdade de contratación.»

Cincuenta e catro. O artigo 95 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 95.

1. Durante a realización de transportes por estrada deberán respectarse os límites legal ou regulamentariamente establecidos con carácter xeral en relación coa masa máxima dos vehículos, así como os especificamente sinalados para o vehículo utilizado no seu permiso de circulación e demais documentación en que se ampare para circular.

2. Durante a realización de transportes por estrada deberán respectarse os límites legal ou regulamentariamente establecidos en relación cos tempos de condución e descanso dos condutores que, se é o caso, resulten de aplicación.»

Cincuenta e cinco. Suprímense os artigos 96 e 97, que quedan sen contido.

Cincuenta e seis. O artigo 98 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 98.

1. A autorización de transporte público de mercadorías habilita para realizar transportes desta clase nas condicións sinaladas no artigo 54.

Así mesmo, habilitará para intermediar na contratación desta clase de transportes cando se dean as circunstancias previstas nas alíneas a) e b) do artigo 119.1.

2. Durante a realización de transportes de mercadorías, unicamente poderán ocupar o vehículo persoas distintas ao seu condutor e tripulación cando así o posibilite o correspondente permiso de circulación e o seu transporte non dea lugar a ningunha retribución a favor do transportista.»

Cincuenta e sete. O artigo 99 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 99.

1. A autorización de transporte público de viaxeiros habilita tanto para realizar transportes desta clase, nas condicións sinaladas no artigo 54, como para intermediar na súa contratación.

Non obstante, os titulares da dita autorización unicamente poderán prestar algunha das formas de transporte regular de viaxeiros definidas nesta lei cando se cumpran as condicións legal e regulamentariamente sinaladas para iso.

2. En todo caso, a autorización habilita para transportar a equipaxe dos viaxeiros que ocupen o vehículo utilizado.

Así mesmo, os vehículos amparados nunha autorización de transporte de viaxeiros poderán transportar, conforme o que regulamentariamente se determine, obxectos ou encargos distintos das equipaxes dos viaxeiros cando o seu transporte resulte compatible coas características do vehículo e non implique molestias ou inconvenientes inxustificadas para os viaxeiros.

3. Os transportes discrecionais de viaxeiros deberán ser contratados, como regra xeral, por toda a capacidade do vehículo utilizado.

Non obstante o anterior, regulamentariamente poderanse determinar supostos excepcionais en que, por razóns da adecuada ordenación do sistema de transportes, se poida admitir a súa contratación por praza con pagamento individual.

4. Fóra dos supostos de colaboración previstos nesta lei, unicamente poderán arrendarse con condutor os vehículos de turismo.

O arrendamento de vehículos de turismo con condutor constitúe unha modalidade de transporte de viaxeiros e o seu exercicio estará condicionado á obtención da correspondente autorización, de conformidade co disposto nos artigos 42 e 43.1 e o que regulamentariamente se estableza con carácter específico en relación coa dita modalidade de transporte.»

Cincuenta e oito. O artigo 102 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 102.

1. Son transportes privados complementarios os que levan a cabo empresas ou outras entidades cuxo obxecto non é transportar como complemento necesario ou adecuado para o correcto desenvolvemento da súa actividade principal.

2. Os transportes privados complementarios deberán cumprir conxuntamente as seguintes condicións:

a) Se se trata de transporte de mercadorías, estas deberán pertencer á empresa ou ter sido vendidas, compradas, dadas ou tomadas en alugamento, producidas, extraídas, transformadas ou reparadas por ela, e a dita venda constitúe compra, alugamento, produción, extracción, transformación ou reparación parte integrante da actividade económica principal da empresa.

Se se trata de transporte de viaxeiros, os usuarios deben ser traballadores adscritos a un dos centros da empresa ou outras persoas que asistan a estes; neste segundo caso deberanse cumprir as regras que para o efecto se determinen regulamentariamente.

b) A orixe ou o destino do transporte deberá ser un dos lugares en que a empresa desenvolva traballos relacionados coa súa actividade principal.

c) Os vehículos utilizados deberán encontrarse integrados na organización da empresa en idénticos termos aos previstos no artigo 54.2. Neste caso, tamén os remolques e semirremolques utilizados se deberán encontrar integrados na organización da empresa a título de propiedade, arrendamento financeiro ou arrendamento ordinario.

d) Os condutores dos vehículos deberán encontrarse integrados na organización da empresa e contar coas habilitacións que, se é o caso, resulten pertinentes, en idénticos termos aos previstos no artigo 54.3.

e) O transporte non poderá ser contratado nin facturado de forma independente. De ser o caso, o seu custo deberase incorporar ao prezo final do produto ou servizo que constituía a actividade principal da empresa antes de aplicar o imposto sobre o valor engadido.

3. Cando non se cumpran as condicións sinaladas no punto anterior, o transporte quedará suxeito ao réxime xurídico do transporte público.

Con obxecto de comprobar o seu cumprimento, durante a realización do transporte deberase levar a bordo do vehículo documentación suficiente para acreditar as condicións sinaladas nas alíneas a), c) e d) do punto anterior.»

Cincuenta e nove. O artigo 103 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 103.

1. A realización de transportes privados complementarios estará supeditada á posesión dunha autorización que habilite para iso, expedida polo órgano competente da Administración xeral do Estado ou, se é o caso, polo daquela comunidade autónoma en que se domicilie a autorización, cando esta facultade lle fose delegada polo Estado.

Como regra xeral, as autorizacións de transporte privado complementario deberanse domiciliar no lugar en que o seu titular teña o seu domicilio fiscal.

Non obstante, as autorizacións poderanse domiciliar nun lugar distinto cando o seu titular acredite que dispón neste duns locais ou instalacións en que realiza a parte da súa actividade principal en relación coa que resulta preciso o transporte complementario.

2. Non obstante o disposto no punto anterior, non será necesaria a obtención previa de autorización para realizar as seguintes modalidades de transporte:

a) Transporte que presente idénticas características ás sinaladas no artigo 42.2.

b) Transportes privados particulares definidos no artigo 101.

c) Transportes oficiais definidos no artigo 105.

d) Transporte de viaxeiros en vehículos de turismo, salvo que se trate de transporte sanitario.

e) Transporte de mercadorías en vehículos cuxa masa máxima autorizada non supere as 3,5 toneladas.

f) Transporte funerario, que poderá ser realizado libremente en todo o territorio nacional por prestadores de servizos funerarios, con independencia da súa orixe ou percorrido.

Ademais, poderanse exonerar regulamentariamente da obriga de contar con autorización aqueles que realicen exclusivamente outras formas de transporte privado que teñan unha escasa influencia no sistema, en razón da natureza da mercadoría transportada ou das curtas distancias percorridas.

3. A exención da obriga de estar en posesión de autorización de transporte nos casos sinalados neste artigo non exime aqueles que realicen os transportes afectados do cumprimento do resto das exixencias contidas nesta lei e nas normas ditadas para o seu desenvolvemento, nos termos en que lles resulten de aplicación, nin de obter os permisos, licenzas ou habilitacións que, se é o caso, procedan de conformidade coa lexislación sobre seguridade, sanidade ou tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria.»

Sesenta. O punto 2 do artigo 104 queda redactado nos seguintes termos:

«2. Serán de aplicación ás autorizacións de transporte privado complementario idénticas regras ás sinaladas nos artigos 51 e 52, en relación, neste caso, co cumprimento dos requisitos sinalados no punto anterior e no artigo 102.»

Sesenta e un. O artigo 106 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 106.

A realización de servizos de transporte internacional que discorran parcialmente por territorio español utilizando vehículos que non se matriculasen en España rexeráse polo disposto nos convenios internacionais e nas disposicións aprobadas polas organizacións internacionais, das cales España forma parte, que en cada caso resulten de aplicación.»

Sesenta e dous. O artigo 107 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 107.

A realización de transportes cuxa orixe e destino se encontren en territorio español, utilizando vehículos que non estean matriculados en España, unicamente será posible na medida en que se cumpra o disposto acerca dos transportes de cabotaxe na regulamentación da Unión Europea sobre acceso ao mercado de transporte internacional de mercadorías e ao mercado internacional dos servizos de autocares e autobuses, ou ben se encontre expresamente prevista nun convenio internacional suscrito por España.»

Sesenta e tres. O artigo 108 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 108.

As empresas establecidas en España unicamente poderán optar á obtención de títulos habilitantes para realizar transporte internacional cuxo outorgamento corresponda ao Estado español, incluída a licenza comunitaria, cando previamente sexan titulares da autorización de transporte regulada nesta lei que corresponda en cada caso.

A realización dos tramos parciais dun transporte internacional que discorran dentro de territorio español utilizando vehículos matriculados en España deberá encontrarse amparada, en todo caso, pola autorización de transporte regulada nesta lei que corresponda, sen prexuízo da preceptiva obtención do título que, en cada caso, habilite para a realización completa do transporte de que se trate.»

Sesenta e catro. Suprímese o artigo 109, que queda sen contido.

Sesenta e cinco. O artigo 110 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 110.

Para efectos desta lei, terán a consideración de transportes turísticos os que se realicen no marco da execución dunha viaxe combinada ofertada e contratada de conformidade co que se encontre establecido na lexislación sobre defensa dos consumidores e usuarios en relación con esta clase de viaxes.

Así mesmo, terán a consideración de transporte turístico aqueloutros que, sen teren unha duración superior ás 24 horas e sen incluíren unha pernoita, se oferten a través de axencias de viaxes ou doutros intermediarios recoñecidos pola lexislación específica de turismo, e se presten conxuntamente con outros servizos complementarios de natureza turística, tales como os de manutención, guía turístico ou similar.»

Sesenta e seis. O artigo 111 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 111.

Cando algún dos desprazamentos recollidos nunha oferta de viaxe combinada implique a utilización dun servizo público de transporte regular de viaxeiros por estrada de uso xeral, esta oferta non poderá modificar as condicións de prestación do transporte sinaladas no contrato de xestión de servizo público a cuxo amparo se realice.

En relación cos demais supostos, poderase establecer regulamentariamente un réxime especial que harmonice as regras xerais de aplicación ao transporte discrecional coas especiais características que presenta a prestación do conxunto de servizos que integran unha viaxe combinada.»

Sesenta e sete. O artigo 119 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 119.

1. Os que pretendan intermediar na contratación de transportes de mercadorías por estrada, xa sexa en concepto de axencia de transporte, transitario, almacenista-distribuidor, operador loxístico ou calquera outro, deberán obter unha autorización de operador de transporte.

Non obstante, non estarán obrigados a obter esta autorización para intermediar na contratación de transporte de mercadorías:

a) Os titulares de autorizacións de transporte público de mercadorías que acreditasen para a súa obtención requisitos que, considerados en conxunto conforme o que regulamentariamente se determine, resulten iguais ou superiores aos exixidos para a obtención da autorización de operador de transporte.

b) Os titulares de autorizacións de transporte público de mercadorías que se limiten a utilizar a colaboración doutros transportistas para atender demandas de porte que excedan conxunturalmente a súa propia capacidade de transporte, nos termos que regulamentariamente se determinen.

c) As cooperativas de transportistas e sociedades de comercialización, na medida en que a súa intermediación se limite á comercialización dos transportes prestados por aqueles dos seus socios que sexan titulares de autorización de transporte de mercadorías.

2. O outorgamento da autorización de operador de transporte estará condicionada a que se acredite o cumprimento de análogos requisitos aos exixidos para a de transporte público de mercadorías, coas adaptacións que regulamentariamente se determinen en atención á natureza da actividade a que esta referida.

Así mesmo, serán de aplicación a esta autorización similares regras ás establecidas en relación coa vixencia e visado das autorizacións de transporte público de mercadorías.

3. A autorización de operador de transporte habilitará os seus titulares para intermediaren na contratación de transportes tanto interiores como internacionais.

Os titulares da autorización de operador de transporte deberán contratar en nome propio tanto co demandante do servizo como co transportista que o vaia realizar.

As condicións sinaladas neste punto serán de aplicación tamén á intermediación que, se é o caso, leven a cabo os titulares de autorizacións de transporte e as cooperativas e sociedades de comercialización a que fai referencia o punto 1.»

Sesenta e oito. O artigo 120 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 120.

Para os efectos desta lei, considéranse axencias de transporte as empresas especializadas en intermediar na contratación de transportes de mercadorías, como organización auxiliar interposta entre os usuarios e os transportistas.

No exercicio da súa actividade, as axencias poderán desenvolver todas as actuacións previas de xestión, información, oferta e organización de cargas e servizos necesarias para levar a cabo a contratación dos transportes.»

Sesenta e nove. O artigo 121 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 121.

Para os efectos desta lei, considéranse transitarios as empresas especializadas en organizar, por conta allea, transportes internacionais de mercadorías, recibindo mercadorías como consignatarios ou entregándoas a aqueles que deban transportalas e, se é o caso, realizando as xestións administrativas, fiscais, alfandegueiras e loxísticas inherentes a esa clase de transportes ou intermediando na súa contratación.»

Setenta. O artigo 122 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 122.

Para os efectos desta lei, considéranse operadores loxísticos as empresas especializadas en organizar, xestionar e controlar, por conta allea, as operacións de aprovisionamento, transporte, almacenaxe ou distribución de mercadorías que precisan os seus clientes no desenvolvemento da súa actividade empresarial.

No exercicio da súa función, o operador loxístico poderá utilizar infraestruturas, tecnoloxía e medios propios ou alleos.»

Setenta e un. O artigo 123 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 123.

Para os efectos desta lei, considéranse almacenistas-distribuidores as empresas especializadas en actuar como depositarias de mercadorías alleas que, ademais, se encarguen de distribuílas ou de xestionar a súa distribución conforme as instrucións recibidas do depositante.

No exercicio da súa función, o almacenista-distribuidor poderá desenvolver outras tarefas tales como consolidación ou ruptura de cargas, xestión de existencias ou outras que resulten preparatorias ou complementarias do transporte e distribución das mercadorías almacenadas.»

Setenta e dous. Suprímense os artigos 125 e 126, que quedan sen contido.

Setenta e tres. O artigo 127 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 127.

1. As estacións de transporte de viaxeiros teñen por obxecto concentrar as saídas, chegadas e tránsitos ás poboacións dos vehículos de transporte público, e prestar ou facilitar o desenvolvemento de servizos preparatorios e complementarios do transporte a usuarios e transportistas.

2. Os centros de transporte e loxística de mercadorías acollen no seu recinto un conxunto de servizos e instalacións destinados a facilitar o desenvolvemento de actividades de transporte, loxística e distribución de mercadorías integrándoo co doutras preparatorias ou complementarias daquelas.

3. As estacións de transporte de viaxeiros e os centros de transporte e loxística de mercadorías só alcanzarán esta consideración cando sexan

xestionados por unha única persoa ou entidade, pública ou privada, e reúnan as condicións e os requisitos establecidos regulamentariamente.

En ningún caso se atribuirá a consideración de estación ou centro a terreos ou instalacións destinados unicamente a garaxe ou estacionamento de vehículos. Tampouco terán esta consideración os terreos en que se sitúen diversas empresas transportistas ou de actividades auxiliares e complementarias do transporte ou que realicen actividades anexas ás destas, polo único feito da súa proximidade, se as instalacións, equipamentos e servizos comúns non son obxecto dunha xestión unificada baixo a dirección dunha única entidade.»

Setenta e catro. Suprímese o artigo 134, que queda sen contido.

Setenta e cinco. O punto 2 do artigo 137 queda redactado nos seguintes termos:

«2. Regulamentariamente poderán establecerse condicións relacionadas coa documentación acreditativa do arrendamento de vehículos sen condutor para efectos de garantir a existencia do contrato, o seu prazo de duración e outras circunstancias que determinen a lexitimidade do uso do vehículo polo arrendatario.»

Setenta e seis. Engádese un punto 4 ao artigo 138, co seguinte texto:

«4. Non obstante o disposto nos puntos 1 e 2 deste artigo, as persoas a que se fai referencia neles non responderán das infraccións cometidas en relación cos tempos de condución e descanso dos condutores ou coa manipulación, falseamento ou uso indebido do tacógrafo, cando acrediten que os feitos que as determinaron constituían unha falta moi grave de indisciplina ou desobediencia cometida por un dos seus condutores que deu lugar a que este fose obxecto dunha das sancións que as disposicións legais ou o convenio colectivo aplicable comportan a esta clase de faltas, sempre que a dita sanción fose declarada procedente mediante sentenza firme ou non fose obxecto de reclamación xudicial por parte do traballador no prazo previsto para isto.

Non se terá en conta esta exención cando a sanción disciplinaria ao condutor implicado non fose máis alá da postergación ou inhabilitación para ascensos na empresa.»

Setenta e sete. O artigo 140 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 140.

Reputaranse infraccións moi graves:

1. A realización de transportes públicos carecendo do título habilitante que, se é o caso, resulte preceptivo para a súa prestación de conformidade co disposto nesta lei e nas normas ditadas para a súa execución e desenvolvemento.

Cando a realización do transporte de que se trate requira dispoñer de máis dun título habilitante, resultará constitutiva desta infracción a carencia de calquera deles, aínda que se dispoña dos demais.

Non se apreciará a infracción tipificada neste punto cando os feitos se deban reputar infracción leve de conformidade co disposto no artigo 142.1.

2. A contratación como transportista de mercadorías ou a facturación en nome propio de servizos de transporte sen ser previamente titular de autorización de transporte ou de operador de transporte.

En todo caso, incorrerán nesta infracción aqueles que, mesmo sendo integrantes dunha persoa xurídica titular dunha autorización de transporte ou de operador de transporte, contraten ou facturen en nome propio a prestación de servizos de transporte a terceiros ou á propia persoa xurídica da cal formen parte sen ser eles mesmos, pola súa vez, titulares de tal autorización.

Non se apreciará a infracción tipificada neste punto cando os feitos se deban reputar infracción leve de conformidade co disposto no artigo 142.1.

3. O arrendamento dun vehículo cando vaia acompañado pola prestación de servizos de condución ou calquera outra forma de cesión do uso dun vehículo cuxo titular preste servizos de condución ao cesionario.

Incorrerán nesta infracción tanto o arrendador ou cedente como o arrendatario ou cesionario.

Non se producirá esta infracción cando o arrendador ou cedente sexa titular da autorización de transporte que en cada caso corresponda.

4. A cesión, expresa ou tácita, de títulos habilitantes por parte dos seus titulares a favor doutras persoas.

5. A organización ou establecemento dun transporte regular de viaxeiros de uso xeral sen ter sido contratado pola Administración competente para xestionar un servizo público desas características, con independencia de que os medios utilizados sexan propios ou alleos.

6. A venda individualizada das prazas dun transporte de viaxeiros, así como a prestación ou venda de servizos integrados nunha serie de expedicións que atendan, de forma reiterada, tráfico preestablecidos, cando non se posúa outra habilitación que a autorización de transporte regulada no artigo 42.

Nesta mesma infracción incorrerán os que presten servizos turísticos incumprindo as condicións legalmente sinaladas para iso.

7. A falsificación dalgún dos títulos que habiliten para o exercicio das actividades e profesións reguladas nesta lei e nas normas ditadas para a súa execución e desenvolvemento ou dalgún dos datos que deban constar naqueles.

A responsabilidade pola dita infracción corresponderá tanto ás persoas que falsificasen o título ou colaborasen na súa falsificación ou comercialización a sabendas do carácter ilícito da súa actuación, como ás que o utilizasen para encubrir a realización de transportes ou actividades non autorizados.

8. O falseamento dos documentos que deban ser achegados como requisito para a obtención de calquera título, certificación ou documento que deba ser expedido pola Administración a favor do solicitante ou de calquera dos datos que deban constar naqueles.

9. O falseamento de calquera documento contable, estatístico ou de control que a empresa se encontre obrigada a levar ou dos datos que figuren neles.

10. A manipulación do tacógrafo, do limitador de velocidade ou dalgún dos seus elementos, así como a doutros instrumentos ou medios de control que exista a obriga de levar instalados no vehículo, con obxecto de alterar o seu funcionamento ou modificar as súas medicións.

Nesta mesma infracción incorrerán os que instalen calquera clase de elementos mecánicos, electrónicos ou doutra natureza coa mesma finalidade, aínda que non se encontren en funcionamento no momento de se realizar a inspección.

A responsabilidade por esta infracción corresponderá, en todo caso, ao transportista que teña instalado no seu vehículo o aparello ou instrumento manipulado e, así mesmo, a aquelas persoas que o manipulasen ou colaborasen na súa instalación ou comercialización.

11. O falseamento das condicións que determinaron que unha empresa se beneficiase de exención de responsabilidade recollida no artigo 138.4.

12. A negativa ou obstrución á actuación dos servizos de Inspección do Transporte Terrestre ou das forzas encargadas da vixilancia do transporte, que imposibiliten total ou parcialmente o exercicio das funcións que legal ou regulamentariamente teñan atribuídas, así como a desatención total ou parcial ás súas instrucións ou requirimentos ou o quebrantamento da orde de inmovilizar un vehículo.

En todo caso, incorrerá nesta infracción toda empresa cuxos propietarios, empregados, auxiliares ou dependentes neguen ou dificulten o acceso ao persoal dos servizos de inspección aos locais ou vehículos en que obrigatoriamente se deba encontrar depositada a documentación da empresa ou a dita documentación.

Nos supostos de requirimentos relativos ao cumprimento da lexislación sobre tempos de condución e descanso dos condutores, considerárase cometida unha infracción distinta por cada vehículo ou condutor do cal non se presente a documentación solicitada ou se presente de tal forma que imposibilite o seu control.

13. A realización de transporte interior en España con vehículos matriculados no estranxeiro incumprindo as condicións que definen as operacións de cabotaxe de conformidade co disposto na regulamentación da Unión Europea pola que se establecen normas comúns de acceso ao mercado do transporte internacional de mercadorías por estrada ou pola que se establecen normas comúns de acceso ao mercado internacional dos servizos de autocares e autobuses, aínda que quen os realice sexa titular de licenza comunitaria.

14. A interrupción dos servizos sinalados no contrato de xestión dun servizo público de transporte regular de viaxeiros de uso xeral, sen que medie consentimento da Administración nin outra causa que o xustifique, durante o prazo que regulamentariamente se determine.

15. A realización de transportes, carga ou descarga de mercadorías perigosas cando concorra algunha das seguintes circunstancias:

15.1 Non informar sobre a inmovilización do vehículo a causa de accidente ou incidente grave, ou non adoptar as medidas de seguridade e protección que correspondan en tales supostos, excepto naqueles casos en que isto resultase imposible.

15.2 Utilizar cisternas que presenten fugas.

15.3 Carecer do certificado de aprobación do vehículo expedido polo organismo competente, onde se acredite que responde ás prescricións regulamentariamente exixibles para o transporte a que vai destinado, así como levar este certificado caducado ou levar un distinto ao exixido para a mercadoría transportada.

15.4 Transportar mercadorías a granel cando isto non estea autorizado pola regulación específica aplicable.

15.5 Utilizar vehículos, depósitos ou contedores que carezan de paneis, placas ou etiquetas de perigo ou, se é o caso, de calquera outra sinalización ou marca exixible, así como levalos ilexibles.

15.6 Transportar mercadorías por estrada cando non estea permitido facelo.

15.7 Utilizar vehículos ou depósitos distintos aos prescritos nas normas que regulen o transporte das mercadorías de que se trate.

En todo caso, será constitutiva desta infracción a utilización de cisternas, vehículos batería ou contedores de gas de elementos múltiples cuxo uso non estea permitido para o transporte da mercadoría perigosa de que se trate.

15.8 Non levar a bordo do vehículo unha carta de porte que cubra todas as mercadorías transportadas, ou levala sen consignar cales son estas.

15.9 Transportar mercadorías carecendo do permiso, autorización especial ou autorización previa que, se é o caso, sexa necesario ou incumprindo as condicións sinaladas neles.

15.10 Incumprir a prohibición de fumar especificamente sinalada na lexislación sobre transporte de mercadorías perigosas.

15.11 Non identificar o transporte de mercadorías perigosas no exterior do vehículo.

15.12 Utilizar lume ou luces non protexidas, así como aparellos de iluminación portátiles, con superficies capaces de producir chispas.

15.13 Consignar de forma inadecuada na carta de porte a mercadoría transportada.

15.14 Incumprir as normas sobre o grao de enchedura ou sobre a limitación das cantidades que se poden transportar por unidade de transporte.

15.15 Utilizar vehículos, depósitos ou contedores con paneis, placas, etiquetas de perigo ou calquera outra sinalización ou marca exibible non adecuados á mercadoría transportada.

15.16 Incumprir as normas de embalaxe en común nun mesmo vulto.

15.17 Incumprir as prohibicións de cargamento en común nun mesmo vehículo.

15.18 Utilizar envases ou embalaxes non autorizados polas normas que resulten de aplicación para o transporte da mercadoría de que se trate.

Considerarase incluído nesta infracción o uso de envases ou embalaxes non homologados ou que se encontren gravemente deteriorados ou presenten fugas ou que carezan dalgún dos requisitos técnicos exixidos.

15.19 Transportar, cargar ou descargar mercadorías perigosas cando as empresas involucradas en tales operacións non teñan o preceptivo conselleiro de seguridade ou teñan un que non se encuentre habilitado para actuar como tal en relación coa materia ou actividade de que se trate.

A responsabilidade pola comisión das infraccións establecidas neste punto corresponderá:

- a) Ao transportista, pola infracción tipificada no número 15.1.
- b) Ao transportista e ao cargador, polas infraccións tipificadas nos números 15.2, 15.3, 15.4 e 15.5.
- c) Ao transportista e ao cargador ou expedidor, segundo o caso, polas infraccións tipificadas nos números 15.6, 15.7, 15.8, 15.9, 15.10 e 15.11.
- d) Ao transportista, ao cargador e ao descargador, pola infracción tipificada no número 15.12.
- e) Ao cargador ou expedidor, segundo o caso, polas infraccións tipificadas nos números 15.13, 15.14, 15.15, 15.16, 15.17 e 15.18.
- f) Á empresa obrigada a ter conselleiro de seguridade, pola infracción tipificada no número 15.19.

Para os efectos previstos neste punto e nos artigos 141.5 e 142.7, terá a consideración de expedidor a persoa física ou xurídica por cuxa orde e conta se realiza o envío da mercadoría perigosa e figura como tal na carta de porte, con independencia de que sexa ela mesma ou un terceiro o destinatario das mercadorías así expedidas. Considerarase cargador ou descargador a persoa física ou xurídica que efectúa ou baixo cuxa responsabilidade se realizan as operacións de carga ou descarga da mercadoría perigosa.

16. A realización de actividades de transporte público ou a intermediación na súa contratación, incumprindo algún dos requisitos exixidos para a obtención e o mantemento da autorización que, se é o caso, resulte preceptiva, excepto naqueles supostos en que o requisito incumprido sexa o sinalado na alínea f) do artigo 43.1.

En todo caso, incorrerán nesta infracción os que non comuniquen ao Rexistro de Empresas e Actividades de Transporte o cambio do seu domicilio ou da localización dos seus centros de explotación ou dos locais de que deban dispoñer para efectos do cumprimento do requisito de establecemento.

17. A contratación de servizos de transporte por parte de transportistas, axencias de transporte, transitarios, almacenistas-distribuidores, operadores loxísticos ou calquera outro profesional do transporte con transportistas ou operadores de transporte non autorizados.

En todo caso, incorrerá nesta infracción a persoa xurídica profesionalmente dedicada ao transporte que contrate algunha das persoas que a integran para que realice un servizo de transporte, ou aboe as facturas que estas lle expidan por tal concepto, cando as ditas persoas non sexan, pola súa vez, titulares dunha autorización de transporte ou de operador de transporte.

18. A realización de transportes públicos ou privados utilizando condutores que carezan do certificado de aptitude profesional ou da tarxeta de cualificación (CAP) en vigor.

19. O incumprimento da obriga de subscribir o seguro exigido no artigo 21.1 ou telo subscrito cunha cobertura insuficiente.

20. A carencia do tacógrafo, do limitador de velocidade ou dalgún dos seus elementos, así como a doutros instrumentos ou medios de control que exista a obriga de levar instalados no vehículo.

Nesta mesma infracción incorrerán os que, levando instalado o tacógrafo, non o utilicen ou leven instalado un tacógrafo non homologado.

21. A carencia significativa de follas de rexistro ou de datos rexistrados no tacógrafo ou nas tarxetas dos condutores que exista obriga de conservar na sede da empresa.

Considerarase incluída nesta infracción a conservación de rexistros sen cumprir a estrutura de campo ou a extensión do ficheiro regulamentariamente establecidas.

22. Non levar inserida no tacógrafo a tarxeta de condutor ou a folla de rexistro dos tempos de condución e descanso, cando iso resulte exigible, ou facelo de forma incorrecta, así como utilizar unha tarxeta doutro condutor, unha folla de rexistro con nome ou apelido diferentes aos do condutor ou levar inserida unha tarxeta que non se debería utilizar por se ter expedido un duplicado posterior.

Considerarase, así mesmo, constitutiva desta infracción a falta de consignación de datos nunha folla de rexistro ou documento de impresión dos tempos de condución e descanso cando as normas da Unión Europea reguladoras da materia lle atribúan a consideración de infracción moi grave.

23. O exceso igual ou superior ao 25 por cento sobre a masa máxima total ou igual ou superior ao 50 por cento sobre a masa máxima por eixe que teña autorizadas o vehículo de que se trate.

Estas porcentaxes reduciranse ao 20 e ao 40 por cento, respectivamente, cando a masa máxima que teña autorizada o vehículo sexa superior a 12 toneladas.

Cando o vehículo se encontre amparado por unha autorización especial que lle permita circular cunha masa superior á que, doutro modo, lle correspondería, as sinaladas porcentaxes deberanse referir á masa máxima sinalada na dita autorización especial.

Cando se exceda a masa máxima total do vehículo, a responsabilidade pola infracción corresponderá tanto ao transportista como ao cargador, ao expedidor e ao intermediario que interviñesen no transporte ou na súa contratación, salvo que algún deles probe que non lle resulta imputable.

Cando se exceda a masa máxima por eixe, a responsabilidade corresponderá a quen realizase a estiba da mercadoría a bordo do vehículo ou baixo cuxas instrucións se realizase esta.

Nos transportes de paquetería e mudanzas non se exigirá responsabilidade ao cargador nin ao expedidor polo exceso sobre a masa autorizada, salvo que se probe que a súa actuación resultou determinante daquel.

24. A utilización no tacógrafo de follas de rexistro ou tarxetas de condutor que se encontren manchadas ou estragadas de tal maneira que impidan a lectura dos datos rexistrados.

25. A utilización dunha mesma folla de rexistro dos tempos de condución e descanso por un período de tempo superior ao que corresponda, cando dese lugar a unha superposición de rexistros que impida a súa lectura.

26. O uso incorrecto do selector de actividades do tacógrafo.

27. A prestación de servizos públicos de transporte regular de viaxeiros de uso xeral cando se dea algunha das seguintes circunstancias:

27.1 A falta de explotación do servizo polo propio contratista da Administración, salvo os supostos de colaboración expresamente permitidos.

27.2 O incumprimento dos tráficos ou do número mínimo de expedicións establecidos no contrato de xestión do servizo público de que se trate, cando non se deba cualificar conforme o sinalado no punto 14 deste artigo.

27.3 Denegar a venda de billetes ou o acceso ao vehículo a aqueles que os adquirisen, salvo que se dean circunstancias legal ou regulamentariamente establecidas que o xustifiquen.

Así mesmo, incorrerase nesta infracción se se lles impide a certas categorías de usuarios, ou a aqueles que pretendan acceder ao servizo en determinadas localidades ou zonas xeográficas, adquiriren ou reservaren billetes por calquera dos procedementos utilizados pola empresa con carácter xeral, ou se reciben un trato discriminatorio respecto ao resto dos usuarios en relación coa dita adquisición ou reserva.

27.4 A realización do servizo transbordando inxustificadamente os usuarios durante a viaxe.

27.5 O incumprimento do réxime tarifario previsto no contrato de xestión do servizo público de que se trate.

27.6 O incumprimento das condicións de accesibilidade aos vehículos establecidas con carácter xeral para todos os servizos públicos de transporte regular de viaxeiros por estrada de uso xeral ou especialmente sinalados no prego de condicións ou o contrato do servizo de que se trate.

Así mesmo, incorrerá nesta infracción a empresa contratista do servizo cuxo persoal impida ou dificulte a súa utilización a persoas con discapacidade, mesmo se non existe obriga de que os vehículos se encontren adaptados para iso, sempre que, neste último suposto, as ditas persoas cheguen os medios que lles resulten precisos para acceder e abandonar o vehículo e instalarse nunha praza ordinaria.

28. A realización de transportes públicos regulares de viaxeiros de uso especial incumprindo calquera das condicións sinaladas na correspondente autorización co carácter de esenciais, cando o dito incumprimento non se encontre expresamente tipificado doutra maneira nesta lei.

29. Nos transportes de uso especial de escolares e de menores, a ausencia dunha persoa maior de idade idónea, distinta do condutor, que coñeza o funcionamento dos mecanismos de seguridade do vehículo, encargada do coidado dos menores, cando isto resulte obrigatorio.

30. Nos transportes de uso especial de escolares e de menores, a falta de praza ou asento para cada menor así como a inexistencia de prazas próximas ás portas de servizo que sexan necesarias para persoas de mobilidade reducida.

31. A contratación de servizos de transporte terrestre de mercadorías por parte de transportistas, axencias de transporte, transitarios, almacenistas-distribuidores, operadores loxísticos ou calquera outro profesional do transporte incumprindo a obriga de facelo en nome propio, así como a contratación de servizos públicos de transporte regular de viaxeiros de uso xeral en concepto de transportista de mercadorías por quen non se encontre habilitado para iso.

32. A realización de transportes de mercadorías ou discrecionais de viaxeiros incumprindo as condicións establecidas no artigo 54.

En idéntica infracción incorrerán as empresas ou persoas que actúen como colaboradores incumprindo as obrigas que as afecten.

33. O inadecuado funcionamento imputable ao transportista do tacógrafo, do limitador de velocidade ou dalgún dos seus elementos, así como o doutros instrumentos ou medios de control que exista a obriga de levar instalados no vehículo, cando non se deba cualificar conforme o sinalado no punto 10 deste artigo.

34. A utilización do tacógrafo sen ter realizado a súa calibración ou revisión periódica nos prazos e forma establecidos, tendo sido reparado nun taller non autorizado ou carecendo dos precintos ou placas preceptivos.

35. A carencia a bordo do vehículo das follas de rexistro dos tempos de condución e descanso xa utilizadas ou dos documentos de impresión que resulte

obligatorio levar, con independencia do tipo de tacógrafo, analóxico ou dixital, que se estea utilizando.

Na mesma infracción incorrerase cando non se leve a bordo do vehículo a tarxeta do condutor, aínda que se estea utilizando un tacógrafo analóxico, cando resulte necesaria para apreciar as condicións de condución durante o período anterior exigible.

36. O incumprimento por un centro dalgunha das condicións que lle foron exixidas para obter a autorización habilitante para impartir cursos preceptivos para a obtención ou mantemento dalgunha das cualificacións reguladas polas normas de ordenación do transporte.

37. O incumprimento da lexislación aplicable en materia de tempos de condución e descanso dos condutores nos seguintes supostos:

37.1 O exceso igual ou superior ao 50 por cento nos tempos máximos de condución diaria, así como a diminución dos descansos diarios por debaixo de catro horas e media.

37.2 O exceso igual ou superior ao 25 por cento nos tempos máximos de condución semanal ou bisemanal.

37.3 O exceso superior a dúas horas nos tempos máximos de condución diaria, salvo que se deba cualificar conforme o disposto no número 37.1.

37.4 A condución durante máis de seis horas sen respectar as pausas regulamentariamente exixidas.

37.5 A diminución do descanso diario normal en máis de dúas horas e media ou do reducido ou fraccionado en máis de dúas horas, mesmo cando se realice condución en equipo, salvo que se deba cualificar conforme o disposto no número 37.1.

37.6 A diminución do descanso semanal normal en máis de nove horas ou do reducido en máis de catro.

38. O transporte de obxectos ou encargos distintos das equipaxes dos viaxeiros ao abeiro dunha autorización de transporte público de viaxeiros, incumprindo as condicións que resulten exixibles de conformidade coas normas internas ou internacionais que resulten de aplicación.»

Setenta e oito. O artigo 141 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 141.

Reputaranse infraccións graves:

1. O incumprimento da obriga de devolver á Administración unha autorización ou licenza de transporte, algunha das súas copias ou calquera outra documentación cando, por ter sido revogada ou por calquera outra causa legal ou regulamentariamente establecida, deberá ter sido devolta, sempre que o documento de que se trate conserve aparencia de validez.

2. O exceso igual ou superior ao 15 e inferior ao 25 por cento sobre a masa máxima total ou igual ou superior ao 30 e inferior ao 50 por cento sobre a masa máxima por eixe que teña autorizadas o vehículo de que se trate.

Estas porcentaxes reduciranse, respectivamente, ao 10 e o 20 por cento sobre a masa máxima total e ao 25 e o 40 por cento sobre a masa máxima por eixe, cando a masa máxima que teña autorizada o vehículo sexa superior a 12 toneladas.

Para efectos de responsabilidade, serán de aplicación as regras establecidas no artigo 140.23.

3. Non pasar a revisión periódica dalgún instrumento ou medio de control que exista a obriga de levar instalado no vehículo, nos prazos e forma establecidos, cando non se deba reputar infracción moi grave de conformidade co disposto no artigo 140.34.

4. A obstrución que dificulte gravemente a actuación dos servizos de Inspección do Transporte Terrestre ou das forzas encargadas da vixilancia do transporte cando non concorra algún dos supostos que, conforme o sinalado no punto 12 do artigo 140, implicarían que se reputase infracción moi grave.

Nos supostos de requirimentos relativos ao cumprimento da lexislación sobre tempos de condución e descanso dos condutores, considerarase cometida unha infracción distinta por cada vehículo ou condutor do cal se achegue a documentación solicitada en tempo e forma distinta á requirida.

5. A realización de transportes, carga ou descarga de mercadorías perigosas cando concorra algunha das seguintes circunstancias:

5.1 Non levar a bordo as instrucións escritas que resulten exixibles.

5.2 Incumprir o disposto nas normas de aplicación ou nas correspondentes instrucións escritas acerca do equipamento do vehículo ou dos membros da tripulación.

5.3 Carecer dos extintores que resulten obrigatorios en función do vehículo ou da carga transportada, ou dispoñer duns cuxa correcta utilización non estea garantida.

5.4 Transportar viaxeiros en unidades que transporten mercadorías perigosas fóra dos supostos en que as normas reguladoras desta clase de transportes o permitan.

5.5 Transportar mercadorías perigosas en vehículos de viaxeiros en cantidades non permitidas.

5.6 Utilizar vultos ou cisternas no transporte que non estean correctamente pechados, mesmo cando estas últimas se encontren baleiras se non foron previamente limpadas.

5.7 Transportar vultos de mercadoría nun contedor que non sexa estruturalmente adecuado.

5.8 Carecer do certificado de limpeza da cisterna nos casos en que sexa necesario.

5.9 Incumprir as disposicións sobre datas de ensaio, inspección e prazos de utilización de envases e embalaxes ou recipientes.

5.10 Transportar mercadorías perigosas en envases ou embalaxes deteriorados, cando non se deba reputar infracción moi grave de conformidade co disposto no número 18 do artigo 140.15.

5.11 Non consignar na carta de porte algún dos datos que deben figurar nela ou facelo inadecuadamente, cando non se deba reputar infracción moi grave de conformidade co disposto nos números 8 e 13 do artigo 140.15.

5.12 Etiquetar ou marcar inadecuadamente os vultos.

5.13 Incumprir a obriga de conectar á terra os vehículos cisterna durante as manobras de carga ou descarga, cando resulte exixible.

5.14 Non realizar nas plantas cargadoras ou descargadoras as comprobacións que sexan obrigatorias antes, durante ou despois da carga.

5.15 Incumprir os conselleiros de seguridade as obrigas que lles atribúe a súa normativa específica.

5.16 Incumprir a obriga de remitir ás autoridades competentes o informe anual e os partes de accidentes.

5.17 Incumprir a obriga de conservar os informes anuais durante o prazo legalmente establecido.

5.18 Non proporcionar aos traballadores que interveñen no manexo de mercadorías perigosas a formación adecuada para previr riscos ocasionais.

A responsabilidade pola comisión das infraccións recollidas neste punto corresponderá:

a) Ao transportista polas infraccións tipificadas nos números 5.1, 5.2, 5.3, 5.4 e 5.5.

b) Ao transportista e ao cargador polas infraccións tipificadas nos números 5.6 e 5.7.

c) Ao transportista e ao cargador ou descargador, segundo o caso, pola infracción tipificada no número 5.8.

d) Ao cargador polas infraccións tipificadas nos números 5.9 e 5.10.

e) Ao cargador ou expedidor, segundo o caso, polas infraccións tipificadas nos números 5.11 e 5.12.

f) Ao cargador ou descargador polas infraccións tipificadas nos números 5.13 e 5.14.

g) Á empresa obrigada a ter conselleiro de seguridade pola infracción tipificada nos números 5.15, 5.16 e 5.17.

h) Á empresa de quen dependan os traballadores pola infracción tipificada no número 5.18.

6. A utilización de títulos habilitantes en condicións distintas ás establecidas con carácter xeral ou sinaladas especificamente no propio título, salvo que o incumprimento destas condicións xa estea tipificado de forma expresa nesta lei.

7. A oferta de servizos de transporte sen dispoñer do título habilitante exixible para realizalos ou para intermediar na súa contratación, tanto se se realiza de forma individual a un único destinatario como se se fai pública para coñecemento xeral a través de calquera medio.

8. O arrendamento de vehículos con condutor fóra das oficinas ou locais que regulamentariamente se determinen, así como a busca ou recolla de clientes que non fosen contratados previamente.

Nesta mesma infracción incorrerán aqueles arrendadores de vehículos con condutor que incumpran as limitacións que definen a prestación habitual do servizo no territorio en que se encontre domiciliada a autorización en que se amparan.

9. A realización de transportes públicos ou privados utilizando para a condución do vehículo os servizos dunha persoa que requira o certificado de condutor de terceiro país, carecendo deste ou incumprindo algunha das condicións que deron lugar á súa expedición.

10. A prestación dun servizo público de transporte regular de viaxeiros de uso xeral incumprindo algunha das condicións ou obrigas impostas ao contratista no correspondente contrato de xestión, cando non se deba reputar infracción moi grave de conformidade co disposto nos puntos 14 ou 27 do artigo 140.

Así mesmo, incorrerá nesta infracción o contratista do servizo que incumpra a obriga de transporte gratuito da equipaxe dos viaxeiros nos supostos e ata o límite en que isto resulte obrigatorio.

11. A utilización de follas de rexistro dos tempos de condución e descanso non homologadas ou que resulten incompatibles co tacógrafo utilizado.

12. A falta de consignación de datos nunha folla de rexistro ou documento de impresión dos tempos de condución e descanso, cando as normas da Unión Europea reguladoras da materia lle atribúan a consideración de infracción grave.

13. A carencia non significativa de follas de rexistro, de documentos de impresión ou de datos rexistrados no tacógrafo ou nas tarxetas dos condutores que exista a obriga de conservar na sede da empresa á disposición da Administración.

14. A realización de transportes privados carecendo da autorización, certificación ou licenza que, se é o caso, resulte preceptiva para iso de conformidade coas normas reguladoras do transporte terrestre.

Non se apreciará a infracción prevista neste punto cando os feitos se deban reputar infracción leve de conformidade co disposto no artigo 142.1.

15. A venda de billetes para servizos non autorizados de transporte de viaxeiros, salvo que se deba reputar infracción moi grave, de conformidade cos puntos 5 ou 6 do artigo 140.

Así mesmo, incorrerán nesta infracción os titulares de industrias ou servizos que, mesmo sendo alleos ao transporte, permitan que tales billetes se vendan nos locais ou establecementos en que desenvolven a súa actividade.

16. A realización de transportes públicos interurbanos de viaxeiros en vehículos de turismo cando se dea algunha das seguintes circunstancias:

16.1 Terse iniciado o servizo nun termo municipal non autorizado.

16.2 Incumprimento do réxime tarifario que resulte de aplicación.

17. A carencia, falta de dilixenciado ou falta de datos esenciais da documentación de control, estatística ou contable cuxa formalización resulte obrigatoria.

Así mesmo, serán constitutivas da dita infracción a ocultación ou falta de conservación da dita documentación, así como a súa falta de comunicación á Administración ou a demora inxustificada na dita comunicación, incumprindo o que para o efecto se determine regulamentariamente.

En idéntica infracción incorrerán aquelas empresas que carezan do documento en que preceptivamente se deban formular as reclamacións dos usuarios, que neguen ou obstaculicen o seu uso ou que oculten o seu contido ou atrasen inxustificadamente a súa comunicación aos servizos de Inspección do Transporte Terrestre que en cada caso resulten competentes.

Non se apreciará a infracción tipificada neste punto cando os feitos comprobados se deban reputar infracción moi grave de conformidade co disposto nos puntos 12, 21, 22 ou 35 do artigo 140 ou cualificarse conforme o sinalado nos puntos 9 ou 10 deste artigo.

18. A saída dos vehículos dedicados ao arrendamento con condutor do lugar en que habitualmente se encontren gardados ou estacionados sen levar a bordo a documentación exigible ou levándoa incorrectamente cuberta.

19. A desatención polo destinatario dun transporte de mercadorías do requirimento que lle formule unha xunta arbitral do transporte para que poña á súa disposición as mercadorías que recibise, cando corresponda que sexan depositadas en execución do disposto no artigo 38.3.

20. A impartición de cursos que resulten preceptivos para a obtención ou o mantemento dalgunha das cualificacións reguladas polas normas de ordenación do transporte, cando se dea algunha das seguintes circunstancias:

20.1 Que os profesores non reúnan as condicións de titulación ou formación específica exixidas para impartiren a materia de que se trate.

20.2 Que o curso impartido non se axuste ao modelo previamente homologado.

20.3 Que o curso impartido non se axuste ás características do que foi comunicado ao órgano administrativo competente.

20.4 Que non se puxese en coñecemento do órgano administrativo competente, polos medios e no prazo previstos para iso, que o profesor ou a materia impartida non coinciden cos que fosen inicialmente comunicados.

20.5 Que non se puxese en coñecemento do órgano administrativo competente, polos medios e no prazo previstos para iso, a falta de asistencia inxustificada dun cincuenta por cento ou máis dos alumnos inscritos no curso.

21. A realización de transportes de produtos alimenticios ou mercadorías perecedoiras utilizando un vehículo que careza do certificado de conformidade para o transporte de mercadorías perecedoiras ou telo caducado ou falseado.

A responsabilidade pola comisión desta infracción corresponderá tanto ao transportista como ao expendedor.

22. A contratación de servizos de transporte por parte de cargadores ou usuarios habituais con transportistas ou operadores de transporte non autorizados,

cando non se deba reputar moi grave de conformidade co disposto no artigo 140.17.

23. A prestación de servizos de transporte de viaxeiros con vehículos que incumpran as prescricións técnicas sobre accesibilidade de persoas con mobilidade reducida que, en cada caso, lles resulten de aplicación, salvo que se deba reputar infracción moi grave de conformidade co disposto no artigo 140.27.6.

24. O incumprimento da lexislación aplicable en materia de tempos de condución e descanso dos condutores nos seguintes supostos, salvo que se deba reputar infracción moi grave de conformidade co establecido no punto 37 do artigo 140:

24.1 O exceso superior a sesenta horas no tempo máximo de condución semanal ou a cen no bisemanal.

24.2 O exceso superior a unha hora nos tempos máximos de condución diaria.

24.3 A condución durante máis de cinco horas, aínda que sen exceder as seis, sen respectar as pausas regulamentariamente exixidas.

24.4 A diminución do descanso diario normal, reducido ou fraccionado, en máis dunha hora.

24.5 A diminución do descanso semanal normal en máis de tres horas ou do reducido en máis de dúas.

25. Calquera das infraccións previstas no artigo anterior, cando pola súa natureza, ocasión ou circunstancia non deba ser cualificada como moi grave; deberá xustificarse a existencia das ditas circunstancias e motivarse a resolución correspondente.»

Setenta e nove. O artigo 142 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 142.

Reputaranse infraccións leves:

1. A realización de transportes públicos ou privados, así como a contratación como transportista de mercadorías ou a facturación en nome propio de servizos de transporte, carecendo da autorización ou licenza que, se é o caso, resulte preceptiva, sempre que se acredite que no momento de realízalos ou contratalos se cumprían todos os requisitos exixidos para a súa obtención e que esta se solicitou dentro dos 15 días seguintes ao da notificación do inicio do expediente sancionador.

2. O exceso superior ao 5 e inferior ao 15 por cento sobre a masa máxima total ou superior ao 20 e inferior ao 30 por cento sobre a masa máxima por eixe que teña autorizadas o vehículo de que se trate.

Estas porcentaxes reduciranse, respectivamente, ao 2,5 e o 10 por cento sobre a masa máxima total e ao 15 e o 25 por cento sobre a masa máxima por eixe, cando a masa máxima que teña autorizada o vehículo sexa superior a 12 toneladas.

Para efectos de responsabilidade, serán de aplicación as regras establecidas no artigo 140.23.

3. A utilización de follas de rexistro dos tempos de condución e descanso manchadas ou estragadas cando, non obstante, os datos rexistrados resulten lexibles; a utilización de follas durante un período maior a aquel para o cal estea previsto, cando non supuxese a perda de datos, e a retirada non autorizada de tales follas cando isto non afecte os datos rexistrados.

Considerarase, así mesmo, incluída nesta infracción a falta ou insuficiencia de papel en que se deben imprimir as actividades dos condutores rexistradas polo tacógrafo dixital, cando non se deba reputar infracción moi grave de conformidade co disposto no artigo 140.22.

4. A falta de consignación de datos nunha folla de rexistro ou documento de impresión dos tempos de condución e descanso, cando as normas da Unión Europea reguladoras da materia lle atribúan a consideración de infracción leve.

5. A inexistencia dalgún rótulo ou aviso cuxa exhibición para coñecemento público resulte obrigatoria.

6. O incumprimento nos transportes interurbanos de viaxeiros contratados por praza con pagamento individual da obriga de expedir os correspondentes títulos de transporte aos usuarios ou das normas establecidas para o seu despacho ou devolución, ou expedilos incumprindo calquera outra condición exigible.

7. A realización de transporte de mercadorías perigosas cando concorra algunha das seguintes circunstancias:

7.1 Non levar a bordo os documentos relativos ao vehículo que resulten obrigatorios, posuíndoos, cando non se deba reputar infracción moi grave de conformidade co disposto no número 3 do artigo 140.15.

7.2 Utilizar paneis, placas, etiquetas, marcas, letras, figuras ou símbolos cuxo tamaño non se axuste ao exixido.

7.3 Non levar a bordo do vehículo un documento de identificación con fotografía para cada membro da tripulación, cando sexa exixible.

7.4 Non levar correctamente suxeitas as placas, paneis ou etiquetas de perigo.

7.5 Utilizar documentos de transporte ou acompañamento nos cales non se fíxese constar toda a información obrigatoria, cando non se deba reputar infracción grave ou moi grave de conformidade co disposto no número 11 do artigo 141.5 e nos números 8 ou 13 do artigo 140.15.

7.6 Non incluír nos informes anuais ou nos partes de accidentes algún dos datos exixibles pola normativa vixente.

7.7 Non comunicar aos órganos competentes a identidade dos conselleiros de seguridade con que conte a empresa e as súas áreas de responsabilidade.

7.8 Non conservar os informes anuais durante o prazo regulamentariamente establecido, sempre que tivesen sido remitidos aos órganos competentes.

7.9 Remitir ás autoridades competentes o informe anual ou os partes de accidente fóra dos prazos regulamentariamente establecidos.

A responsabilidade pola comisión das infraccións establecidas neste punto corresponderá:

a) Ao transportista polas infraccións tipificadas nos números 7.1, 7.2, 7.3 e 7.4.

b) Ao cargador ou expedidor, segundo o caso, pola infracción tipificada no número 7.5.

c) Á empresa obrigada a ter conselleiro de seguridade polas infraccións tipificadas nos números 7.6, 7.7, 7.8 e 7.9.

8. A realización de transportes públicos ou privados sen levar a bordo do vehículo a documentación formal que acredite a posibilidade legal de prestalos ou que resulte exixible para a determinación da clase de transporte que se está realizando, salvo que a dita infracción deba ser cualificada como moi grave ou grave conforme o disposto nos artigos 140.1 e 141.14.

Considerarase incluído, así mesmo, nesta infracción o incumprimento da obriga de que a dita documentación se encontre en lugar visible desde o exterior do vehículo, nos casos en que así se exixa expresamente nas disposicións reguladoras da modalidade de transporte de que se trate.

9. O arrendamento de vehículos sen condutor incumprindo as condicións que regulamentariamente se determinen, salvo que se deba reputar infracción moi grave de conformidade co disposto no artigo 140.3 ou 140.32.

10. A realización de transportes públicos regulares de viaxeiros de uso especial incumprindo algún dos requisitos establecidos na correspondente autorización sen atribuírle carácter esencial.

11. O trato desconsiderado de palabra ou obra cos usuarios por parte do persoal da empresa no transporte de viaxeiros.

12. No transporte escolar e de menores, o incumprimento pola entidade contratante da súa obriga de exixir ao transportista os documentos ou xustificantes que resulte preceptivo de acordo coas normas que regulan a seguridade nestes transportes.

13. No transporte de viaxeiros, a carencia de cambio de moeda metálica ou billetes ata a cantidade que, se é o caso, se encontre regulamentariamente determinada.

14. O incumprimento polos usuarios dos transportes de viaxeiros das seguintes prohibicións:

14.1 Impedir ou forzar a apertura ou peche das portas de acceso aos vehículos.

14.2 Manipular os mecanismos de apertura ou peche das portas de acceso ao vehículo ou de calquera dos seus compartimentos previstos para o seu accionamento exclusivo polo persoal da empresa transportista.

14.3 Facer uso sen causa xustificada de calquera dos mecanismos de seguridade ou socorro instalados no vehículo para casos de emerxencia.

14.4 Abandonar o vehículo ou acceder a este fóra das paradas, se é o caso, establecidas para o efecto, salvo causa xustificada.

14.5 Realizar, sen causa xustificada, calquera acto susceptible de distraer a atención do condutor ou entorpecer o seu labor cando o vehículo se encontre en marcha.

14.6 Viaxar en lugares distintos aos habilitados para os usuarios.

14.7 Viaxar carecendo dun título de transporte suficiente para amparar a utilización do servizo de que se trate.

14.8 Toda acción inxustificada que poida implicar deterioración ou causar sucidade nos vehículos ou estacións de transporte.

15. A impartición de cursos que resulten preceptivos para a obtención ou o mantemento dalgunha das cualificacións reguladas polas normas de ordenación do transporte, sen ter posto en coñecemento do órgano administrativo competente, polos medios e no prazo previstos para iso, a falta de asistencia inxustificada dun vinte e cinco por cento ou máis dos alumnos inscritos no curso, salvo que se deba reputar infracción grave de conformidade co disposto no artigo 141.20.

16. A realización de transporte de mercadorías perecedoiras sen levar no vehículo as marcas de identificación e indicacións regulamentarias ou levándoas en lugares distintos aos establecidos.

A responsabilidade pola comisión das infraccións recollidas neste punto corresponderá ao transportista ou, se é o caso, ao titular do vehículo.

17. Todo exceso nos tempos máximos de conducción, así como a diminución dos períodos de descanso, salvo que se deba reputar infracción grave ou moi grave de conformidade co disposto nos artigos 141.24 ou 140.37.

18. A falta de comunicación de calquera dato ou circunstancia que deba figurar no Rexistro de Empresas e Actividades de Transportes ou que exista obriga por outra causa de poñer en coñecemento da Administración, cando non se deba reputar infracción moi grave de conformidade co disposto no artigo 140.16.

19. Calquera das infraccións previstas no artigo anterior cando, pola súa natureza, ocasión ou circunstancias, non deba ser cualificada como grave; deberá xustificarse a existencia das ditas circunstancias e motivarse a resolución correspondente.»

Oitenta. O artigo 143 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 143.

1. As sancións polas infraccións tipificadas nos artigos anteriores graduaranse de acordo coa repercusión social do feito infractor e a súa intencionalidade; coa natureza dos prexuízos causados, con especial atención aos que afecten as condicións de competencia ou a seguridade; coa magnitude do beneficio ilicitamente obtido e coa reincidencia ou habitualidade na conduta infractora, conforme as regras e dentro das marxes seguintes:

a) Sancionaranse con multa de 100 a 200 euros as infraccións previstas nos puntos 13, 14, 15, 16, 17 e 18 do artigo 142.

b) Sancionaranse con multa de 201 a 300 euros as infraccións previstas nos puntos 8, 9, 10, 11 e 12 do artigo 142.

c) Sancionaranse con multa de 301 a 400 euros as infraccións previstas nos puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7 do artigo 142.

d) Sancionaranse con multa de 401 a 600 euros as infraccións previstas nos puntos 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 e 24 do artigo 141.

e) Sancionaranse con multa de 601 a 800 euros as infraccións previstas nos puntos 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 e 16 do artigo 141.

f) Sancionaranse con multa de 801 a 1.000 euros as infraccións previstas nos puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7 do artigo 141.

g) Sancionaranse con multa de 1.001 a 2.000 euros as infraccións previstas nos puntos 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37 e 38 do artigo 140.

h) Sancionaranse con multa de 2.001 a 4.000 euros as infraccións previstas nos puntos 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 e 23 do artigo 140.

i) Sancionaranse con multa de 4.001 a 6.000 euros as infraccións previstas nos puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 e 15 do artigo 140.

j) Sancionaranse con multa de 6.001 a 18.000 euros as infraccións citadas na alínea i) cando o seu responsable xa tivese sido sancionado, mediante resolución que poña fin á vía administrativa, pola comisión de calquera outra infracción moi grave das previstas nesta lei nos 12 meses anteriores.

k) Cando sexa de aplicación o previsto nos artigos 141.25 e 142.19, a contía da sanción que, se é o caso, corresponda impoñer estará comprendida, respectivamente, dentro dos límites establecidos nas alíneas d), e) e f) e a), b) e c).

2. A imposición das sancións que, se é o caso, correspondan será independente da posible obriga de indemnizar os danos e perdas causados.

3. Cando sexa detectada a comisión da infracción prevista no punto 16 do artigo 140, a Administración actuante comunicarllo ao Rexistro de Empresas e Actividades de Transporte para que realice a oportuna anotación e, de oficio, o comunique, pola súa vez, á Administración competente sobre as autorizacións afectadas, a fin de que esta proceda á súa suspensión nos termos sinalados no artigo 52.

Cando na comisión da infracción prevista no punto 10 do artigo 140 interviñesen talleres autorizados, con independencia da sanción que corresponda, propoñeráselle ao órgano competente a retirada da correspondente autorización.

4. Deberase ordenar a inmediata inmovilización do vehículo ata que se supriman os motivos determinantes da infracción nos seguintes supostos:

a) Cando sexan detectadas durante a súa comisión en estrada infraccións que deban ser denunciadas de acordo co previsto nos puntos 1, 10, 11, 12, 15.6, 15.7, 15.11, 15.18 ou 23 do artigo 140 ou no punto 2 do artigo 141.

b) Cando se detecte durante a súa comisión en estrada o incumprimento dos tempos de condución diaria ou dos períodos obrigatorios de pausa ou descanso

diario, salvo que a infracción se deba reputar leve e a distancia que aínda deba percorrer o vehículo para alcanzar o seu destino non sexa superior a 30 quilómetros.

c) Cando sexan detectadas en estrada condutas infractoras en que concorran circunstancias que poidan entrañar perigo para a seguridade, mesmo cando non concorran ningún dos supostos sinalados anteriormente.

Para os efectos previstos neste punto, os membros dos servizos de Inspección do Transporte Terrestre ou os axentes das forzas encargadas da vixilancia do transporte actuantes deberán reter a documentación do vehículo e, se é o caso, a da mercadoría, así como a correspondente autorización, ata que se emenden as causas que deron lugar á inmovilización, sendo, en todo caso, responsabilidade do transportista a custodia do vehículo, a súa carga e pertenzas.

Cando a inmovilización do vehículo poida entrañar un perigo para a seguridade, o transportista estará obrigado a trasladar o vehículo ata o lugar que designe a autoridade actuante. En caso de non facelo, tal medida poderá ser adoptada por esta. Os gastos que poidan orixinar as operacións anteriormente sinaladas serán, en todo caso, por conta do transportista, quen deberá aboalos como requisito previo á devolución do vehículo.

A autoridade actuante unicamente poderá optar por non inmovilizar o vehículo nos supostos anteriormente indicados cando concorran circunstancias baixo as cales esa medida entrañaría un maior perigo para a seguridade, as cales deberán quedar documentadas expresamente na súa denuncia.

5. A comisión das infraccións sinaladas nos puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15.6, 15.7, 15.11, 15.18, 16, 17, 18, 20, 23, 37.1 e 37.2 do artigo 140 dará lugar á perda da honorabilidade da persoa que, se é caso, ocupe o posto de xestor de transporte na empresa infractora, durante un prazo non superior a un ano, salvo que o órgano competente acorde o contrario mediante resolución motivada, por estimar que isto resultaría desproporcionado no caso concreto de que se trate.

En todo caso, entenderase desproporcionada a perda da honorabilidade cando o infractor non fose sancionado pola comisión de ningunha outra infracción moi grave nos 365 días anteriores a aquel en que cometeu a que agora se sanciona.

Para efectos do disposto neste punto, a Administración actuante deberá substanciar un expediente sancionador ao xestor de transporte, con proposta da perda de honorabilidade, independente aínda que simultaneamente á tramitación do que se substancie á empresa pola comisión da infracción de que se trate. De ser o caso, non procederá acordar a perda de honorabilidade do xestor cando este probe que os feitos constitutivos da infracción non lle resultaban imputables por razón do seu cargo.

Cando a infracción se cometese carecendo de autorización, a perda de honorabilidade afectará a persoa física que, en nome propio ou en representación dunha persoa xurídica, formalizase o contrato ou emitise a factura de que se trate.

Cando a resolución sancionadora comporte a perda da honorabilidade do xestor de transporte, o órgano que a adopte comunicarllo ao Rexistro de Empresas e Actividades de Transporte para que realice a oportuna anotación e, de oficio, o comunique, pola súa vez, á Administración competente sobre as autorizacións afectadas, co fin de que esta proceda á súa suspensión, nos termos sinalados no artigo 52.»

Oitenta e un. Suprímese o artigo 144, que queda sen contido.

Oitenta e dous. Os puntos 2, 3 e 4 do artigo 146 quedan redactados nos seguintes termos:

«2. O procedemento para a imposición das sancións previstas nesta lei axustarase ás normas específicas que se establecen nela e ás que regulamentariamente se sinalen. No non previsto nestas normas aplicarase o

establecido na Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común.

Con obxecto de establecer a posible existencia dalgún dos supostos de reincidencia ou habitualidade na conduta infractora recollidos neste capítulo, a tramitación de todo procedemento sancionador pola comisión das infraccións tipificadas nesta lei deberá incluír expresamente a consulta ao Rexistro de Empresas e Actividades de Transporte que permita coñecer se existen sancións previas que determinen a dita reincidencia ou habitualidade.

O prazo máximo en que se deberá notificar a resolución do procedemento sancionador será dun ano, contado desde a data do acordo de incoación do procedemento.

O procedemento para a imposición das sancións previstas nesta lei iniciárase de oficio por acordo do órgano competente, ben por propia iniciativa ou como consecuencia de orde superior, por pedimento razoado doutros órganos ou por denuncia.

As notificacións efectuaranse, conforme proceda, no enderezo electrónico ou postal do interesado que figure no Rexistro de Empresas e Actividades de Transporte.

Non obstante, as denuncias formuladas polos servizos de Inspección do Transporte Terrestre ou polas forzas encargadas da vixilancia do transporte en estrada, entregadas no acto ao denunciado, constituirán a iniciación do procedemento sancionador e a notificación da denuncia, sempre que aquel pague voluntariamente a sanción nese mesmo momento, tendo este pagamento as mesmas consecuencias que as establecidas no procedemento ordinario. O referido pagamento deberá efectuarse en metálico en euros ou utilizando unha tarxeta de crédito.

Os órganos das distintas administracións públicas competentes para sancionar as infraccións previstas nesta lei comunicarán ao Rexistro de Empresas e Actividades de Transporte as sancións que impoñan, con obxecto de que se realice a pertinente anotación, no prazo máximo de 30 días, contados desde a resolución sancionadora que poña fin á vía administrativa.

3. As sancións pecuniarias poderán facerse efectivas conforme o que regulamentariamente se estableza.

En todos aqueles supostos en que o interesado decida voluntariamente facer efectiva a sanción antes de que transcorran os 30 días seguintes ao da notificación do expediente sancionador, a contía pecuniaria da sanción inicialmente proposta reducirase nun 30 por cento.

O pagamento da sanción pecuniaria con anterioridade a que se dite a resolución sancionadora implicará a conformidade cos feitos denunciados e a renuncia a formular alegacións por parte do interesado e a terminación do procedemento; non obstante, deberase ditar resolución expresa. Aínda que o procedemento sancionador se dea por terminado desta maneira, o interesado poderá interpoñer idénticos recursos a aqueles que lle terían correspondido no suposto de que o procedemento terminase de forma ordinaria.

4. Con independencia do establecido no punto 2, na imposición e execución de sancións por infraccións cometidas por persoas que non acrediten a súa residencia en territorio español serán de aplicación as regras que a seguir se establecen, xunto coas que, se é o caso, se sinalen regulamentariamente de forma expresa:

a) O vehículo utilizado na realización do transporte obxecto da denuncia quedará inmovilizado ata que a empresa denunciada pague a sanción sinalada ou ben deposite o seu importe ou garanta o seu pagamento.

O depósito que, se é o caso, realice o denunciado deberá constituírse en metálico en euros ou utilizando unha tarxeta de crédito.

Cando o denunciado non faga efectivo o depósito do importe da sanción no momento da denuncia, permitiráselle, non obstante, que sinala unha persoa ou

entidade que constituía caución suficiente do pagamento do importe total da sanción proposta na denuncia, conforme o que regulamentariamente se determine.

b) Se o intento de realizar calquera notificación ao denunciado no curso do expediente sancionador resulta falido, aquela remitirase ao departamento ministerial competente en materia de transportes do país en que resida para que lle dea traslado, considerándose así realizada definitivamente a notificación.

c) Cando as sancións impostas mediante resolución que poña fin á vía administrativa non sexan satisfeitas en período voluntario, poderase proceder, se o vehículo de que se trate queda inmovilizado durante a tramitación do expediente, á súa venda en pública poxa, na forma que regulamentariamente se estableza, e o diñeiro obtido quedará afecto ao pagamento do importe da sanción, dos gastos orixinados pola inmovilización e a poxa, así como dos gastos que se poidan ter producido como consecuencia da responsabilidade do transportista pola custodia do vehículo, a súa carga e pertenzas. O sobrante, se o houber, quedará á disposición da persoa denunciada.»

Oitenta e tres. O artigo 149 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 149.

Cando a Administración se teña que facer cargo da custodia dun vehículo inmovilizado por algunha das causas previstas nesta lei, advertirá expresamente o seu titular, a través da correspondente notificación, de que se transcorren máis de dous meses sen que formule ningunha alegación, se poderá acordar o seu traslado a un centro autorizado de tratamento de vehículos para a súa posterior destrución e descontaminación.»

Oitenta e catro. Engádesse unha nova disposición adicional décima co seguinte texto:

«Décima.

Facúltase o Goberno para modificar as contías sinaladas na alínea b) do artigo 46, cando isto resulte pertinente para acomodalo aos cambios que, se é o caso, se poidan introducir na regulamentación da Unión Europea.

Así mesmo, facúltase o Goberno para incorporar ao noso ordenamento xurídico, por vía regulamentaria, as novas infraccións e criterios sancionadores que, se é o caso, poidan ser establecidos no futuro pola referida regulamentación comunitaria.

Cando a Comisión Europea, en uso das facultades que lle atribúe o artigo 6.2 b) do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de outubro de 2009, polo que se establecen as normas comúns relativas ás condicións que se deben cumprir para o exercicio da profesión de transportista por estrada e polo que se derroga a Directiva 96/26/CE determine novas infraccións cuxa comisión reiterada dea lugar á perda da honorabilidade da empresa transportista, o Goberno, na medida en que a norma comunitaria o permita, poderá establecer criterios de proporcionalidade que relacionen a dita reiteración coa dimensión da empresa infractora.»

Oitenta e cinco. Engádesse unha nova disposición adicional décimo primeira co seguinte texto:

«Décimo primeira.

1. Non obstante o disposto nos artigos 22, 43 e 102, os transportes realizados pola Cruz Vermella Española e outras entidades cuxa actividade principal sexa a prestación de servizos de asistencia sanitaria cunha finalidade humanitaria e social

de carácter xeral consideraranse complemento necesario desta e, en consecuencia, conceptuaranse como transporte privado complementario nos seguintes supostos:

- a) Transporte de persoas cuxa asistencia sanitaria realice a propia entidade benéfica.
- b) Transportes sanitarios que se realicen sen percibir ningunha retribución.
- c) Transportes sanitarios derivados de situacións especiais tales como operacións de rescate e salvamento, accidentes, catástrofes, calamidades públicas, conflitos sociais, epidemias, riscos ou sinistros colectivos e sucesos similares.
- d) Transportes sanitarios derivados de urxencias ou emerxencias non previsibles.
- e) Transporte inmediato dos lesionados en accidentes de tráfico ao correspondente centro hospitalario ou asistencial.
- f) Transportes realizados con ocasión da cobertura sanitaria, pola entidade benéfica de que se trate, de actividades deportivas, culturais e recreativas.
- g) Servizos de transporte sanitario que se desenvolvan nun territorio en que os medios de transporte público e oficial existentes resulten insuficientes para atender as necesidades desta clase de transporte no dito territorio.
- h) Servizos de transporte sanitario que se desenvolvan nun territorio en que o nivel de competencia sexa insuficiente ou inadecuado para garantir a libre elección de usuario, ao xuízo do órgano que teña a competencia en materia de sanidade no dito territorio.

Os custos que a prestación dos mencionados transportes xere ás entidades a que se refire esta disposición consideraranse incluídos no conxunto dos que estas soportan como consecuencia da súa actividade xeral de carácter humanitario e social e, por tanto, a remuneración que, se é o caso, poidan percibir pola dita prestación entenderase sempre referida á dita actividade xeral e non se lle atribuirá, en consecuencia, o carácter de percepción independente para os efectos previstos na alínea e) do artigo 102.2.

2. A Cruz Vermella Española e demais entidades benéficas, co obxecto de acreditaren o cumprimento dos requisitos establecidos na alínea d) do citado artigo 102.2, poderán substituír a documentación relativa á integración dos condutores na súa organización pola que acredite a relación desinteresada que gardan con elas os correspondentes condutores.»

Oitenta e seis. Engádesse unha nova disposición adicional décimo segunda, co seguinte texto:

«Décimo segunda.

O transporte por estrada de vehículos accidentados ou avariados que se leve a cabo no marco dunha operación de auxilio en estrada rexerese polo disposto nesta lei, sen prexuízo do que, se é o caso, se estableza na lexislación sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria acerca das condicións de realización de tales operacións ou das características que deban cumprir as empresas que as desenvolvan ou os vehículos e demais medios que se teñan que utilizar.»

Oitenta e sete. Engádesse unha nova disposición derradeira segunda co seguinte texto:

«Disposición derradeira segunda.

1. Os artigos 3, 4 e o punto 1 do artigo 12 constitúen lexislación básica, ditada ao abeiro do artigo 149.1.13.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a

competencia sobre as bases e coordinación da planificación xeral da actividade económica.

2. O artigo 14 constitúe lexislación básica ditada ao abeiro do artigo 149.1.4.^a e 16.^a da Constitución, que lle atribúen ao Estado, respectivamente, a competencia sobre a defensa e as bases e coordinación xeral da sanidade.

3. O artigo 22 e os parágrafos segundo e terceiro do punto 3 do artigo 119 dítanse ao abeiro do artigo 149.1.6.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia sobre a lexislación mercantil.

4. Os artigos 29, 30 e o último parágrafo do artigo 31, en canto se refire este último á colaboración na homologación dos plans territoriais, constitúen lexislación básica ditada ao abeiro do artigo 149.1.4.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia sobre a defensa.

5. Os puntos 2 e 3 do artigo 32 dítanse ao abeiro do artigo 149.1.29.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia sobre a seguridade pública.

6. Os artigos 37 e 38 dítanse ao abeiro do artigo 149.1.6.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia sobre a lexislación procesual.

7. Os parágrafos primeiro e terceiro do artigo 55; os puntos 10, 11, 15, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 33, 34, 35 e 37 do artigo 140; os puntos 2, 5, 11, 12, 13 e 24 do artigo 141, e os puntos 2, 3, 4, 7 e 17 do artigo 142 dítanse ao abeiro do artigo 149.1.21.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia en materia de tráfico e circulación de vehículos de motor.

8. O artigo 71, o punto 1 do artigo 72, o punto 1 do artigo 73 e os artigos 75 e 85 constitúen lexislación básica ditada ao abeiro do artigo 149.1.18.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia para ditar a lexislación básica sobre contratos administrativos.

9. O punto 2 do artigo 94 constitúe lexislación básica ao abeiro do disposto no artigo 149.1.1.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia para a regulación das condicións básicas que garantan a igualdade de todos os españois no exercicio dos dereitos constitucionais.

10. As restantes disposicións desta lei dítanse ao abeiro do disposto no artigo 149.1.21.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia sobre ferrocarrís e transportes terrestres que discorran polo territorio de máis dunha comunidade autónoma.»

Artigo segundo. *Modificación da Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea.*

Modifícase o artigo 78 e engádese unha disposición adicional décimo terceira á Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea.

Un. Suprímese o número 2 do artigo 78.

Dous. Engádese unha nova disposición adicional décimo terceira co seguinte texto:

«Disposición adicional décimo terceira. *Taxa de seguridade aérea.*

1. Créase a taxa de seguridade aérea, que se rexerá por esta lei e polas demais fontes normativas que para as taxas se establecen na Lei 8/1989, do 13 de abril, de taxas e prezos públicos.

2. Constitúe o feito impoñible da taxa de seguridade aérea a realización por parte da Axencia Estatal de Seguridade Aérea de actividades e a prestación de servizos de supervisión e inspección en materia de seguridade aérea.

3. Estarán obrigados ao pagamento da taxa, na súa condición de suxeitos pasivos contribuíntes, os pasaxeiros de saída que embarquen nos aeroportos españois, independentemente das etapas posteriores intermedias que poida realizar o voo e o destino deste. Para estes efectos, terán a consideración de pasaxeiros aquelas persoas que sexan transportadas en calidade de viaxeiros como consecuencia dun contrato de transporte ou de arrendamento. Serán

suxeitos pasivos substitutos o particular, as administracións, os organismos ou a compañía aérea transportista con quen o pasaxeiro contratase o transporte ou arrendamento.

4. A taxa non se aplicará ao transporte de viaxeiros en aeronaves de Estado españolas ou ao servizo das comunidades autónomas e outras entidades locais, sempre e cando realicen servizos públicos non comerciais, ou en aeronaves de Estado estranxeiras, no caso de que os Estados a que pertenzan concedan análoga exención ás aeronaves de Estado españolas.

5. A taxa non se exixirá ao transporte de viaxeiros cando estes adquirisen o título de transporte con data anterior á da entrada en vigor da dita taxa, con independencia da data en que se realice o dito transporte.

6. A taxa devindicarase no momento do embarque do pasaxeiro e será liquidada polo suxeito pasivo substituto ao xestor aeroportuario con antelación á saída da aeronave que transporte o pasaxeiro ou, cando así o acorde o xestor aeroportuario coa aprobación da Axencia Estatal de Seguridade Aérea, dentro dos primeiros dez días de cada mes con referencia ás devindicacións producidas no mes anterior.

7. As cantidades percibidas polo xestor aeroportuario por esta taxa serán ingresadas por este mensualmente, e sempre dentro dos quince primeiros días naturais, mediante transferencia directa á Axencia Estatal de Seguridade Aérea.

A cantidade que se transferirá cada mes (M) será a suma de todos os importes dos dereitos da Axencia Estatal de Seguridade Aérea efectivamente cobrados polo xestor aeroportuario durante o mes anterior (M-1). Esta cantidade incluírá tanto os importes facturados e percibidos polo xestor aeroportuario correspondentes ás taxas devindicadas no mes inmediato anterior (M-1), como os importes correspondentes ao efectivamente cobrado no dito mes pola facturación correspondente a meses anteriores que non se pagase no mes de devindicación, incluíndo, se é o caso, a parte proporcional dos posibles xuros por demora no pagamento.

Xunto coa liquidación mensual correspondente, o xestor aeroportuario remitirá á Axencia Estatal de Seguridade Aérea unha certificación na cal se desagreguen a cantidade ingresada polo suxeito obrigado ao pagamento e por data de devindicación da taxa, así como o número de pasaxeiros embarcados no mes inmediato anterior.

8. A contía desta taxa será de 0,579885 euros por pasaxeiro de saída.

9. Aplicaranse á contía desta taxa as reducións previstas no artigo 78.2 para a prestación patrimonial pública de seguridade aeroportuaria devindicada nos aeroportos das illas Canarias, Illes Balears, Ceuta e Melilla.

10. A xestión e o cobramento da taxa corresponde á Axencia Estatal de Seguridade Aérea, coa colaboración do xestor aeroportuario nos termos establecidos no número 7.

11. O importe íntegro do recadado por esta taxa formará parte do orzamento de ingresos da Axencia Estatal de Seguridade Aérea.»

Disposición adicional primeira. *Declaración de obrigas de servizo público.*

A declaración de novas obrigas de servizo público corresponde ao Consello de Ministros, por proposta do ministro de Fomento e logo do informe da Comisión Delegada do Goberno para Asuntos Económicos.

A revisión ou modificación das ditas obrigas unicamente requirirá o acordo do Consello de Ministros e o informe da Comisión Delegada do Goberno para Asuntos Económicos cando implique o outorgamento de novas subvencións públicas para a súa compensación ou o incremento das que xa se viñan outorgando para tal efecto.

Disposición adicional segunda. *Cambios de denominación.*

Todas as referencias ao Rexistro Xeral de Transportistas e de Empresas de Actividades Auxiliares e Complementarias do Transporte contidas na lexislación actualmente vixente deberán entenderse feitas ao Rexistro de Empresas e Actividades de Transporte.

Os termos «concesión de transporte regular de viaxeiros» e «título concesional» deberán considerarse substituídos na Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, e nas normas regulamentarias ditadas para a súa execución e desenvolvemento, polo termo «contrato de xestión de servizo público de transporte regular de viaxeiros de uso xeral».

No mesmo sentido, o termo «concesionario» substituirase polo de «contratista do servizo público».

Os termos «autorización habilitante para o transporte discrecional», «autorización de transporte público discrecional» e «autorización de transporte discrecional» deberán considerarse substituídos polos termos «autorización de transporte público».

As cualificacións dos transportes regulares de viaxeiros como permanentes ou temporais teranse por non feitas.

Disposición adicional terceira. *Certificados de competencia profesional.*

Os certificados expedidos antes do 4 de decembro de 2011 como proba da competencia profesional para o exercicio das distintas actividades de transporte e auxiliares e complementarias deste, en virtude das diferentes disposicións que ata esa data viñeron regulando esa materia, asimílanse ao certificado de competencia profesional conforme co modelo aprobado polo Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de outubro de 2009, polo que se establecen as normas comúns relativas ás condicións que se deben cumprir para o exercicio da profesión de transportistas por estrada e polo que se derroga a Directiva 96/26/CE.

Como consecuencia, modificaranse todas as anotacións na materia que figuren no Rexistro de Empresas e Actividades de Transporte substituíndo a denominación «capacitación profesional para o exercicio de (a actividade de que se trate)» pola denominación «competencia profesional para o transporte de (mercadorías ou viaxeiros) por estrada».

Disposición adicional cuarta. *Coordinación do Rexistro de Empresas e Actividades de Transporte con outros rexistros.*

1. No prazo máximo dun ano, contado desde a entrada en vigor desta lei, os ministerios de Xustiza e de Fomento adoptarán as medidas necesarias para que o Rexistro Mercantil e o Rexistro de Empresas e Actividades de Transporte estean coordinados, de maneira que se poida obter información recíproca relativa á denominación, domicilio e capital social das empresas titulares de autorizacións de transporte ou de operador de transporte, así como á identidade das persoas que teñan a súa representación.

2. No prazo máximo dun ano, contado desde a entrada en vigor desta lei, os ministerios do Interior e de Fomento adoptarán as medidas necesarias para que o Rexistro de Empresas e Actividades de Transporte e os diferentes rexistros da Dirección Xeral de Tráfico estean coordinados, de maneira que se poida obter información recíproca en relación cos seus contidos.

3. De conformidade co disposto no artigo 11.2.a) da Lei orgánica 15/1999, do 13 de decembro, de protección de datos de carácter persoal, para a expedición de información entre os sistemas dos rexistros a que se refire esta disposición non será necesario o consentimento do afectado.

En aplicación dos principios recollidos no artigo 4 da Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo

común, a obtención de información conforme esta disposición non devindicará ningún arancel.

Disposición adicional quinta. *Rexistro dos títulos e licenzas habilitantes para a realización de transporte por ferrocarril.*

As obrigas rexistras sinaladas no artigo 53 da Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, serán tamén de aplicación aos títulos e licenzas habilitantes para a realización de transporte por ferrocarril, aínda que ese artigo estea dentro do seu título II.

Disposición adicional sexta. *Acción directa contra o cargador principal nos supostos de intermediación.*

Nos supostos de intermediación na contratación de transportes terrestres, o transportista que efectivamente realizase o transporte terá acción directa pola parte impagada contra o cargador principal e todos os que, se é o caso, o precedesen na cadea de subcontratación, en caso de falta de pagamento do prezo do transporte por parte de quen o contratase, agás no suposto previsto no artigo 227.8 do texto refundido da Lei de contratos do sector público, aprobado polo Real decreto legislativo 3/2011, do 14 de novembro.

Disposición transitoria primeira. *Servizos regulares de transporte de viaxeiros por estrada de uso xeral cun baixo índice de utilización e servizos regulares temporais.*

As autorizacións especiais outorgadas ao abeiro dos suprimidos artigos 87 e 88 da Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, para a explotación de servizos públicos regulares de viaxeiros por estrada de uso xeral de baixo índice de utilización e de servizos regulares temporais continuarán vixentes ata que expire o prazo polo que foron outorgadas.

Desde a entrada en vigor desta lei, a prestación desa clase de servizos deberá ser obxecto dun contrato de xestión de servizo público axustado ao novo réxime de aplicación aos servizos regulares de viaxeiros de uso xeral.

Disposición transitoria segunda. *O Rexistro de Empresas e Actividades de Transporte.*

1. O Ministerio de Fomento deberá facer efectiva a publicidade plena do Rexistro, nos termos sinalados na alínea a) do punto 6 do artigo 53 da Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, nun prazo non superior a un ano, contado desde a data de entrada en vigor desta lei.

2. Unha vez cumpridas as previsións contidas no punto anterior desta disposición en materia de publicidade rexistral, poderase suprimir, regulamentariamente, a exigencia de que algunha clase de autorizacións de transporte, ou a totalidade destas, se documente formalmente en tarxetas de transporte, cando isto non supoña detrimento do adecuado control do cumprimento das regras de ordenación do mercado.

Disposición transitoria terceira. *Equipamento informático das empresas e comunicacións electrónicas.*

Aqueles que sexan titulares de autorizacións de transporte ou de operador de transporte no momento da entrada en vigor desta lei non estarán obrigados a acreditar a disposición da sinatura electrónica e o equipamento informático sinalados na alínea e) do artigo 43.1 da Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, ata que teñan que realizar o máis próximo visado das súas autorizacións con posterioridade ao ano 2014.

A comunicación por medios electrónicos entre a Administración e os titulares de autorizacións, licenzas e contratos, prevista no artigo 56 da mencionada lei, non se aplicará ata que, de conformidade co sinalado no parágrafo anterior, os suxeitos afectados estean obrigados a dispoñer de sinatura e equipamento informático.

Disposición transitoria cuarta. *Realización de oficio do visado das autorizacións reguladas na Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres.*

A realización do visado das autorizacións reguladas na Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, comezará a realizala de oficio a Administración desde que todos os suxeitos afectados estean obrigados a dispoñer de enderezo e sinatura electrónica e do equipamento informático de conformidade co sinalado na disposición transitoria anterior.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

1. Quedan derogados o título VI (artigos 150 a 165) da Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres; os artigos 52 e 53, o punto 3 do artigo 73 e os títulos VII e VIII do Real decreto 1211/1990, do 28 de setembro, polo que se aproba o Regulamento da Lei de ordenación dos transportes terrestres; o Decreto do 7 de xullo de 1936, polo que se aproba o Regulamento sanitario dos transportes terrestres; a Orde ministerial do 9 marzo de 1942, que dita con carácter xeral as normas de aplicación do beneficio da redución de prezo en favor das familias numerosas nos billetes de ferrocarrís; a Orde ministerial do 27 de febreiro de 1946, pases nos servizos públicos de transporte de viaxeiros; a Orde ministerial do 3 de agosto de 1950, tarifas de facturación de equipaxes e encargos nas estacións de autobuses; a Orde ministerial do 14 de abril de 1988, de substitución de concesións de transporte regular de viaxeiros por estrada; a Orde ministerial do 3 de decembro de 1992 pola que se determinan as condicións esenciais das autorizacións de transporte público de mercadorías e de axencias de transportes, para efectos do disposto no artigo 200, en relación co 198 c) e 201.6 do Regulamento de ordenación dos transportes terrestres; a Orde ministerial do 20 de xuño de 1995 pola que se modifican os réximes de suspensión e de rehabilitación das autorizacións de transporte por estrada e das súas actividades auxiliares e complementarias; a Orde ministerial do 23 de xullo de 1997 pola que se desenvolve o Regulamento da Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres en materia de cooperativas de transportistas e sociedades de comercialización, e cantas outras disposicións de igual ou inferior rango ao desta lei se opoñan ao que se dispón nela.

2. Sen prexuízo do disposto no punto anterior, declárase expresamente vixente a Orde do 2 de agosto de 2001 pola que se desenvolve o artigo 235 do Regulamento da Lei de ordenación dos transportes terrestres, en materia de supresión e protección de pasos a nivel.

Disposición derradeira primeira. *O Regulamento da Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres.*

1. Declárase vixente o Regulamento da Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, aprobado polo Real decreto 1211/1990, do 28 de setembro, e as disposicións ditadas para a súa execución, no que non se opoñan ao disposto nesta lei nin nas disposicións aprobadas pola Unión Europea que resulten de aplicación na materia.

2. No prazo de dous anos, contados desde a entrada en vigor desta lei, o Goberno adaptará o referido regulamento ás modificacións introducidas no contido da Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres.

Disposición derradeira segunda. *Títulos competenciais.*

As disposicións desta lei, mediante a cal se modifica a Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, dítanse ao abeiro dos seguintes títulos competenciais:

1. As que modifican o artigo 22 e os parágrafos segundo e terceiro do punto 3 do artigo 119, así como a disposición transitoria terceira, ao abeiro do artigo 149.1.6.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia sobre a lexislación mercantil.

2. A que modifica o artigo 38, ao abeiro do artigo 149.1.6.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia sobre a lexislación procesual.

3. As que modifican o artigo 71, o punto 1 do artigo 72, o punto 1 do artigo 73 e os artigos 75 e 85 constitúen lexislación básica ditada ao abeiro do artigo 149.1.18.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia para ditar a lexislación básica sobre contratos administrativos.

4. As que modifican os puntos 10, 11, 15, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 33, 34, 35 e 37 do artigo 140; os puntos 2, 5, 11, 12, 13 e 24 do artigo 141, e os puntos 2, 3, 4, 7 e 17 do artigo 142, ao abeiro do artigo 149.1.21.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia en materia de tráfico e circulación de vehículos de motor.

5. As restantes disposicións, ao abeiro do disposto no artigo 149.1.21.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia sobre ferrocarrís e transportes terrestres que transcorran polo territorio de máis dunha comunidade autónoma.

Disposición derradeira terceira. *Autorización para elaborar un texto refundido da Lei de ordenación dos transportes terrestres.*

Autorízase o Goberno para que, no prazo dun ano, contado desde a entrada en vigor desta lei, refunda nun só texto a Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, e as diversas modificacións desta que se foron producindo desde a súa entrada en vigor, regularizando, aclarando e harmonizando os preceptos refundidos entre si.

Disposición derradeira cuarta. *Entrada en vigor.*

1. Esta lei entrará en vigor aos vinte días da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

2. Sen prexuízo do establecido no punto anterior, o artigo segundo entrará en vigor aos tres meses da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto,

Mando a todos os españois, particulares e autoridades, que cumpran e fagan cumprir esta lei.

Madrid, 4 de xullo de 2013.

JUAN CARLOS R.

O presidente do Goberno,
MARIANO RAJOY BREY