

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres.¹

(BOE 182, 31/07/1987)

Exposición de Motivos

La hasta ahora vigente legislación reguladora del transporte por carretera data, en sus normas básicas, de 1947, la del transporte ferroviario, de 1877. Desde las fechas citadas hasta nuestros días se han producido en la realidad infraestructural sobre la que las referidas normas incidían, profundísimos cambios que afectan a los aspectos técnico, económico, social y político del transporte.

La falta de adecuación de unas normas promulgadas hace casi medio siglo, en su caso, y más de uno en el otro, para regular un transporte que se lleva a cabo con unos medios técnicos muy diferentes a los que en ellas pudieron preverse, y para establecer las pautas con que hacer frente a unas necesidades de desplazamiento encuadradas en una realidad sociológica distinta, y en un contexto económico y político absolutamente diversos a los existentes cuando fueron redactadas, hacían que la revisión general de las mismas fuera una tarea auténticamente inaplazable.

Hay que tener en cuenta, además, que el sector del transporte, lejos de caracterizarse por la existencia de unos principios permanentes que postulen la prolongada continuidad de las normas, tal y como ocurre en otros sectores del ordenamiento, se enmarca en lo que la iuspublicística alemana ha denominado expresivamente terreno de la «ley-medida», en el que las normas se han de caracterizar por su variabilidad, a fin de ser utilizadas como «medidas» ante las situaciones contingentes en que se desarrolla normalmente la realidad que tratan de regular.

Ello ha hecho que, en la práctica, hayan proliferado en la regulación del transporte las normas de carácter reglamentario, que, con una cobertura de legalidad, muchas veces dudosa, han tratado, de forma sistemática y dispersa, de hacer frente a las nuevas necesidades surgidas, creándose una fronda legislativa, en la que el solo hecho de determinar cuáles eran las normas vigentes constituía por sí misma, muchas veces, un auténtico problema.

Por ello, la Ley que ahora se promulga, partiendo del diseño de un sistema flexible en el que tienen cabida las diferentes situaciones fácticas, que, como mínimo a medio plazo, puedan presentarse, realiza una derogación expresa de todas las normas con rango de Ley formal, reguladoras del transporte por carretera y por ferrocarril, y prevé que en el momento de entrada en vigor de sus reglamentos generales queden, asimismo, derogadas el resto de las normas reguladoras de las citadas materias, excepto las que expresamente se declaren vigentes.

Establece, pues, la Ley un punto cero en la regulación del transporte terrestre, lo que forzosamente ha obligado a que la misma tenga una cierta extensión, pese al notable esfuerzo sintetizador realizado, como puede apreciarse sin más que ver el conjunto de disposiciones

¹ Véase RD 1211/1990, 28 septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE de 8 de octubre).

derogadas por la presente Ley.

La Ley realiza la ordenación del transporte terrestre en su conjunto, estableciendo normas de general aplicación, y así, los títulos preliminar y primero, se aplican, de forma global, a la totalidad de los modos de transporte terrestre, regulándose en los títulos sucesivos, de forma específica, el transporte por carretera y por ferrocarril. En relación con los transportes por cable y por trolebús, dada la más reciente promulgación de su legislación reguladora, y el carácter especial de la misma, se ha optado por una remisión a su normativa específica, sin perjuicio de su encuadramiento en el contexto de ordenación general del transporte terrestre, a través de la aplicación a los mismos de los referidos Títulos preliminar y primero de la Ley, además de la disposición adicional tercera, por lo que respecta al transporte por cable.

Dentro del más estricto respeto de las competencias de las Comunidades Autónomas y de las Entidades Locales, y, asimismo, del sistema constitucional y legal de atribución normativa y jerarquización de fuentes, la Ley pretende confesadamente su aplicación por vía directa o supletoria, al mayor ámbito en que ello resulte jurídicamente posible, partiendo de la idea de que el mantenimiento de un sistema común de transporte resulta absolutamente imprescindible para la vigencia efectiva de una serie de principios constitucionales entre los que se cita expresamente en el articulado la existencia de una unidad de mercado en todo el territorio del Estado.

Ello ha llevado a intentar establecer un sistema lo suficientemente flexible para que las características propias de las diversas Comunidades Autónomas puedan ser desarrolladas por éstas, dentro del marco general de la Ley, sin que para ello sea preciso que cada Comunidad Autónoma promulgue su propia regulación ordenadora del transporte, si así lo estima oportuno.

Este diseño de un sistema común de transportes, presidido por un marco normativo homogéneo, aunque compatible con los distintos desarrollos que las diferentes situaciones territoriales implique, se complementa con una delegación prácticamente total de las competencias ejecutivas, y aun normativas, estatales, que deban realizarse a nivel regional y local, lo que conlleva, y ello se establece explícitamente en la Ley Orgánica de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, la desaparición de la Administración del Estado anteriormente competente.

En definitiva, el sistema que se trata de conseguir es claro: Se intenta que el marco normativo general y la dirección global del sistema de transportes sea común en todo el Estado; ello se hace compatible con la existencia de normas diferenciadas, que, sin violentar dicho sistema general, den respuestas distintas a necesidades territoriales diferentes, según la voluntad de las distintas Comunidades Autónomas, y se atribuye la gestión única del referido sistema a las Entidades territoriales, evitándose la superposición de varias Administraciones diferentes en el ámbito regional.

Hay que añadir, además, que la Ley se aplica tanto al transporte interurbano como al urbano, respetándose en éste la competencia municipal, y acabando, de esta forma, con un vacío normativo que era causa de importantes disfunciones.

Por lo que se refiere a los principios económicos y sociales que la presiden, hay que decir que la Ley, respetando en todo caso el sistema de mercado y el derecho de libertad de empresa, constitucionalmente reconocidos, tiende, en todo caso, a que la empresa de transportes actúe en el mercado con el mayor grado de autonomía posible, permitiendo, a la vez, una graduación de intervencionismo administrativo, según cuáles sean las circunstancias existentes en cada

momento.

La Ley contribuye a flexibilizar el sistema de ordenación del transporte, y a potenciar a las empresas que intervienen en dicho sector, a través de un amplio abanico de medidas, entre las cuales figuran la mejora del funcionamiento del sistema de ejercicio de la profesión de transportistas de viajeros, mediante el mecanismo de ligar las concesiones de servicios regulares y las autorizaciones habilitantes para el transporte discrecional, que posibilita que los transportistas regulares puedan -salvo excepciones- realizar también transporte discrecional, y que los transportistas discretionales accedan al transporte regular, la no exigencia de que los vehículos sean propiedad del transportista, permitiendo otros sistemas de disponibilidad de los mismos, tales como el arrendamiento, que flexibilizarán su utilización y potenciarán su aprovechamiento; la previsión de la constitución de cooperativas y la realización de otras formas de colaboración entre transportistas, uniéndose entre sí para crear canales de comercialización y oferta de transportes, de una dimensión adecuada, paliando así la situación de atomización, que es uno de los principales problemas con los que se enfrenta el sector.

También puede destacarse, respecto a los servicios de transporte regular de viajeros, la previsión de otras fórmulas de gestión diferentes de la figura tradicional de la concesión, como el concierto y la gestión interesada. En estos mismos servicios se acortan los plazos de duración de las concesiones, posibilitándose una variación de los mismos en función de las características de las diferentes líneas, se flexibiliza su régimen de explotación, pudiendo las empresas concesionarias, dentro de los límites establecidos por la Administración, realizar las modificaciones en las condiciones de prestación, frecuencia de expediciones, etc., que la realidad social demande, y se posibilita la utilización de diferentes vehículos para la prestación del servicio, no exigiéndose la propiedad de los mismos, y facilitándose la colaboración temporal de otros transportistas para hacer frente a intensificaciones eventuales de tráfico. Asimismo, se prevén juntamente con las concesiones tradicionales para servicios lineales, otras de carácter zonal, que comprenderían, como regla general, todos los transportes regulares permanentes de uso general y de uso especial, y por último, se establece un régimen especial para las líneas de débil tráfico, de carácter generalmente rural, promovándose la creación y continuidad de las mismas, y la flexibilización de su explotación.

En cuanto al transporte discrecional, la nueva legislación introduce, asimismo, importantes medidas flexibilizadoras, especialmente en el transporte de mercancías, permitiendo como regla general que la misma autorización habilite, tanto para realizar transportes de carga completa, como de carga fraccionada, y con reiteración o no de itinerario. Por lo que se refiere al sistema autorizador de dicho transporte discrecional, hay que señalar que, junto con las autorizaciones tradicionales referidas a un vehículo concreto, la nueva Ley posibilita otras en las que los vehículos no estén determinados, previéndose incluso la posibilidad de autorizaciones sin condicionamiento del número de vehículos ni del volumen de carga; como regla general las referidas autorizaciones serán otorgadas sin plazo de duración prefijado. Por otra parte, la atención administrativa se concentra ahora -a diferencia del régimen anterior- en el vehículo tractor y no en el remolque o semirremolque, en cuanto al transporte realizado en conjuntos articulados. Por último, cabe destacar que se posibilita la utilización de la colaboración de otras empresas para atender intensificaciones coyunturales de la demanda con criterios análogos a los citados en el transporte regular.

En relación con las actividades complementarias y auxiliares del transporte, la Ley establece agencias de carga completa y carga fraccionada, y permite que se lleve a cabo, con radio de acción nacional, mediación en el transporte de carga fraccionada (paquetería), en coherencia con la posibilidad antes aludida de que cualquier transportista realice tal tipo de carga con el

itinerario o con la periodicidad que estime conveniente.

No puede olvidarse, dentro de todas estas medidas que enumeramos, referentes a la flexibilización del sistema de Ordenación del Transporte, la desaparición del derecho de tanteo ferroviario, y, en general, de las medidas de protección a ultranza del ferrocarril, que son sustituidas por un sistema de competencia intermodal basado en la libertad de elección del usuario, sin perjuicio de la previsión de medidas públicas correctoras cuando el interés público así lo requiera.

Por último, hay que señalar que la Ley realiza una nueva regulación del transporte ferroviario, que viene a sustituir a las ya centenarias leyes ferroviarias de fines del siglo pasado, y primeros del actual, así como los Decretos-leyes, que, en 1962 y 1964, definieron el régimen jurídico de RENFE.

La parte más relevante de esta regulación quizá sea la que define la Red Nacional Integrada de Transporte Ferroviario, que constituye el soporte básico de las comunicaciones ferroviarias nacionales, y cuya responsabilidad se encomienda por la Ley, en concordancia con el marco constitucional, a la Administración del Estado, en régimen de gestión directa, a través de la Sociedad Estatal «Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles» (RENFE).

Asimismo, hay que destacar que se actualiza el régimen jurídico básico de RENFE, ajustándolo a las previsiones de la Ley General Presupuestaria, perfilando los mecanismos de control de dicha Red Nacional por la Administración del Estado, sin mengua de su conveniente autonomía de gestión, y recogiendo las modernas técnicas de planificación de objetivos a través de contratos-programa, así como los conceptos de obligaciones de servicio público y normalización de cuentas, en línea con el Derecho derivado de las Comunidades Europeas.

La Ley realiza, por otra parte, del modo más sintético posible, la regulación -obligada, aun cuando su previsible aplicación sea seguramente reducida- de los ferrocarriles de transporte privado, estableciendo, en cuanto a los primeros, las normas básicas para la gestión directa o indirecta de los correspondientes servicios, en línea con los principios inspiradores del resto de la Ley, y sometiendo los segundos al régimen de autorización administrativa.

TITULO PRELIMINAR

CAPITULO PRIMERO. Ambito de aplicación

Artículo 1.

1. Se regirán por lo dispuesto en esta Ley:

1.º Los transportes de viajeros y mercancías, teniendo en consideración de tales aquellos realizados en vehículos automóviles que circulen sin camino de rodadura fijo, y sin medios fijos de captación de energía, por toda clase de vías terrestres urbanas o interurbanas, de carácter público, y asimismo, de carácter privado, cuando el transporte que en los mismos se realice sea público.

2.º Las actividades auxiliares y complementarias del transporte, considerándose como tales a los efectos de esta Ley, la actividad de agencia de transportes, la de transitario, los centros de

información y distribución de cargas, las funciones de almacenaje y distribución, la agrupación y facilitación de las llegadas y salidas a través de estaciones de viajeros o de mercancías, y el arrendamiento de vehículos.

3.º Los transportes por ferrocarril, considerándose como tales aquellos en los que los vehículos en los que se realiza circulan por un camino de rodadura fijo, que les sirve de sustentación y de guiado, constituyendo el conjunto camino-vehículo una unidad de explotación.

2. Los transportes que se lleven a cabo en trolebús, así como los realizados en teleféricos u otros medios en los que la tracción se haga por cable, y en los que no exista camino de rodadura fijo, estarán sometidos a las disposiciones de los títulos preliminar y primero de la presente Ley, rigiéndose en lo demás por sus normas específicas.

Serán de aplicación, no obstante, al transporte por cable las reglas establecidas en la disposición adicional tercera.

Artículo 2.

La presente Ley será de aplicación directa, en relación con los transportes y actividades auxiliares o complementarias de los mismos, cuya competencia corresponda a la Administración del Estado. Asimismo, se aplicará a aquellos transportes y actividades cuya competencia corresponda a las Comunidades Autónomas, y a la Administración Local, con el carácter supletorio o directo que en cada caso resulte procedente, de conformidad con el ordenamiento constitucional, estatutario y legal².

Las disposiciones contenidas en el Capítulo VII del Título III y en los Capítulos II y V del Título IV se considerarán de aplicación supletoria respecto de las que, conforme a sus Estatutos, puedan dictar las Comunidades Autónomas³.

CAPITULO II. Principios generales

Artículo 3.

La organización y funcionamiento del sistema de transportes se ajustará a los siguientes principios:

- a) Establecimiento y mantenimiento de un sistema común de transporte en todo el Estado, mediante la coordinación e interconexión de las redes, servicios o actividades que lo integran, y de las actuaciones de los distintos órganos y Administraciones Públicas competentes.
- b) Satisfacción de las necesidades de la comunidad con el máximo grado de eficacia y con el mínimo coste social.
- c) Mantenimiento de la unidad de mercado en todo el territorio español, conforme al artículo 139.2 de la Constitución.

Artículo 4.

1. Los poderes públicos promoverán la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte de los ciudadanos, en el conjunto del territorio español, en condiciones idóneas de seguridad, con atención especial a las categorías sociales desfavorecidas y a las personas con capacidad

² Inciso 2º del párrafo 1º del artículo 2 declarado inconstitucional por sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, 27 junio (BOE 29 julio).

³ Párrafo 2º del artículo 2 declarado inconstitucional por sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, 27 junio (BOE 29 julio).

reducida, así como a las zonas y núcleos de población alejados o de difícil acceso.

2. La eficacia del sistema de transportes deberá, en todo caso, quedar asegurada mediante la adecuada utilización de los recursos disponibles, que posibiliten la obtención del máximo rendimiento de los mismos. Los poderes públicos velarán, al respecto, por la coordinación de actuaciones, unidad de criterios, celeridad y simplificación procedimentales y eficacia en la gestión administrativa.

3. En el marco del principio de unidad de mercado, los poderes públicos buscarán la armonización de las condiciones de competencia entre los diferentes modos y empresas de transporte, tenderán a evitar situaciones de competencia desleal, y protegerán el derecho de libre elección del usuario, y la libertad de gestión empresarial, que únicamente podrán ser limitadas por razones inherentes a la necesidad de promover el máximo aprovechamiento de los recursos y la eficaz prestación de los servicios.

CAPITULO III. Régimen de competencias y coordinación de las mismas

Artículo 5.

1. El ejercicio de sus competencias por los distintos órganos administrativos no podrá realizarse de tal manera que impida u obstaculice la efectividad de las encomendadas a los restantes en cuanto éstas fueran conducentes al cumplimiento de los principios establecidos en el artículo 3.

2. La Administración del Estado deberá promover la coordinación de sus competencias con las de las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, estableciendo, en su caso, con las mismas los convenios u otras fórmulas de cooperación que resulten precisas en orden a la efectividad de las mismas y a la adecuada consecución de los principios establecidos en el artículo 3.

Artículo 6.

El Gobierno de la Nación, de conformidad con lo previsto en el artículo 97 de la Constitución, fija los objetivos de la política general de transportes, y en el ámbito de su competencia asegura la coordinación de los distintos tipos de transporte terrestre entre sí, y con los demás modos de transporte, y procura la adecuada dotación de las infraestructuras precisas para los mismos.

Artículo 7.

De conformidad con los criterios señalados en los artículos anteriores, corresponde a los poderes públicos:

- a) Formular las directrices y objetivos de la política de transportes terrestres en sus distintos niveles.
- b) Planificar o programar el sistema de transportes terrestres en los términos establecidos en la presente Ley.
- c) Promulgar las normas necesarias para la adecuada ordenación de los transportes terrestres, en desarrollo o en concordancia con la presente Ley.
- d) Gestionar directamente por sí mismos, o indirectamente, a través de contrato, los servicios asumidos como propios, de conformidad con lo previsto en esta Ley, por razones de interés público.
- e) Expedir las correspondientes autorizaciones o licencias administrativas que habiliten a los

particulares para la prestación de servicios y la realización de actividades de transporte de titularidad privada, sujetos a control por razones de ordenación o policía administrativa.

f) Ejercer las funciones de inspección y sanción en relación con los servicios y actividades de transportes terrestres.

g) Adoptar en general las medidas necesarias para asegurar el correcto funcionamiento del sistema de transportes terrestres.

Artículo 8.

Las competencias que, en materia de transportes, corresponden al Estado, serán ejercidas por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, salvo que estén atribuidas al Gobierno u otro órgano de la Administración, conforme a los preceptos de esta Ley o del resto del ordenamiento jurídico vigente.

CAPITULO IV. Órganos de coordinación interadministrativa

Artículo 9.

1. Para promover y facilitar el ejercicio coordinado de las potestades públicas por las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónoma, y asegurar el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación, se crea, con carácter de órgano consultivo y deliberante, la Conferencia Nacional de Transportes, que estará constituida por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y por los Consejeros de las Comunidades Autónomas, competentes en el ramo de transportes. Cuando la naturaleza de los asuntos a tratar así requiera, podrán incorporarse a la citada Conferencia representantes de otros Departamentos de la Administración Central, o de las Comunidades Autónomas afectadas.

2. La Conferencia Nacional de Transportes tendrá su sede en la capital del Estado. Su Presidente será el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y se reunirá, al menos, dos veces al año.

3. La convocatoria de la Conferencia se efectuará por su Presidente, ya se trate de reunión ordinaria, o de las extraordinarias que se celebren para el tratamiento de asuntos que no admitan demora. En este último caso, la convocatoria podrán también formularse a instancia de cualquiera de sus miembros.

Artículo 10.

Los entes públicos representados en la Conferencia Nacional de Transportes podrán someter al conocimiento de la misma cuantos asuntos relevantes de su competencia puedan tener incidencia en el funcionamiento y coordinación del sistema de transporte, y especialmente los siguientes:

a) Los proyectos de programación o planificación de los sectores del transporte terrestre, de las distintas Administraciones Públicas, previamente a su aprobación por el órgano correspondiente.

b) Los anteproyectos de Leyes y proyectos de Reglamentos en materia de transportes, elaborados por las distintas Administraciones Públicas.

c) Las previsiones generales sobre las actuaciones del Estado en relación con acuerdos o convenios internacionales en materia de transportes.

- d) Las incidencias entre Administraciones en materia de transportes cuando afecten al funcionamiento general del sistema, y las actuaciones de coordinación entre las mismas.
- e) Cuantos asuntos en la materia revistan relevancia y no alcancen la conformidad de la Comisión de Directores Generales a la que se refiere el artículo siguiente.

Artículo 11.

1. Al objeto de llevar a cabo la coordinación inmediata y ordinaria de las competencias estatales y autonómicas, y de asegurar la efectividad del cumplimiento de los fines atribuidos a la Conferencia Nacional de Transportes, existirá, con idéntico carácter de órgano deliberante, la «Comisión de Directores Generales de Transporte», integrada por los titulares de las Direcciones Generales competentes en materia de transporte terrestre de la Administración Central y de las Comunidades Autónomas. La Comisión estará presidida por el Director General de Transportes Terrestres de la Administración del Estado, y se reunirá al menos cuatro veces al año.

Cuando la naturaleza de los asuntos a tratar así lo requiera, podrán incorporarse a la Comisión los titulares de otras Direcciones Generales de las citadas Administraciones.

2. La Comisión de Directores Generales de Transportes actuará como órgano ordinario de coordinación técnica y administrativa en materia de transportes terrestres, entre las distintas Administraciones Públicas, y deliberará sobre cuantos asuntos de la competencia de sus miembros puedan afectar al adecuado funcionamiento del sistema de transportes.

Asimismo, la referida Comisión actuará como órgano de apoyo y de discusión previa de cuantos asuntos sean de la competencia de la Conferencia Nacional de Transportes, la cual podrá delegarle el conocimiento de los asuntos de su competencia.

La Comisión de Directores Generales podrá crear las Subcomisiones y grupos de trabajo que resulten necesarios.

TITULO PRIMERO. Disposiciones comunes a los diferentes modos de transporte terrestre

CAPITULO PRIMERO. Directrices generales

Artículo 12.

1. Conforme a lo establecido en el artículo 38 de la Constitución, y de acuerdo con los principios generales recogidos en los artículos 3 y 4 de la presente Ley, el marco de actuación en el que habrán de desarrollarse los servicios y actividades de transporte es el de economía de mercado, con la obligación, a cargo de los poderes públicos, de promover la productividad y el máximo aprovechamiento de los recursos.

2. La actuación pública en el sector se sujetará a lo establecido en esta Ley para cada modo o clase de transporte, correspondiendo a los poderes públicos la misión de procurar la eficaz prestación de los servicios de titularidad pública, así como las funciones de policía o fomento de los transportes de titularidad privada.

Artículo 13.

Por los órganos competentes de la Administración, a fin de posibilitar el cumplimiento de los principios expresados en los artículos 3 y 4, podrán adoptarse, durante el tiempo preciso, y en las formas previstas en esta Ley y en sus normas de desarrollo, medidas que promuevan la corrección de las posibles deficiencias estructurales del sistema de transportes, tendiendo a la eliminación de las insuficiencias y de los excesos de capacidad, y vigilando la implantación y mantenimiento de servicios o actividades del transporte, acordes con las necesidades de la demanda.

Artículo 14.

El Gobierno podrá suspender, prohibir o restringir total o parcialmente, por el tiempo que resulte estrictamente necesario, la realización de alguna o algunas clases de servicios o actividades de transporte objeto de la presente Ley, ya fueren de titularidad pública o privada, por motivos de defensa nacional, orden público, sanitarios u otras causas graves de utilidad pública o interés social, que igualmente lo justifiquen. Dichas medidas podrán, en su caso, justificar la procedencia de las indemnizaciones que pudieran resultar aplicables conforme a la legislación vigente⁴.

CAPITULO II. Programación y planificación

Artículo 15.

1. La Administración podrá programar o planificar la evolución y desarrollo de los distintos tipos de transportes terrestres, a fin de facilitar el desarrollo equilibrado y armónico del sistema de transportes.

2. Los programas o planes contendrán especialmente previsiones sobre las siguientes cuestiones:

- a) Los servicios o actividades de gestión pública directa.
- b) El diseño general o parcial de la red de transportes regulares o de sus ejes básicos en el transporte de viajeros por carretera y de la Red Nacional Integrada en el transporte ferroviario.
- c) Las restricciones o condicionamientos para el acceso al mercado, si procedieran.
- d) Las prohibiciones o restricciones de transporte en zona o zonas determinadas, si procedieran.
- e) Las medidas de fomento y apoyo al transporte o a determinadas clases del mismo, si procedieran.

Artículo 16.

1. El procedimiento de elaboración y aprobación de los programas o planes previstos en el artículo anterior, se determinará reglamentariamente. En todo caso existirán los trámites de información pública, e informe del Consejo Nacional de Transportes, regulado en el artículo 36.

2. Los órganos administrativos competentes elaborarán, en desarrollo de los planes de

⁴ Inciso "u otras causas graves de utilidad pública e interés social que igualmente lo justifiquen" declarado contrario al orden constitucional de competencias, por sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, 27 junio (BOE 29 julio).

transportes aprobados, y tras la aplicación de métodos de selección de inversiones, esquemas directores que contengan las redes de transportes definidas y previstas, así como las prioridades referentes a su modernización, adaptación y ampliación, referidas a su período de vigencia.

CAPITULO III. Régimen económico-financiero de los servicios y actividades de transporte terrestre

Artículo 17.

1. Las empresas prestadoras de los servicios de transporte público a los que se refiere la presente Ley o de actividades auxiliares o complementarias del mismo, llevarán a cabo su explotación con plena autonomía económica, gestionándolos de acuerdo con las condiciones en su caso establecidas, a su riesgo y ventura, con las excepciones que en su caso se establezcan en relación con las empresas públicas ferroviarias.

2. No obstante lo previsto en el punto anterior, en los transportes públicos prestados mediante concesión administrativa serán aplicables en relación con las cuestiones a las que dicho punto se refiere, las disposiciones de la legislación de contratos del Estado, sobre régimen económico del contrato de gestión de servicios públicos, en concordancia con los preceptos de esta Ley.

Artículo 18.

El precio de los transportes discrecionales de viajeros y mercancías y el de las actividades auxiliares y complementarias de transporte, será libremente fijado por las partes contratantes.

No obstante, cuando una Comunidad Autónoma haya establecido tarifas de obligado cumplimiento para los transportes interurbanos de viajeros en vehículos de turismo que se desarrollen íntegramente en su territorio, éstas serán también de aplicación a cuantos servicios de esta clase se inicien en el mismo, sea cual fuere el lugar en que finalicen.

Tampoco estarán sometidos a tarifas aprobadas por la Administración los transportes regulares de viajeros temporales o de uso especial.

Artículo 19.

1. Las tarifas del transporte público y de las actividades auxiliares y complementarias del transporte deberán cubrir la totalidad de los costes reales en condiciones normales de productividad y organización, y permitirán una adecuada amortización y un razonable beneficio empresarial y una correcta prestación del servicio o realización de la actividad, no dejando de retribuir, en su caso, las prestaciones complementarias.

2. La estructura tarifaria se ajustará a las características del transporte o de la actividad auxiliar o complementaria del mismo de que en cada caso se trate, y se configurará de forma que fomente la inversión, la seguridad y la calidad.

3. La revisión de las tarifas se autorizará por la Administración, de oficio o a petición de los titulares de los servicios o actividades de transporte o, en su caso, de las asociaciones empresariales o de usuarios.

La revisión podrá ser individualizada o de carácter general para los transportes de una determinada clase, y procederá cuando hayan sufrido variación las partidas que integran la estructura de costes de modo que se altere significativamente el equilibrio económico del servicio o de la actividad, impidiéndose atender las finalidades previstas en el punto 1.

Tanto la fijación inicial como las sucesivas revisiones de las tarifas deberán realizarse teniendo en cuenta la situación, las modificaciones y la interacción recíproca del conjunto de variables que se determinen como elementos integrantes de la estructura tarifaria.

4. No obstante lo previsto en el punto 1 anterior, excepcionalmente podrán establecerse, en los servicios en los que existan motivos económicos o sociales para ello, tarifas a cargo del usuario más bajas de las que resultarían por aplicación de lo dispuesto en dicho punto, estableciéndose un régimen especial de compensación económica u otras fórmulas de apoyo a las correspondientes empresas por parte de las Administraciones afectadas o interesadas. Dicho régimen especial de apoyo podrá extenderse a otras clases de transporte por razones de perfeccionamiento tecnológico o mejoras del sistema de transporte que se lleven a cabo en supuestos determinados.

En ningún caso se admitirán subvenciones o apoyos que cubran déficit imputables a una inadecuada gestión empresarial.

5. No obstante, lo dispuesto en el número 3 de este artículo, dentro del segundo trimestre de cada año, la Administración procederá a una revisión de carácter general de las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera en régimen de concesión, la cual se ajustará a las siguientes reglas:

a) Dicha revisión tendrá como fundamento la modificación de los precios calculada como la variación anual de la media de los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística en el año natural anterior de los índices de precios al consumo (grupo general para el conjunto nacional) sobre la misma media del año precedente (en adelante ΔIPC_{medio}) y la modificación del número de viajeros-kilómetro realizados en cada concesión en el año natural anterior (en adelante V_{kmr}) en relación con la misma magnitud correspondiente al año precedente (en adelante V_{kmr-1}).

A estos efectos, la revisión se realizará calculando el coeficiente C, mediante la expresión: $C = 1 + \Delta IPC_{medio} \cdot X$,

Donde ΔIPC_{medio} figurará expresado en tanto por uno con el signo que corresponda y el valor X viene dado por:

$$X = 1/100 [(V_{kmr} - V_{kmr-1})/V_{kmr-1}]$$

Donde V_{kmr} se referirá al año natural anterior a la revisión y V_{kmr-1} al año inmediatamente anterior a aquél, estando en todo caso limitado su valor por la siguiente fórmula expresada en porcentaje:

$$0 \leq X \leq 1$$

El coeficiente C se aplicará a las tarifas vigentes en cada una de las concesiones (T_{t-1}) de forma que la tarifa revisada (T_t) para cada momento sea:

$$T_t = T_{t-1} \cdot C.$$

b) Las revisiones tarifarias realizadas en ejecución de lo dispuesto en este número no estarán

sujetas al régimen establecido en el artículo 16 del Real Decreto Ley 7/1996, de 7 de junio, de Medidas Urgentes de Carácter Fiscal y de Fomento y Liberalización de la Actividad Económica.

Los Ministros de Fomento y Economía podrán establecer mediante Orden conjunta las especificaciones que, en su caso, consideren necesarias para la ejecución de lo dispuesto en este número.

6. La falta de aportación por parte de un concesionario de los datos estadísticos relativos a una concesión en los términos reglamentariamente establecidos tendrá como consecuencia, independientemente de las sanciones a que legalmente haya lugar, que no se revise la tarifa de esa concesión hasta que dicha falta sea subsanada.

La omisión, el error o la falsedad en los referidos datos aportados por el concesionario tendrá como consecuencia, independientemente de la sanción a que, en su caso, pudiera haber lugar conforme a lo legalmente establecido, que, una vez detectados aquéllos, se proceda a rectificar la tarifa revisada que se hubiera calculado tomando en cuenta tales datos, así como todas las que, en su caso, se hubiesen aprobado con posterioridad.

7. A efectos de contabilidad, las empresas titulares de concesiones o autorizaciones de transporte público regular de viajeros de uso general deberán tratar cada una de ellas como una actividad separada, gestionándola como una división contable independiente, distinta de cualquier otra actividad que realicen, esté o no relacionada con el transporte de viajeros.

Los Ministros de Fomento y Economía podrán establecer mediante orden conjunta las especificaciones que, en su caso, consideren pertinentes para el exacto cumplimiento de lo dispuesto en este número.⁵

Artículo 20.

1. La Administración, cuando existan motivos sociales que lo justifiquen, podrá imponer a las empresas titulares de servicios regulares de viajeros obligaciones de servicio público, entendiéndose por tales aquellas que la empresa no asumiría, o no lo haría en la misma medida y condiciones, si considerase exclusivamente su propio interés comercial.

2. Cuando se realice la imposición de obligaciones de servicio público, ya consistan las mismas en reducciones o bonificaciones tarifarias o en la prestación de servicios o realización de actividades económicamente no justificados, la Administración vendrá obligada a compensar a las empresas del coste de la obligación, a no ser que la misma venga impuesta expresamente en el título habilitante con el carácter de no indemnizable con cargo a aportaciones económicas distintas de las tarifarias.

Artículo 21.

1. En todo transporte público de viajeros, los daños que sufran éstos deberán estar cubiertos por un seguro, en los términos que establezca la legislación específica sobre la materia, en la medida en que dichos daños no estén indemnizados por el seguro de responsabilidad civil de

⁵ Véanse Orden FOM/3669/2005, de 24 de noviembre, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera (BOE 26 noviembre); Disposición Transitoria 13 de la Ley 24/2001, 27 diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE 31 diciembre); RD 1420/1988, 4 noviembre, por el que se crea la Empresa Nacional de Transportes de Viajeros por Carretera (ENATCAR) y se aprueba su estatuto de organización y funcionamiento (BOE 30 noviembre).

suscripción obligatoria previsto en la Ley de Responsabilidad y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.

2. La Administración podrá, asimismo, establecer la obligatoriedad de que las empresas y agencias de transporte suscriban un seguro que cubra su responsabilidad derivada del cumplimiento del contrato de transporte de mercancías en los términos y con los límites que se determinen por la Administración. Reglamentariamente podrán establecerse fórmulas de coordinación de dicho seguro con el que cubra los riesgos, que hubiera de soportar el cargador, incluso a través de la unificación de ambos.

3. El importe de los seguros previstos en este artículo tendrá la consideración de gasto de explotación, y será por tanto repercutible en las correspondientes tarifas⁶.

Artículo 22.

1. A los efectos señalados en esta ley, se entiende por cargador o remitente la persona, física o jurídica, que, ya sea directamente o como intermediario de transporte, solicita la realización del transporte en nombre propio y frente a la cual el porteador asume, en virtud del contrato, la obligación de efectuarlo.

Cuando la realización del transporte fuera requerida al porteador por el personal de una empresa en el ejercicio de las funciones que en ésta tenga atribuidas, se presumirá, salvo prueba en contrario, que contrata en nombre de dicha empresa, correspondiendo, por consiguiente, a ésta la posición de cargador en el contrato.

En los demás casos se presumirá, salvo prueba en contrario, que la persona que requiere los servicios del porteador contrata el transporte de las mercancías en nombre propio, asumiendo la posición de cargador en el contrato.

Por su parte, se entiende por expedidor la persona, física o jurídica, que entrega las mercancías al porteador para su transporte. Podrá ser expedidor de las mercancías el propio cargador o una persona distinta.

Por consignatario o destinatario se entiende la persona, física o jurídica, a la que el porteador ha de entregar las mercancías objeto del transporte una vez finalizado éste. Podrá ser consignatario de las mercancías el propio cargador o una persona distinta.

2. En los servicios de transporte de mercancías por carretera de carga completa las operaciones de carga de las mercancías a bordo de los vehículos, así como las de descarga de éstos, serán por cuenta, respectivamente, del cargador o remitente y del consignatario, salvo que expresamente se pacte otra cosa antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga o descarga. Igual régimen será de aplicación respecto de la estiba y desestiba de las mercancías.

Los referidos cargador o remitente y consignatario serán, asimismo, responsables de los daños ocasionados como consecuencia de las deficiencias que se produzcan en las operaciones que les corresponda realizar de conformidad con lo señalado en el párrafo anterior.

No obstante, la referida responsabilidad corresponderá al porteador, tanto si previamente medió

⁶ Véase RD 1575/1989, 22 diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros (BOE 28 diciembre).

pacto expreso al efecto como en caso contrario, en todos aquellos supuestos en que haya sido él mismo, o el personal de él dependiente, quien hubiese realizado las operaciones a que se refieren los párrafos anteriores. Asimismo, responderá el porteador de los daños sufridos por las mercancías transportadas como consecuencia de una estiba inadecuada, aun cuando tal operación se hubiera realizado por el cargador o remitente, si éste la llevó a cabo siguiendo las instrucciones impartidas por aquél.

3. En los servicios de carga fraccionada, entendiéndose por tales aquellos en los que resulten necesarias operaciones previas de manipulación, grupaje, clasificación, etc., las operaciones de carga y descarga, salvo que expresamente se pacte otra cosa y, en todo caso, la estiba y desestiba de las mercancías, serán por cuenta del porteador.

El porteador será, asimismo, responsable de los daños ocasionados como consecuencia de las operaciones que le corresponda realizar de conformidad con lo previsto en el párrafo anterior.

4. En cualquiera de los supuestos contemplados en los dos apartados anteriores los titulares de la actividad que se desarrolle en los lugares en que las mercancías deban ser puestas a bordo del vehículo o descargadas de éste, tanto si se trata del propio cargador o remitente o del destinatario como si se trata de un mero expedidor o consignatario material del envío, deberán tener prevista la organización pertinente y contar con los medios necesarios en función del número de envíos que expidan o reciban y sus características, así como las de los vehículos utilizados para su transporte, para que, salvo en supuestos en que medie fuerza mayor, caso fortuito o causa imputable al porteador, las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga de dichos vehículos no requieran de un plazo superior a dos horas, contadas desde su presentación en los términos requeridos por el contrato para ser cargados o descargados.

Cuando, como consecuencia del incumplimiento de tal obligación por parte del titular del lugar de que se trate, el vehículo haya de esperar un plazo superior hasta que se dé por finalizada su carga y estiba o desestiba y descarga, el porteador podrá exigirle una indemnización en concepto de paralización, en los términos señalados en el apartado 6 de este artículo.

A tal efecto, se presumirá que cualquier paralización superior al plazo anteriormente señalado es responsabilidad del titular del lugar en que las operaciones de carga y descarga hayan de ser realizadas, y, consecuentemente, éste no podrá excusarse del pago de dicha indemnización, salvo que pruebe la concurrencia de fuerza mayor, caso fortuito o causa imputable al porteador.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados anteriores, reglamentariamente y previo informe del Comité Nacional de Transporte por Carretera y del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, podrán establecerse limitaciones por razones de seguridad en relación con la participación activa en la realización de operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga por parte de los conductores de los vehículos para cuya conducción se precise permiso de la clase «C + E».

6. Salvo que en el correspondiente contrato se hubiese pactado expresamente una indemnización distinta para este supuesto, la paralización del vehículo por causas no imputables al transportista, incluidas las operaciones de carga y descarga, dará lugar a una indemnización en cuantía equivalente al salario mínimo interprofesional/día multiplicado por 1,2 por cada hora o fracción de paralización, sin que se tengan en cuenta a tal efecto las dos primeras horas de paralización ni se computen más de 10 horas diarias por este concepto.

Cuando la paralización del vehículo fuese superior a dos días, las horas que, a tenor de lo

anteriormente señalado, hayan de computarse a tal efecto en el tercer día y siguientes serán indemnizadas en cuantía equivalente a la anteriormente señalada, incrementada en un 50 por ciento.

Artículo 23.

1. Salvo que expresamente se pacten unas cuantías o condiciones diferentes, la responsabilidad de los porteadores de mercancías por las pérdidas o averías que sufran éstas estará limitada como máximo a la cantidad de 4,5 euros por kilogramo. La responsabilidad de dichos porteadores por los retrasos en la entrega de las mercancías no podrá exceder, salvo pacto en contrario, del precio del transporte.

2. Salvo que expresamente se pacten unas cuantías o condiciones diferentes, la responsabilidad de los porteadores de viajeros por las pérdidas o averías que sufran los equipajes de éstos estará limitada como máximo a 14,5 euros por kilogramo. Su responsabilidad por las pérdidas o averías que sufran los encargos que transporten se regirá por las condiciones señaladas en el apartado 1 de este artículo en relación con el transporte de mercancías.

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

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

3. Reglamentariamente se establecerá un procedimiento simplificado de depósito, y en su caso enajenación, de las mercancías no retiradas o cuyos portes no sean pagados a fin de garantizar la percepción por el transportista de los mismos.

Artículo 24.

1. Los contratos de transporte de viajeros, de carácter individual o por asiento, se entenderán convenidos de conformidad con las cláusulas de los contratos tipo que en cada caso apruebe la Administración, y se formalizarán a través de la expedición del correspondiente billete.

2. Asimismo, la Administración podrá aprobar contratos tipo en relación con los transportes de mercancías o de viajeros contratados por vehículo completo y con los arrendamientos de vehículos, siendo sus condiciones aplicables, únicamente de forma subsidiaria o supletoria, a los que libremente pacten las partes de forma escrita en el correspondiente contrato.

CAPITULO IV. Coordinación entre los distintos modos de transporte terrestre y transporte combinado

Artículo 25.

Con objeto de dar cumplimiento a los principios expresados en el artículo 3 de esta Ley, la Administración procurará la armonización de las condiciones de competencia de los distintos tipos de transporte terrestre entre sí y entre éstos y los demás modos de transporte, realizando, en su caso, las actuaciones precisas tendentes a su coordinación y complementación recíproca.

Artículo 26.

El Gobierno, a propuesta del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe del Consejo Nacional de Transportes, podrá excepcionalmente, por razones extraordinarias de interés público que lo justifiquen, adoptar, durante el tiempo que resulte preciso, medidas tendentes a que se realice un desplazamiento o trasvase entre modos de transporte en el tráfico de determinadas mercancías.

Artículo 27.

1. Reglamentariamente y siempre que ello resulte justificado por razones objetivas de interés público, inherentes a la necesidad de posibilitar o favorecer una más adecuada prestación y desarrollo del transporte, podrá establecerse un régimen especial para las empresas que lleven a cabo transporte en un determinado modo, que permita a las mismas complementar dicho transporte con el realizado en un modo diferente, siempre que éste sea antecedente o continuación de carácter complementario del realizado en el otro.

2. A través del referido régimen especial podrá autorizarse a las citadas empresas a realizar funciones normalmente reservadas a las agencias de transporte, contratando, en nombre propio, con transportistas debidamente autorizados, la realización en un determinado modo de transporte complementario al que directamente lleven a cabo ellas mismas en modos diferentes.

Artículo 28.

1. Se considera transporte combinado o sucesivo aquel en que existiendo un único contrato con el cargador o usuario es realizado materialmente de forma sucesiva por varias empresas porteadoras en uno o varios modos de transporte.

2. La contratación del transporte combinado podrá llevarse a cabo de las siguientes formas:

- a) Contratando el transporte el cargador conjuntamente con las distintas empresas porteadoras.
- b) Mediante la actuación de una agencia de transporte o transitario que contrate conjunta o individualizadamente con las distintas empresas porteadoras y se subrogue en la posición de éstas frente al cargador efectivo.
- c) Contratando el transporte el cargador o usuario con una de las empresas que lo realicen, la cual aparecerá como porteador efectivo en relación con el transporte que materialmente lleve a cabo por sí misma, y actuará como agencia de transporte en relación con las demás empresas.

CAPITULO V. Coordinación del sistema de transportes con las necesidades de la defensa y protección civil

Artículo 29.

1. De conformidad con lo establecido en la legislación reguladora de la defensa nacional, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones es el órgano de la Administración Civil del Estado con competencia en todo el territorio del Estado para ejecutar la política de defensa nacional, en el sector de los transportes, bajo la coordinación del Ministerio de Defensa y de acuerdo con lo previsto en esta Ley.

2. Por ello, y conforme a lo dispuesto en el artículo 149.1.4 de la Constitución, corresponde al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones controlar y coordinar las actividades de las Comunidades Autónomas en materia de transportes, cuando la defensa nacional así lo requiera.

Artículo 30.

1. En el marco de las funciones relacionadas con la defensa civil, corresponde al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones estudiar, planificar, programar, proponer, ejecutar e inspeccionar cuantos aspectos se relacionen con la aportación del Ministerio a la defensa nacional, en el ámbito de los transportes.

2. De igual modo, desarrollará las mismas funciones en cuanto se refiere a la movilización de las personas, los bienes y los servicios, de acuerdo con los Planes Sectoriales de Movilización y los Planes de Movilización Ministeriales.

3. A estos efectos, por dicho Ministerio se diseñarán y se dispondrán permanentemente actualizados cuantos mecanismos de transformación de la organización civil de los transportes sean precisos.

Artículo 31.

En el ámbito de la protección civil, en su relación con la actividad de los transportes, corresponde al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de acuerdo con las reglas y normas coordinadoras establecidas por el Ministerio del Interior:

- Informar y colaborar en la redacción de las disposiciones generales y las normas técnicas sobre seguridad y protección que al efecto se dicten relacionadas con la aportación de los transportes a las actividades de protección civil.
- Participar en la formulación de los criterios necesarios para establecer el catálogo de los recursos movilizables que precise la protección civil en el ámbito de los transportes, así como en la elaboración del mismo.
- Participar en la coordinación de las acciones de los órganos competentes en materia de protección civil, relacionadas con la prevención de riesgos, el control de emergencias y la rehabilitación de los servicios públicos afectados por éstas, que incidan en los transportes o en las que sea necesaria la intervención de los mismos.
- Proponer la normalización de técnicas y medios sobre transportes que sean de interés para el cumplimiento de los fines de la protección civil.
- Colaborar en la elaboración y homologación de los Planes Territoriales y Especiales de

intervención en emergencias que pueden afectar a los transportes, así como a la ejecución de las previsiones relativas al empleo de éstos.

CAPITULO VI. La inspección del transporte terrestre

Artículo 32.

1. La actuación inspectora tendente a garantizar el cumplimiento de las normas reguladoras del transporte terrestre y de las actividades complementarias y auxiliares del mismo estará encomendada a los servicios de inspección del transporte terrestre.

2. Los miembros de la inspección del transporte terrestre, en casos de necesidad para un eficaz cumplimiento de su función, podrán solicitar el apoyo necesario de las unidades o destacamentos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Policías Autónomas o Locales.

3. Sin perjuicio de la cooperación regulada en el punto anterior, en los territorios en que esté atribuida la vigilancia del transporte a la Guardia Civil, dentro de cada Subsector de la Agrupación de Tráfico, existirá un número suficiente de agentes que tendrá como dedicación preferente dicha vigilancia y actuará bajo las directrices y orientaciones de los órganos superiores de los servicios de inspección del transporte. La coordinación de estas actuaciones se articulará a través de los Gobernadores civiles.

Artículo 33.

1. El personal de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre tendrá, en el ejercicio de sus funciones, la consideración de autoridad.

2. Los hechos constatados por el personal referido en el apartado anterior tendrán valor probatorio cuando se formalice en documento público, observando los requisitos legales pertinentes, sin perjuicio de las pruebas que en defensa de sus respectivos derechos o intereses puedan señalar o aportar los propios administrados.

3. Los titulares de los servicios y actividades a los que se refiere la presente ley, los titulares de empresas en cuyas instalaciones se realicen actividades de transporte terrestre o relacionadas con el mismo, así como quienes ocupen la posición de cargador o remitente, mero expedidor o destinatario o consignatario en un transporte de mercancías, los usuarios de un transporte de viajeros y, en general, las personas afectadas por sus preceptos vendrán obligadas a facilitar al personal de la Inspección del Transporte Terrestre, en el ejercicio de sus funciones, la inspección de sus vehículos e instalaciones y el examen de los documentos, libros de contabilidad, facturas, títulos de transporte y datos estadísticos que estén obligados a llevar, así como cualquier otra información relativa a las condiciones de prestación de los servicios realizados que resulte necesaria para verificar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la legislación de transportes. Dicha obligación alcanzará, en todo caso, a todos aquellos libros, documentos de gestión, control o estadísticas cuya cumplimentación o llevanza obligatoria venga establecida por la normativa económica, fiscal, social y laboral o medioambiental que resulte de aplicación a los sujetos anteriormente señalados. Por cuanto se refiere a los usuarios del transporte de viajeros, estarán obligados a identificarse a requerimiento del personal de la inspección cuando éste se encuentre realizando sus funciones en relación con el servicio utilizado por aquéllos.

A tal efecto, los servicios de inspección podrán recabar la documentación precisa para el mejor cumplimiento de su función en la propia empresa o bien requerir la presentación de dicha documentación en las oficinas públicas correspondientes, así como, en su caso, la comparecencia del empresario o su representante, en los términos establecidos en la legislación de procedimiento administrativo, ante las oficinas públicas cuando sea requerido para ello. A tales efectos, en las inspecciones llevadas a cabo en carretera, el conductor tendrá la consideración de representante de la empresa en relación con la documentación que existe obligación de llevar a bordo del vehículo y la información que le sea requerida respecto del servicio realizado.

Cuando la documentación que se solicite sea la acreditativa del cumplimiento de las obligaciones relativas a los tiempos de conducción y descanso de los conductores, la empresa no podrá excusarse de aportarla por la ausencia del empresario o la persona responsable de su llevanza o custodia.

La exigencia a que se refiere este punto únicamente podrá ser realizada en la medida en que resulte necesaria para verificar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la legislación de transporte terrestre.

4. Los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre y los agentes de las unidades o destacamentos de las fuerzas que legalmente tienen atribuida la vigilancia del mismo, cuando existan indicios fundados de exceso de peso, manipulación o funcionamiento inadecuado imputable al transportista del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o del limitador de velocidad u otros instrumentos de control que exista obligación de llevar instalados en los vehículos, podrán ordenar su traslado hasta la báscula de pesaje, taller autorizado o zona de control que resulte más adecuada para su examen, siempre que no suponga un recorrido de ida superior a 30 kilómetros. No obstante, cuando los mencionados lugares se encuentren situados en el mismo sentido de la marcha que siga el vehículo, no existirá limitación en relación con la distancia a recorrer.

El conductor del vehículo así requerido vendrá obligado a conducirlo, acompañado por los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre o los agentes de las unidades o destacamentos de las fuerzas intervinientes, hasta los lugares citados, así como a facilitar las operaciones de pesaje y verificación, corriendo los gastos de éstas, en caso de producirse, por cuenta del denunciado, si se acredita la infracción, y, en caso contrario, de la Administración actuante.

5. Si, en su actuación, el personal de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre descubriese hechos que pudiesen ser constitutivos de infracción de la normativa reguladora de otros sectores, especialmente en lo referente al ámbito laboral, fiscal y de seguridad vial, lo pondrá en conocimiento de los órganos competentes en función de la materia de que se trate.

Similares actuaciones a las previstas en el apartado anterior deberán realizar los órganos de cualquier sector de la actividad administrativa que tengan conocimiento de infracciones de las normas de ordenación de los transportes terrestres.

Con objeto de conseguir la coordinación requerida para dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente apartado, los órganos que ostenten competencias sobre cada una de las distintas materias afectadas deberán prestarse la asistencia activa y cooperación que resulte necesaria al efecto.

Artículo 34.

Los servicios de inspección realizarán sus funciones en relación con la totalidad de las empresas que realicen servicios o actividades de transporte o se vean afectadas por las normas de ordenación y control del transporte. Sobre las empresas públicas, su actividad inspectora se ejercerá con independencia orgánica y funcional del control interno que sobre su propia organización y actuación efectúen en su caso dichas empresas públicas.

Artículo 35.

1. La función inspectora podrá ser ejercida de oficio o como consecuencia de petición fundada de los usuarios o de sus asociaciones, así como de las empresas o asociaciones del sector del transporte.

Las asociaciones del sector del transporte podrán colaborar con los servicios de inspección en la forma que reglamentariamente se establezca.

2. Se perseguirá el aumento de la eficacia de la función inspectora a través de la elaboración periódica de planes de inspección que darán a las actuaciones inspectoras un carácter sistemático y determinarán las líneas generales directrices de las operaciones de control de los servicios o actividades que puedan requerir actuaciones especiales.

La elaboración de la planificación se llevará a efecto de forma coordinada con los órganos competentes para la vigilancia del transporte terrestre en vías urbanas o interurbanas, a fin de lograr una adecuada coordinación en la realización de las distintas competencias de vigilancia e inspección. Asimismo, en dicha elaboración podrá recabarse la colaboración del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

El departamento ministerial competente en materia de transportes podrá determinar en todo momento los criterios de actuación prioritaria de los servicios de inspección en relación con los transportes de su competencia. Dicha actuación prioritaria se producirá en relación con las infracciones que en cada momento tengan una mayor incidencia e impliquen una mayor perturbación en la ordenación y seguridad del transporte, incidiendo fundamentalmente, en todo caso, sobre aquellas que resulten lesivas para la libre y ordenada competencia entre las empresas que operan en el mercado.

CAPITULO VII. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres

Artículo 36.

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

2. El Consejo estará integrado por expertos designados, en razón a su competencia, por la Administración del Estado, y por representantes: de la Administración, de las asociaciones de transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, de las empresas ferroviarias y, en su caso, de otros modos de transporte, de los usuarios, de las Cámaras de Comercio y de los trabajadores en las empresas de transporte designados a través de los sindicatos.

3. La composición concreta, el sistema de designación de sus miembros y la organización del Consejo Nacional de Transportes Terrestres serán establecidos reglamentariamente.
4. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres deberá coordinar su actuación con las de los Consejos Territoriales u órganos análogos que puedan crear las Comunidades Autónomas.
5. Las competencias del Consejo Nacional de Transportes Terrestres serán establecidas reglamentariamente, correspondiéndole, en todo caso, informar en el procedimiento de elaboración de los Planes de Transporte, así como proponer a la Administración las medidas que se consideren pertinentes en relación con la coordinación de los transportes por carretera, y de éstos con otros modos de transporte.

CAPITULO VIII. Juntas Arbitrales del Transporte

Artículo 37.

1. Como instrumento de protección y defensa de las partes intervinientes en el transporte se crean las Juntas Arbitrales del Transporte. Su competencia, organización, funciones y procedimiento se adecuarán a lo que en la presente Ley se dispone y a lo que se establezca en las normas de desarrollo de la misma.

Deberán en todo caso formar parte de las Juntas, miembros de la Administración, a los que corresponderá la presidencia, representantes de las empresas de transporte y representantes de los cargadores y usuarios.

2. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Transportes Terrestres, dirimirá los conflictos de atribuciones que puedan surgir entre las Juntas Arbitrales del Transporte.

Asimismo, dicho Ministerio asegurará la debida coordinación entre las Juntas Arbitrales del Transporte, facilitando el intercambio de información y ejerciendo cuantas otras funciones le sean atribuidas.

Artículo 38.

1. Corresponde a las Juntas Arbitrales resolver, con los efectos previstos en la legislación general de arbitraje, las controversias de carácter mercantil surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre cuando, de común acuerdo, sean sometidas a su conocimiento por las partes intervinientes u otras personas que ostenten un interés legítimo en su cumplimiento.

Asimismo, les corresponderá resolver, en idénticos términos a los anteriormente previstos, las controversias surgidas en relación con los demás contratos celebrados por empresas transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte cuyo objeto esté directamente relacionado con la prestación por cuenta ajena de los servicios y actividades que, conforme a lo previsto en la presente Ley, se encuentran comprendidos en el ámbito de su actuación empresarial.

Se presumirá que existe el referido acuerdo de sometimiento al arbitraje de las juntas siempre que la cuantía de la controversia no exceda de 6.000 euros y ninguna de las partes intervinientes en el contrato hubiera manifestado expresamente a la otra su voluntad en contra

antes del momento en que se inicie o debiera haberse iniciado la realización del servicio o actividad contratado⁷.

2. El Gobierno determinará reglamentariamente el procedimiento conforme al cual debe sustanciarse el arbitraje, debiendo caracterizarse por la simplificación de trámites y por la no exigencia de formalidades especiales.

3. Las Juntas Arbitrales realizarán, además de la función de arbitraje a la que se refieren los puntos anteriores, cuantas actuaciones les sean atribuidas.

CAPITULO IX. Los usuarios del transporte

Artículo 39.

1. Los usuarios participarán, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley y en la legislación específica de consumidores y usuarios, en el procedimiento de elaboración de las disposiciones y de las resoluciones administrativas referentes al transporte que les afecten, en la forma que reglamentariamente se determine.

2. La Administración fomentará la constitución y desarrollo de asociaciones de usuarios y potenciará su participación en la planificación y gestión del sistema de transporte.

Artículo 40.

1. La Administración mantendrá informados a los usuarios de las prestaciones del sistema de transportes que en cada momento se encuentren a disposición de los mismos, así como de sus modificaciones.

2. Asimismo, la Administración elaborará el catálogo de los derechos y deberes de los usuarios del transporte, cuya difusión y cumplimiento se tutelará por ésta. Los citados deberes vendrán fundamentalmente determinados por el establecimiento de las condiciones generales de utilización del servicio y de las obligaciones de los usuarios.

Artículo 41.

1. La Administración establecerá las condiciones generales que habrán de cumplir los usuarios, así como las obligaciones de los mismos en la utilización de los transportes terrestres.

2. El incumplimiento de las condiciones y obligaciones a que se refiere el punto anterior se sancionará conforme a lo previsto en el apartado i) del artículo 142 y en el artículo 173.

TITULO II. Disposiciones de aplicación general a los transportes por carretera y a las actividades auxiliares y complementarias de los mismos

⁷ Párrafo 3.º del número 1 del artículo 38 redactado por el artículo primero de la Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica, parcialmente, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 9 octubre).

CAPITULO PRIMERO. Condiciones para el ejercicio del transporte y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo

SECCION 1. Condiciones previas de carácter personal para el ejercicio profesional

Artículo 42.

1. El transporte público por carretera definido en el artículo 62 de esta Ley, así como las actividades auxiliares y complementarias del mismo, únicamente podrán ser llevados a cabo por las personas que reúnan los siguientes requisitos:

- a) Tener la nacionalidad española o bien la de un Estado de la Unión Europea o de otro país extranjero con el que, en virtud de lo dispuesto en Acuerdos, Tratados o Convenios internacionales suscritos por España, no sea exigible el citado requisito, o, en otro caso, contar con las autorizaciones o permisos de trabajo que, con arreglo a lo dispuesto en la legislación sobre derechos y libertades de los extranjeros en España, resulten suficientes para amparar la realización de la actividad de transporte en nombre propio.
- b) Acreditar las necesarias condiciones de capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica.

2. El Gobierno podrá exonerar del cumplimiento de las condiciones a que se refiere el punto anterior, o de alguna de las mismas, o bien establecer procedimientos sumarios o simplificados para acreditar dicho cumplimiento en relación con:

- a) Los transportes de viajeros realizados por personas o empresas cuya actividad principal no sea la de transportistas o que no tengan carácter comercial y que tengan una débil incidencia en el mercado de los transportes.
- b) Transportes nacionales de mercancías que en razón de la naturaleza de la carga o de su ámbito territorial reducido tengan una débil incidencia en el mercado de los transportes.
- c) Transportes de viajeros realizados en vehículos con una capacidad inferior a diez plazas incluida la del conductor, así como transportes de mercancías realizados en vehículos cuya capacidad de carga útil autorizada no sobrepase las 3,5 toneladas o cuyo peso máximo autorizado no sobrepase las seis toneladas, pudiendo ser rebajados por el Gobierno estos límites.
- d) Las actividades de arrendamiento de vehículos, agencias de viajeros, estaciones de viajeros y de mercancías y centros de información y distribución de cargas.

En tanto el Gobierno no realice una determinación expresa, en relación con los transportes y actividades a que se refieren los anteriores apartados c) y d), no serán exigibles para la realización de los mismos los requisitos a que se refiere el presente artículo.

3. Cuando se trate de empresas individuales cuyo titular no cumpla el requisito de capacitación profesional, dicho requisito deberá ser satisfecho mediante el cumplimiento del mismo por otra persona que de forma efectiva y permanente dirija la empresa. Dicha persona deberá cumplir asimismo el requisito de honorabilidad, pero sin que ello signifique que el propietario quede exonerado del mismo.

Cuando se trate de empresas o entidades colectivas, el requisito de honorabilidad deberá ser cumplido por la totalidad de las personas que, de forma efectiva y permanente, dirijan la empresa, bastando, en cuanto al requisito de capacidad profesional, que el mismo sea cumplido por alguna de éstas.

4. El cumplimiento de las condiciones de honorabilidad, capacitación profesional y capacitación económica, se reconocerá a las personas, empresas o entidades, individuales o colectivas,

nacionales de los demás Estados miembros de la CEE, o constituidas de conformidad con la legislación de otro Estado miembro y establecidas en territorio de los restantes países de la Comunidad, previa constatación de que las mismas cumplen los requisitos establecidos en la legislación comunitaria para dicho reconocimiento.

Artículo 43.

1. Se entiende por capacitación profesional la posesión de los conocimientos necesarios para el ejercicio de la actividad de transportista.

Reglamentariamente se determinarán:

- a) Los conocimientos mínimos exigibles.
- b) El modo de adquirir dichos conocimientos.
- c) El sistema de comprobación por la Administración competente de la posesión de los conocimientos exigidos, así como la expedición de los documentos que acrediten dicha capacitación.

2. La Administración de conformidad con lo que reglamentariamente se determine, podrá autorizar la continuación, durante un período máximo de un año, prorrogable por seis meses en casos particulares debidamente justificados, de los servicios o actividades de transporte a que se refiere el punto 1 del artículo primero, aun cuando no se cumpla el requisito de capacitación profesional, en los casos de muerte o incapacidad física o legal de la persona que hasta entonces hubiera cumplido dicho requisito.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, la Administración podrá reconocer con carácter definitivo el requisito de capacitación profesional a las personas a las que dicho párrafo se refiere, siempre que las mismas tengan una experiencia práctica de al menos tres años en la gestión efectiva de la empresa.

Artículo 44.

A los efectos previstos en la presente Ley, se entenderá que poseen el requisito de honorabilidad las personas en quienes no concurre ninguna de las circunstancias siguientes:

- a) Haber sido condenadas, por sentencia firme, por delitos dolosos con pena igual o superior a prisión menor, en tanto no hayan obtenido la cancelación de la pena.
- b) Haber sido condenadas, por sentencia firme, a penas de inhabilitación o suspensión, salvo que se hubieran impuesto como accesorias y la profesión de transportista no tuviera relación directa con el delito cometido.
- c) Haber sido sancionadas de forma reiterada, por resolución firme, por infracciones muy graves en materia de transportes, en los términos que reglamentariamente se determinen.

Artículo 45.

La capacidad económica consiste en la disposición de los recursos financieros y de los medios materiales necesarios para la puesta en marcha y adecuada gestión de la actividad de que se trate en los términos que reglamentariamente se determinen.

Artículo 46.

La determinación de la capacitación profesional y en su caso de la capacidad económica podrá ser establecida de forma variable según el específico carácter del transporte o de la actividad de que en cada caso se trate, atendiendo, fundamentalmente, a la naturaleza, clase, intensidad,

volumen y ámbito territorial de los servicios o actividades que se pretendan desarrollar.

SECCION 2. Títulos administrativos habilitantes para el ejercicio de la actividad

Artículo 47.

1. Para la realización del transporte por carretera y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo será necesaria la obtención del correspondiente título administrativo que habilite para los mismos. No obstante, el Gobierno podrá exonerar de dicho requisito a los transportes privados, y públicos discrecionales de mercancías, que por realizarse en vehículos con pequeña capacidad de carga tengan una escasa incidencia en el sistema general de transporte.

2. Los referidos títulos habilitantes revestirán, para las distintas clases de servicios o actividades de transporte, la forma jurídica que expresamente se establezca en la regulación específica de cada una de ellas.

Artículo 48.

1. Para el otorgamiento de los títulos administrativos habilitantes para la prestación de los servicios de transporte público, o para la realización de actividades auxiliares y complementarias del mismo será necesario, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Cumplir los requisitos previstos en el punto 1 del artículo 42.
- b) Cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente.
- c) Cumplir, en su caso, aquellas condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación del servicio o realización de la actividad, que expresamente se establezcan en relación con las distintas clases o tipos de títulos habilitantes.

2. La pérdida de cualquiera de los requisitos previstos en el apartado a) del punto 1 anterior, salvo lo dispuesto en el punto 2 del artículo 43, así como el incumplimiento reiterado de alguno de los requisitos previstos en los apartados b) y c) del mismo, determinará la revocación por la Administración de los correspondientes títulos habilitantes.

Artículo 49.

...

Artículo 50.

...

Artículo 51.

1. El otorgamiento de los títulos administrativos habilitantes para la realización de los transportes y las actividades auxiliares y complementarias regulados en esta Ley tendrá carácter reglado, por lo que, cuando se cumplan los requisitos previstos en el punto 1 del artículo 48, así como los exigidos por las normas específicas reguladoras de cada servicio o actividad, deberá realizarse dicho otorgamiento, siempre que no se dé alguna de las causas de

restricción o limitación determinadas legalmente.

No obstante lo anterior, cuando se trate de servicios de transporte de viajeros asumidos por la Administración, que ésta gestione indirectamente, mediante concesión, podrá la misma decidir sobre la conveniencia del establecimiento del servicio.

2. Cuando se establezcan las limitaciones previstas en los artículos anteriores, el reparto de los cupos o contingentes, según sus diversas modalidades, se realizará de acuerdo con criterios preestablecidos de carácter objetivo, quedando en todo caso prohibido a la Administración el otorgamiento o distribución discrecional de los correspondientes títulos habilitantes.

Artículo 52.

1. Los títulos habilitantes a los que se refiere esta sección únicamente podrán transmitirse válidamente a personas distintas de aquellas a las que fueron originariamente otorgados cuando se den conjuntamente las siguientes circunstancias:

- a) Que la transmisión se haga a favor de una persona física o jurídica que cumpla los requisitos señalados en el artículo 48, salvo lo previsto en el punto 2 del artículo 42.
- b) Que los transmitentes, los adquirentes o ambos cumplan los requisitos específicos establecidos por la Administración, en relación con la posibilidad de transmisión de cada uno de los distintos tipos de títulos habilitantes.
- c) Que no se trate de títulos habilitantes referidos a modalidades de transporte que, en razón de su carácter internacional u otras condiciones específicas, el Gobierno haya establecido su intransmisibilidad.

2. La transmisión estará en todo caso subordinada a que la Administración dé previamente su conformidad a la misma, realizando la novación subjetiva del título habilitante en razón al cumplimiento de los requisitos previstos en el punto 1 anterior.

SECCION 3. Requisitos generales de ejercicio de la actividad

Artículo 53.

1. Las personas que obtengan cualquiera de los títulos habilitantes precisos para la realización de los servicios de transporte por carretera o actividades auxiliares o complementarias del mismo reguladas en esta Ley, deberán ser inscritas en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte que a tal efecto existirá en el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. La inscripción de dichos títulos constituirá requisito indispensable para el ejercicio de la actividad a que se refiere el título inscrito.

2. Los datos y circunstancias que deben ser objeto de inscripción, así como la organización y funcionamiento del Registro serán establecidos reglamentariamente, debiendo permitir en todo caso el tratamiento informatizado de los datos que consten en el mismo.

3. La inscripción en el Registro deberá efectuarse o promoverse por el órgano administrativo que expida el correspondiente título habilitante, o que realice la actuación administrativa que motive el hecho a inscribir. A través de los oportunos convenios se establecerán los mecanismos necesarios para coordinar con el Registro General los Registros Territoriales que puedan establecer las Comunidades Autónomas para la inscripción de las personas que obtengan títulos habilitantes de su competencia.

El Registro será público en los términos que reglamentariamente se establezcan.

4. Deberán ser objeto de inscripción en el Registro los vehículos dedicados a la realización de transporte, de acuerdo con lo que se establezca por la Administración.

Artículo 54.

1. La realización del transporte público se llevará a cabo bajo la dirección y responsabilidad de las personas que lo hayan contratado como porteadores. Dicha realización la efectuarán, salvo en los supuestos de colaboración entre transportistas previstos en la Ley, a través de su propia organización empresarial.

2. A los efectos de lo dispuesto en el punto anterior, se considera que los vehículos se hallan integrados en la organización empresarial del transportista cuando sean de su propiedad, cuando los haya tomado en arriendo de acuerdo con las condiciones legal o reglamentariamente establecidas, o cuando disponga de los mismos en virtud de cualquier otro derecho jurídicamente válido que permita su utilización en forma suficiente para la adecuada ordenación del transporte de acuerdo con lo que por la Administración se determine.

3. Como vehículos que realizan el transporte y que habrán de estar amparados por los correspondiente títulos habilitantes se considerarán en todo caso los vehículos con capacidad de tracción propia. La utilización de remolques y semirremolques, sin perjuicio de tener en cuenta su capacidad de carga será libre, no precisando título habilitante específico.

Artículo 55.

Los vehículos con los que se realicen los transportes públicos y privados regulados en esta ley, y, en su caso, las cargas transportadas en los mismos, deberán cumplir las condiciones técnicas que resulten exigibles según la legislación industrial, de circulación y seguridad reguladora de dichas materias.

Cuando la adecuada prestación de determinados servicios de transporte lo hagan conveniente, la Administración podrá establecer en relación con los vehículos con los que los mismos se realicen y con las cargas transportadas, ya sean éstas divisibles o no, condiciones específicas adicionales o diferentes.

El Gobierno podrá establecer, a propuesta de los ministros competentes, normas especiales de seguridad en relación con aquellas modalidades de transporte que por sus específicas características o naturaleza así lo aconsejen.

Artículo 56.⁸

La Administración podrá imponer, como requisito previo al otorgamiento de los títulos habilitantes para la realización de los servicios de transporte discrecional o actividades auxiliares o complementarias del mismo, que las personas a quienes hayan de ser otorgados garanticen el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades administrativas inherentes a los mismos, bien mediante la constitución de una fianza o por otro medio, cuando se den circunstancias que así lo aconsejen en relación con todos o con una determinada clase de los

⁸ Artículo 56 redactado por el artículo 162 de la Ley 13/1996, 30 diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE 31 diciembre).

referidos títulos.

CAPITULO II. Colaboración con la Administración y cooperación entre empresas

SECCION 1. Colaboración con la Administración

Artículo 57.

1. Las asociaciones de transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, legalmente constituidas, podrán colaborar con la Administración en la realización de las funciones públicas de ordenación y mejora del funcionamiento del sector, en la forma prevista en esta Ley y en sus normas de desarrollo.
2. Para la colaboración de las asociaciones profesionales en el ejercicio de funciones públicas, previstas en el punto anterior, y para formar parte del Comité Nacional de Transporte por Carretera regulado en el siguiente artículo, será necesaria su previa inscripción en la sección que a tal fin existirá en el Registro General regulado en el artículo 53.
3. Reglamentariamente se fijarán los criterios a través de los cuales se hará constar en los registros a que se refiere el punto anterior la representatividad de las distintas asociaciones profesionales, según el número y/o volumen de las empresas integradas en las mismas.

Artículo 58.

1. El Comité Nacional de Transporte por Carretera es una entidad corporativa de base privada, dotada de personalidad jurídica, e integrada por las asociaciones de transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera.

El Comité Nacional orientará y armonizará los criterios de las distintas profesiones y sectores del transporte, y sin perjuicio de la colaboración directa e individualizada de las asociaciones con la Administración, será el cauce de participación integrada del sector, en aquellas actuaciones públicas que le afecten de forma general, que tengan un carácter relevante, o que supongan una importante incidencia para el mismo.

El Comité Nacional estará formado por los representantes de las asociaciones profesionales que lo constituyen.

2. La designación de los miembros del Comité Nacional se realizará democráticamente por las asociaciones según su respectiva representatividad, siguiendo los criterios que se establezcan por la Administración.
3. El Comité Nacional aprobará su Reglamento de Organización y Funcionamiento, el cual deberá ser autorizado por la Administración y ajustarse a las normas que reglamentariamente se señalen, las cuales garantizarán su carácter democrático. Dentro del Comité Nacional, podrán establecerse distintas secciones correspondientes a las diferentes clases de los servicios o actividades de transporte. En todo caso, el sistema de funcionamiento y actuación posibilitará que las posiciones minoritarias sean suficientemente recogidas, y puedan ser conocidas y ponderadas por la Administración.

Artículo 59.

En el ejercicio de su función de servir de cauce de participación integrada del sector en el ejercicio de las funciones públicas que le afecten, corresponderán al Comité Nacional del Transporte por Carretera las siguientes competencias:

- a) Informar en los procedimientos de fijación de tarifas y proponer en su caso a la Administración las que considere que deben aplicarse en los distintos servicios y actividades de transporte.
- b) Informar a petición de la Administración en el procedimiento de imposición de las sanciones que lleven aparejada la revocación definitiva de la autorización o la caducidad de la concesión.
- c) Colaborar con la Administración en la forma que se prevea por ésta en relación con la capacitación profesional y con la gestión de la declaración de porte u otros documentos de control de transporte. Téngase en cuenta el artículo 163 de la Ley 13/1996, 30 diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social («B.O.E.» 31 diciembre), que establece: "Declaración de porte.-Queda derogado el artículo 149 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y cuantas referencias a la declaración de porte, así como a las fianzas afectas al cumplimiento de las responsabilidades y obligaciones dimanantes de las autorizaciones de transporte discrecional por carrera y de actividades auxiliares y complementarias del transporte, se contengan en las normas dictadas para el desarrollo o aplicación de la referida Ley."
- d) Promover y colaborar con la Administración en la creación de centros de información y distribución de cargas y estaciones de transportes por carretera.
- e) Evacuar cuantas consultas le sean realizadas por la Administración.
- f) Participar en representación de la empresas y asociaciones de transporte en el procedimiento de elaboración de cuantas disposiciones se dicten en materia de transporte.
- g) Realizar cuantas otras funciones le sean legal o reglamentariamente atribuidas.

SECCION 2. Agrupación y cooperación entre empresas

Artículo 60.

1. La Administración promoverá la agrupación y cooperación entre sí de los pequeños y medianos empresarios de transporte, protegiendo el establecimiento de fórmulas de colaboración y especialmente de cooperativas.
2. Los títulos habilitantes para la realización de los servicios y actividades de transporte regulados en esta Ley podrán ser otorgados directamente a las entidades cooperativas de trabajo asociado, siempre que éstas cumplan los requisitos generales exigidos para dicho otorgamiento.
3. Los transportistas poseedores de los títulos habilitantes regulados en esta Ley deberán transmitirlos a las entidades cooperativas de trabajos asociados de las que formen parte, y en su caso posteriormente recuperarlos, cuando se produzca su baja en las mismas, con sujeción a los requisitos que se determinen por la Administración. Se establecerán, en todo caso, condiciones especiales para la recuperación de las autorizaciones habilitantes para el transporte discrecional que hubieran sido transmitidas por sus socios a la cooperativa, cuando éstas hubieran servido de base para el otorgamiento y realización de servicios regulares de los que sea adjudicataria la propia cooperativa.

Artículo 61.

1. Las personas habilitadas para la prestación de servicios discrecionales de transporte de mercancías o viajeros podrán establecer cooperativas de transportistas, considerándose incluidas dentro de las funciones atribuidas por su normativa específica, las de captación de cargas o contratación de servicios y comercialización para sus socios. Dichas cooperativas contratarán la prestación de los referidos servicios discrecionales en nombre propio, debiendo los mismos ser efectuados en todo caso, sin más excepciones que los supuestos de colaboración entre transportistas legalmente previstos, por alguno de sus socios que cuente con el correspondiente título administrativo que habilite para la referida prestación. En este caso, en el contrato de transporte con el usuario, aparecerá como porteador la cooperativa, y las relaciones de ésta con el socio poseedor del título habilitante que materialmente realice el transporte, se regirán por las normas y reglas reguladoras de la cooperativa.

Las obligaciones y responsabilidades administrativas que la Ley atribuye al transportista corresponderán al socio titular de la correspondiente autorización, que materialmente realice el transporte. La cooperativa asumirá las obligaciones y responsabilidades administrativas que la Ley atribuye a los intermediarios.

2. Para la realización de las actividades a las que se refiere el punto 1 de este artículo, y el artículo anterior, las cooperativas deberán estar inscritas en la correspondiente sección especial que a este efecto existirá en el Registro General regulado en el artículo 53, debiendo cumplir, asimismo, las condiciones especiales que se determinen por la Administración.

3. La Administración establecerá los requisitos que habrán de reunir las sociedades de comercialización, y en su caso reglas específicas de funcionamiento de las mismas.

Las cooperativas de transportistas y las sociedades de comercialización deberán cumplir el requisito de capacitación profesional exigible para la actividad de agencia de transporte.

TITULO V. Régimen sancionador y de control de los transportes terrestres, y de sus actividades auxiliares y complementarias

CAPÍTULO PRIMERO. Régimen sancionador

Artículo 138.

1. La responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres y de sus actividades auxiliares y complementarias corresponderá:

a) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o de la autorización.

b) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades auxiliares o complementarias de éstos llevados a cabo sin la cobertura del preceptivo título administrativo habilitante, o cuya realización se encuentre exenta de la obtención de éste, a la persona física o jurídica propietaria o arrendataria del vehículo o titular de la actividad.

A los efectos previstos en este apartado, se considera titular del transporte o actividad clandestina de que se trate a la persona física o jurídica que materialmente la lleve a cabo en nombre propio, la organice o asuma la correspondiente responsabilidad empresarial, así como a todo aquel que no siendo personal asalariado o dependiente colabore en la realización de dicho transporte o actividad.

c) En las infracciones cometidas por remitentes o cargadores, expedidores, consignatarios o destinatarios, usuarios, y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora de los transportes terrestres, a la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

2. La responsabilidad administrativa se exigirá a las personas físicas o jurídicas a que se refiere el apartado 1, independientemente de que las acciones u omisiones de las que dicha responsabilidad derive hayan sido materialmente realizadas por ellas o por el personal de su empresa, sin perjuicio de que puedan deducir las acciones que a su juicio resulten procedentes contra las personas a las que sean materialmente imputables las infracciones.

3. Tendrán la consideración de infracciones independientes aquellas que se cometan en relación con distintas expediciones de transporte, aun cuando los hechos infrinjan los mismos o semejantes preceptos.

No obstante, tratándose de expediciones de servicios de transporte regular, ya sea éste de uso general o especial, cuando los hechos constitutivos de la infracción guarden relación directa con la actividad administrativa que se desarrolla en las oficinas de la empresa o con el vehículo utilizado y resulte acreditado que no podían ser corregidos hasta el regreso de aquél a la sede empresarial de la que inicialmente partió, tales hechos se considerarán constitutivos de una sola infracción, aun cuando hubieran continuado teniendo lugar durante las distintas expediciones parciales realizadas entre tanto.

Artículo 139.

Constituyen infracciones administrativas de las normas reguladoras del transporte terrestre las acciones u omisiones de los distintos sujetos responsables tipificadas y sancionadas de conformidad con la presente ley.

Las infracciones de las normas reguladoras del transporte terrestre se clasifican en muy graves, graves y leves.

Artículo 140.

Se considerarán infracciones muy graves:⁹

1. La realización de transportes públicos o alguna de sus actividades auxiliares o complementarias careciendo de la concesión, autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras de los transportes terrestres.

⁹ Téngase en cuenta que la Sentencia TS (Sala 3.ª, Sección 3.ª) de 17 de octubre de 2007, fija la siguiente doctrina legal: «Las Administraciones autonómicas que hayan asumido las competencias correspondientes en materia de transportes terrestres son asimismo competentes para sancionar las infracciones graves tipificadas en el artículo 141.h) de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (ulteriormente recogidas en otros apartados de los artículos 140 y 141 de dicha Ley tras su reforma por la Ley 29/2003, de 8 de octubre)» (BOE 18 diciembre).

La prestación de servicios para los que se requiera conjuntamente alguna de las concesiones o autorizaciones especiales reguladas en esta ley y la autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros regulada en el título III se considerará incluida en la infracción tipificada en este apartado tanto si se carece de la una como de la otra.

A los efectos de su correcta calificación, se consideran incluidos en el presente apartado los siguientes hechos:

1.1 La prestación de servicios de transporte público que excedan del ámbito territorial específicamente autorizado.

1.2 La realización de transportes públicos o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias careciendo de autorización por no haber realizado su visado reglamentario, salvo que dicha conducta deba calificarse como infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 142.8.

1.3 La organización, establecimiento o realización de servicios regulares de transporte de viajeros sin ser titular de la correspondiente concesión o autorización especial, ya sean propios o ajenos los medios con los que se presten y aun cuando se posea autorización de transporte discrecional.

1.4 La prestación material de servicios regulares de transporte de viajeros careciendo de la preceptiva concesión o autorización especial, aun cuando la correspondiente empresa no contrate con los usuarios y se limite a actuar bajo la dirección del organizador del transporte, siempre que en dicho caso la Administración haya hecho advertencia del carácter ilegal del transporte.

1.5 El transporte de personas o grupos distintos de aquellos a que específicamente se encuentra referida la correspondiente autorización durante la realización de un transporte regular de uso especial.

1.6 La realización, al amparo de autorizaciones de transporte privado complementario, de servicios que no cumplan alguna de las condiciones expresamente reguladas en el artículo 102.2, considerándose, a tal efecto, incumplimiento de lo dispuesto en párrafo c) del referido precepto la utilización de un semirremolque o remolque ajeno, aun cuando el vehículo tractor sea propiedad de la empresa titular de la autorización.

1.7 La realización de servicios con cobro individual o con reiteración de itinerario o turísticos al exclusivo amparo de autorizaciones de transporte discrecional, fuera de los supuestos expresamente permitidos o incumpliendo las condiciones establecidas para ello.

1.8 La realización de transportes públicos sin llevar a bordo del vehículo el original de la correspondiente copia certificada de la autorización o licencia cuando ésta hubiera sido expedida en la modalidad prevista en el párrafo b) del apartado 2 del artículo 92, o de la documentación acreditativa que resulte asimismo necesaria para controlar la legalidad del transporte, conforme a lo que, al efecto, determine el departamento ministerial competente en materia de transportes, cuando el transporte se realice al amparo de autorizaciones otorgadas en las modalidades previstas en los párrafos a) y b) del apartado 1 del artículo 92.

1.9 La realización de transportes públicos careciendo de autorización, aun cuando se lleve a bordo del vehículo una autorización o licencia, o una copia de éstas, que se encuentre caducada, revocada o que por cualquier otra causa hubiera perdido su validez o debiera haber sido devuelta a la Administración en cumplimiento de normas legal o reglamentariamente establecidas.

1.10 La realización de transporte público al amparo de autorizaciones que únicamente habiliten para efectuar un tipo de transporte de características distintas del efectivamente realizado.

No se apreciará la infracción tipificada en el presente apartado cuando la misma concorra con las señaladas en los apartados 2 y 3 del presente artículo.

2. La realización de transporte público, o de actividades auxiliares o complementarias del transporte, incumpliendo alguno de los requisitos exigidos en el artículo 42.1.
3. La realización de transporte público o de actividades auxiliares y complementarias del mismo, incumpliendo alguno de los requisitos exigidos en párrafos b) y c) del artículo 48.
4. La cesión o autorización, expresa o tácita, de títulos habilitantes por parte de sus titulares a favor de otras personas.
5. El abandono de las concesiones de transporte regular de viajeros o la paralización de los servicios de las mismas sin causa justificada durante el plazo que reglamentariamente se determine, sin el consentimiento de la Administración.
6. La negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de inspección que imposibiliten total o parcialmente el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas, así como la desatención total o parcial a las instrucciones o requerimientos de los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre o de las fuerzas que legalmente tienen atribuida la vigilancia de dicha clase de transporte.
7. El quebrantamiento de las órdenes de inmovilización o precintado de vehículos o locales, así como la desatención a los requerimientos formulados por la Administración en los términos señalados en el artículo 144.2.
8. La falsificación de títulos administrativos habilitantes para la realización de transporte terrestre o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias, o de alguno de los datos que deban constar en aquéllos.

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

9. El falseamiento de los documentos que hayan de ser aportados como requisito para la obtención de cualquier título, certificación o documento que haya de ser expedido por la Administración a favor del solicitante o de cualquiera de los datos que deban constar en aquéllos.
10. La manipulación del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o sus elementos, del limitador de velocidad u otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo destinada a alterar su normal funcionamiento, así como la instalación de elementos mecánicos, electrónicos o de otra naturaleza destinados a alterar el correcto funcionamiento de los correspondientes instrumentos de control o modificar sus mediciones, aun cuando unos u otros no se encuentren en funcionamiento en el momento de realizarse la inspección.

La responsabilidad por dicha infracción corresponderá tanto a las personas que hubiesen manipulado el aparato o instrumento de que se trate, o colaborado en su manipulación, instalación o comercialización, como al transportista que los tenga instalados en sus vehículos.

11. La carencia del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso, del limitador de velocidad o sus elementos u otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo.
12. La carencia significativa de hojas de registro o de datos registrados en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa.
13. La falsificación de hojas de registro, tarjetas de conductor u otros elementos o medios de control que exista la obligación de llevar en el vehículo, así como el falseamiento de su contenido o alteración de las menciones obligatorias de la hoja de registro o tarjeta del conductor.

La responsabilidad por esta infracción corresponderá tanto a las personas que los hubiesen falsificado o colaborado en su falsificación, falseamiento o comercialización como al transportista que los hubiese utilizado en sus vehículos.

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

15. La realización de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

15.1 La falta de explotación del servicio por el propio concesionario, salvo los supuestos de colaboración expresamente permitidos.

15.2 El incumplimiento de los tráficos, itinerario, expediciones o puntos de parada establecidos cuando no constituya abandono de la concesión en los términos señalados en el apartado 5 de este artículo.

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

Especialmente se considerará incluido en la anterior circunstancia impedir o dificultar el acceso o utilización de los servicios de transporte a personas discapacitadas, aun en el supuesto de que no exista obligación de que el vehículo se encuentre especialmente adaptado para ello, siempre que, en este último supuesto, dichas personas aporten los medios que les resulten precisos para acceder y abandonar el vehículo e instalarse en una plaza ordinaria.

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

15.5 El incumplimiento del régimen tarifario.

16. La realización de transportes públicos regulares de viajeros de uso especial cuando concorra alguna de las siguientes circunstancias:

16.1 En los transportes de uso especial de escolares y de menores, la ausencia de una persona mayor de edad idónea, distinta del conductor, encargada del cuidado de los menores.

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

16.3 La realización de transporte público regular de viajeros por carretera de uso especial incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en la correspondiente autorización con el carácter de esenciales cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta ley.

17. La realización de transportes discrecionales de viajeros y mercancías cuando se incumpla alguno de los siguientes requisitos:

17.1 La autonomía económica y de dirección en la explotación de los servicios por parte del titular de la autorización, gestionando el transporte a su riesgo y ventura, con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial.

17.2 La obligación del titular de la autorización o licencia de transporte de asumir la posición de porteador en todos los contratos de transporte que realice al amparo de dicha autorización o licencia¹⁰.

18. La realización de actividades de agencia de transporte, transitario o almacenista distribuidor cuando se incumpla alguno de los siguientes requisitos:

18.1 La realización de la actividad de intermediación en la contratación de transportes terrestres

¹⁰ La Sentencia T.S. (Sala 3.ª, Sección 3.ª) de 5 de febrero de 2008 (BOE 14 mayo), fija la siguiente doctrina legal: la infracción prevista en el art. 140.17, en su redacción dada por la Ley 29/2003, de 8 de octubre, es imputable a aquellas Cooperativas de trabajo asociado que no asuman la posición porteadora en contratos de transportes realizados al amparo de sus autorizaciones por sus cooperativistas, aunque cada uno de éstos formen con su vehículo una explotación económica independiente y coticen al Régimen de Autónomos.

en calidad de comisionista en nombre propio, contratando en su propio nombre con los cargadores o usuarios y los titulares de autorizaciones de transporte, asumiendo frente a aquéllos la posición de transportista y frente a éstos las obligaciones y responsabilidades propias del cargador.

18.2 La realización de la actividad en locales autorizados o comunicados en los términos legal o reglamentariamente establecidos.

19. El exceso sobre la masa máxima autorizada de los vehículos o de alguno de sus ejes en los porcentajes que a continuación se relacionan (...)¹¹

Cuando, no obstante haberse expedido en relación con el transporte de que se trate una autorización especial de circulación otorgada conforme a la legislación vigente en la materia, aquél se realizase excediendo los límites de masa señalados en dicha autorización especial, ésta se considerará sin efecto, y, en consecuencia, únicamente se tendrá en cuenta para calificar esta infracción la masa máxima permitida en aplicación de las reglas generales contenidas en dicha normativa.

La responsabilidad por dicha infracción, cuando se exceda la masa máxima total autorizada de los vehículos, corresponderá tanto al transportista como al cargador, al expedidor y al intermediario, salvo que alguno de ellos justifique respecto a sí mismo la existencia de causas de inimputabilidad.

Cuando se trate de excesos de peso por eje, la responsabilidad corresponderá a quien hubiera realizado la estiba a bordo del vehículo.

Cuando se trate de un transporte de paquetería o mudanzas, se presumirá, salvo prueba en contrario, la concurrencia de causas de inimputabilidad respecto del cargador y el expedidor.

20. El exceso superior al 50 por ciento en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida, así como la minoración superior a dicho porcentaje de los períodos de descanso obligatorios¹².

21. La realización de las operaciones de carga, estiba, desestiba o descarga por el propio conductor del vehículo contraviniendo las limitaciones que, en su caso, resulten de aplicación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 22.5. La responsabilidad por dicha infracción corresponderá tanto a la empresa bajo cuya dirección actúe el conductor del vehículo como, en su caso, al cargador o remitente, expedidor, operador de transporte y consignatario o destinatario, salvo que alguno de ellos justifique respecto de sí mismo la existencia de causas de inimputabilidad.

22. No llevar insertada la correspondiente hoja de registro o tarjeta del conductor en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso, cuando ello resulte exigible, llevar insertada una hoja de registro sin haber anotado el nombre y apellidos del conductor o llevar insertadas las hojas de registro o tarjetas correspondientes a otro conductor.

23. El incumplimiento de la obligación de suscribir los seguros que resulten preceptivos conforme a lo dispuesto en el artículo 21.

24. La carencia de hojas de registro del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso que exista obligación de llevar en el vehículo.

Se considerará, asimismo, incluida en esta infracción la falta de realización de aquellas

¹¹ Ver Boletín Oficial con la correspondiente tabla.

¹² Téngase en cuenta que la Sentencia (Sala 3.ª, Sección 3.ª) de 17 de octubre de 2007, fija la siguiente doctrina legal: «Las Administraciones autonómicas que hayan asumido las competencias correspondientes en materia de transportes terrestres son asimismo competentes para sancionar las infracciones muy graves tipificadas en el artículo 140.b) de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (ulteriormente artículo 140.20 tras la reforma por la Ley 29/2003, de 8 de octubre) que impliquen un exceso sobre los tiempos máximos de conducción o una minoración sobre los tiempos de descanso reglamentariamente establecidos» (BOE 22 noviembre).

anotaciones manuales relativas a la actividad del conductor que exista obligación de llevar a cabo por parte de éste cuando el tacógrafo esté averiado.

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

25.1 Utilizar cisternas que presenten fugas, salvo que se acredite que éstas no existían o no fueron advertidas antes de iniciarse el transporte y que la cuantía de las pérdidas en relación con la naturaleza de la mercancía transportada no justificaba la interrupción de aquél.

25.2 Carecer del certificado de aprobación del vehículo expedido por el organismo competente donde se acredite que el mismo responde a las prescripciones reglamentariamente exigibles para el transporte al que va destinado, llevarlo caducado o llevar uno distinto al exigido reglamentariamente.

25.3 Utilizar vehículos que no cumplan las condiciones técnicas reglamentarias exigidas para el transporte de determinadas mercancías.

25.4 No llevar a bordo del vehículo los documentos de transporte o acompañamiento o no indicar en éstos la mercancía peligrosa transportada.

25.5 Transportar mercancías peligrosas, en condiciones distintas a las fijadas por la reglamentación sobre el transporte de este tipo de materias, sin la correspondiente excepción o permiso excepcional.

25.6 Carecer de paneles, placas o etiquetas de peligro o cualquier señalización exigible.

25.7 No llevar en la cabina del vehículo las instrucciones escritas para casos de accidentes correspondientes a la materia que se transporta.

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

25.9 Incumplir las limitaciones de las cantidades a transportar.

25.10 Utilizar envases o embalajes no homologados, gravemente deteriorados, que presenten fugas o que carezcan de alguno de los requisitos técnicos exigidos.

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

25.12 Incumplir las normas sobre el grado de llenado.

25.13 Indicar inadecuadamente en los documentos de transporte o acompañamiento la mercancía peligrosa transportada.

25.14 Entregar al transportista instrucciones escritas para casos de accidentes inadecuadas en relación con la materia que se transporta, así como la falta de certificación del expedidor sobre el cumplimiento de la normativa vigente en el transporte.

25.15 Transportar mercancías sujetas a autorización previa careciendo de la misma.

25.16 Utilizar paneles, placas o etiquetas de peligro inadecuadas en relación con la mercancía transportada.

25.17 Incumplir durante las operaciones de carga o descarga la prohibición de fumar en el curso de las manipulaciones, en las proximidades de los bultos colocados en espera de manipular, en la proximidad de los vehículos parados y en el interior de los mismos.

25.18 Incumplir la obligación de conectar a tierra los vehículos cisterna, en las maniobras de carga o descarga, cuando sea exigible.

25.19 No informar sobre la inmovilización del vehículo a causa de accidente o incidente grave, o dejar de adoptar las medidas de seguridad y protección, excepto en caso de imposibilidad.

25.20 Mezclar las instrucciones escritas para casos de accidente de la mercancía que se transporta con las de otros productos.

25.21 Transportar, cargar o descargar mercancías peligrosas careciendo las empresas involucradas del preceptivo consejero de seguridad o, aun teniéndolo, que éste no se encuentre habilitado para la materia o actividad de que se trate.

25.22 No remitir a las autoridades competentes el informe anual o los partes de accidentes cuando ello resulte obligatorio.

25.23 No conservar las empresas los informes anuales durante el plazo legalmente establecido, no habiéndolos remitido a los órganos competentes.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en el presente apartado corresponderá: al transportista y al cargador por las infracciones de los apartados 25.1 y 25.2; al transportista, al cargador o expedidor, en su caso, por las infracciones de los apartados 25.3 a 25.7; al cargador o expedidor, en su caso, por las infracciones de los apartados 25.8 a 25.16; al cargador o descargador, según el caso, por las infracciones de los apartados 25.17 y 25.18; al transportista por las infracciones de los apartados 25.19 y 25.20, y a la empresa, obligada a tener consejero de seguridad, por las infracciones de los apartados 25.21 a 25.23.

No obstante, el transportista quedará exento de responsabilidad por la comisión de la infracción tipificada en el apartado 25.6 si se acredita que, dadas las circunstancias de carga, él no pudo detectar la falta de etiquetas de peligro en los bultos o envases.

A los efectos previstos en el presente apartado y en el artículo 141.24, tendrá la consideración de expedidor la persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa, figurando como tal en la carta de porte, y de cargador descargador, la persona física o jurídica bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga o descarga de la mercancía peligrosa.

26. La realización de transportes de productos alimenticios o mercancías perecederas cuando concorra alguna de las siguientes circunstancias:

26.1 Transportar mercancías perecederas que, conforme a la normativa específica aplicable, deban ser transportadas a temperatura regulada, en vehículos o recipientes que, por sus condiciones técnicas, no puedan alcanzar la temperatura exigida para su transporte.

26.2 Carecer del certificado de conformidad para el transporte de mercancías perecederas o tenerlo caducado o falseado.

26.3 Cargar productos que necesiten regulación de temperatura durante el transporte a una temperatura distinta de la exigida durante el mismo.

26.4 Transportar productos que necesiten regulación de temperatura durante el transporte a una temperatura distinta de la exigida durante el mismo.

26.5 Efectuar maniobras de transporte, carga o descarga en condiciones distintas a las exigidas en los reglamentos que regulen tales circunstancias.

26.6 Transportar productos alimenticios incumpliendo las condiciones de sanidad o higiene legal o reglamentariamente establecidas.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en el presente número corresponderá: al transportista y a quien figure como expedidor en el documento de transporte, o de no existir éste, a la persona física o jurídica que hubiese contratado con el transportista por las infracciones de los apartados 26.1 y 26.2; a quien figure como expedidor, o de no existir éste, a la persona física o jurídica que hubiese contratado con el transportista por la infracción del apartado 26.3; al transportista por las infracciones de los apartados 26.4 y 26.6, y al transportista, expedidor o destinatario, o de no existir estos últimos, a la persona física o jurídica que figure como expedidor o destinatario en el documento de transporte, por la infracción del apartado 26.5.

Artículo 141.

Se consideran infracciones graves:

1. La realización de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general cuando

se dé alguna de las siguientes circunstancias:

1.1 No disponer del número mínimo de vehículos o el incumplimiento por éstos de las condiciones exigidas en el título concesional.

1.2 No prestar los servicios suplementarios ofertados por el adjudicatario de la concesión y recogidos en el título concesional.

1.3 Incumplir la obligación de transporte gratuito del equipaje de los viajeros en los supuestos y hasta el límite en que ello resulte obligatorio.

1.4 Vender un número de plazas por vehículo superior al de las autorizadas en el título concesional.

1.5 Realizar transporte público regular de viajeros por carretera de uso general incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en el título concesional o autorización especial con el carácter de esenciales cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta ley.

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

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

4. El exceso sobre la masa máxima autorizada de los vehículos o de alguno de sus ejes en los porcentajes que a continuación se relacionan¹³:

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación las reglas establecidas en el artículo 140.19.

5. El inadecuado funcionamiento imputable al transportista del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso, del limitador de velocidad o sus elementos u otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, cuando no haya de ser calificada como muy grave de conformidad con lo establecido en el artículo 140.10, o no pasar la revisión periódica de los mismos en los plazos y forma legal o reglamentariamente establecidos.

6. El exceso superior al 20 por ciento en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida, así como la minoración superior a dicho porcentaje en los períodos de descanso establecidos, salvo que dicho exceso o defecto deba ser considerado infracción muy grave, de conformidad con lo previsto en el artículo 140.20.

7. La utilización de una misma hoja de registro durante varias jornadas cuando ello hubiera dado lugar a la superposición de registros que impidan su lectura.

8. El incumplimiento por parte del conductor de la obligación de realizar por sí mismo determinadas entradas manuales o anotaciones en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o en las hojas de registro, en aquellos supuestos en que tal obligación se encuentre reglamentariamente establecida, salvo que deba calificarse como muy grave de conformidad con lo establecido en los apartados 22 y 24 del artículo 140 o como leve por darse las circunstancias previstas en el apartado 5 del artículo 142.

9. La utilización en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso de más de una hoja de registro durante una misma jornada por la misma persona, salvo cuando se cambie de vehículo y la hoja de registro utilizada en el aparato del primer vehículo no se encuentre homologada para su utilización en el del segundo.

10. La obstrucción que dificulte gravemente la actuación de los servicios de inspección cuando no concurra alguno de los supuestos que, conforme a lo señalado en el apartado 6 del artículo

¹³ Ver tabla en el correspondiente BOE.

anterior, implicarían que dicha obstrucción debiera ser calificada como infracción muy grave.

11. La carencia no significativa de hojas de registro o de datos registrados en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa a disposición de la Administración.

12. La falta de anotación de alta en el registro a que hace referencia el artículo 53 de la presente ley por parte de las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización.

13. La realización de transportes privados careciendo de la autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras del transporte terrestre, salvo que dicha infracción deba calificarse como leve al amparo de lo dispuesto en el artículo 142.8.

Se considerará que carece de autorización quien no hubiese realizado su visado reglamentario, incluso cuando se produzca por el supuesto regulado en el artículo 146.5.

14. La prestación de servicios públicos de transporte, utilizando la mediación de personas físicas o jurídicas no autorizadas para dicha mediación, sin perjuicio de la sanción que al mediador pueda corresponderle de conformidad con lo previsto en el artículo 140.1.

15. La connivencia en actividades de mediación no autorizadas o en la venta de billetes para servicios de transporte de viajeros no autorizados en locales o establecimientos públicos destinados a otros fines. La responsabilidad corresponderá al titular de la industria o servicio al que esté destinado el local.

16. La venta de billetes para servicios de transporte de viajeros no autorizados y, en general, la mediación en relación con los servicios o actividades no autorizados, sin perjuicio de calificar la infracción como muy grave, de conformidad con el artículo 140.1, cuando no se posea título habilitante para realizar actividades de mediación.

17. El incumplimiento del régimen tarifario reglamentariamente establecido, salvo que, por tratarse de un transporte público regular de viajeros de uso general, deba calificarse como infracción muy grave de conformidad con lo establecido en el artículo 140.15.5.

18. El reiterado incumplimiento injustificado superior a 15 minutos de los horarios de salida en las cabeceras de las líneas de servicios públicos regulares de transporte de viajeros de uso general, en los términos y condiciones que reglamentariamente se determinen.

19. La carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales de la documentación de control, estadística o contable cuya cumplimentación resulte obligatoria, así como la ocultación o falta de conservación de la misma y demora injustificada de la puesta en conocimiento o la falta de comunicación de su contenido a la Administración, incumpliendo lo que al efecto se determine reglamentariamente, salvo que deba ser calificada como infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los apartados 6, 14, 22 ó 24 del artículo 140.

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

20. El incumplimiento, por parte del destinatario al que se hubieran entregado las mercancías, de la obligación de ponerlas a disposición de una junta arbitral del transporte, cuando sea requerido al efecto por dicha junta en el ejercicio de las funciones que tiene encomendadas para actuar como depositaria.

21. La realización de servicios de transporte público de viajeros en automóviles de turismo iniciados en término municipal distinto al que corresponda la licencia de transporte urbano, salvo en los supuestos reglamentariamente exceptuados.

22. La utilización por parte del arrendatario de vehículos industriales arrendados con o sin conductor sin llevar a bordo el contrato de arrendamiento o una copia del mismo, o llevarlo sin

cumplimentar, así como la falta de cuanta otra documentación resulte obligatoria para acreditar la correcta utilización del vehículo.

23. El incumplimiento por los titulares de autorizaciones de transporte público sanitario de las exigencias de disponibilidad temporal para la prestación del servicio que reglamentariamente se encuentren determinadas, salvo causa justificada.

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

24.1 Transportar mercancías peligrosas incumpliendo las condiciones establecidas en la excepción o permiso excepcional para mercancías transportadas de forma distinta a la recogida en la reglamentación sobre mercancías peligrosas.

24.2 No incluir en los documentos de acompañamiento o indicar inadecuadamente alguno de los datos que reglamentariamente deben figurar en ellos.

24.3 No respetar las condiciones de aislamiento, estiba, protección o segregación de la carga reglamentariamente establecidas.

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

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

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

24.7 Carecer de los extintores que resulte obligatorio llevar en relación con el vehículo o la carga, o disponer de los mismos en condiciones que no permitan o garanticen su correcta utilización.

Se consideran incluidos en este apartado aquellos supuestos en los que los extintores no estén provistos del correspondiente precinto, salvo que se acredite su buen funcionamiento o haya caducado el plazo para hacer su inspección.

24.8 Incumplimiento del equipamiento del vehículo o del conductor que resulte obligatorio conforme a la legislación española o internacional que en cada caso resulte de aplicación.

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

24.10 Remitir a las autoridades competentes el informe anual o los partes de accidentes fuera de los plazos legalmente establecidos.

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

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en el presente apartado corresponderá: al transportista y al cargador o expedidor, en su caso, por la infracción del apartado 24.1; al cargador o expedidor, en su caso, por la infracción del apartado 24.2; al cargador o descargador, según el caso, por las infracciones de los apartados 24.3 y 24.4; al transportista por las infracciones de los apartados 24.5 a 24.8; al transportista y al cargador o descargador, en su caso, por la infracción contemplada en el apartado 24.9, y a la empresa, obligada a tener consejero de seguridad, por las infracciones de los apartados 24.10 y 24.11.

25. El incumplimiento por los centros de formación de las condiciones exigidas a efectos de homologación como entidades o cursos de renovación del certificado de consejero de seguridad.

26. La realización de transportes de mercancías perecederas con vehículos que carezcan de la placa de certificación de conformidad.

27. La contratación del transporte con transportistas o intermediarios que no se hallen debidamente autorizados.

28. El incumplimiento por las empresas arrendadoras de vehículos sin conductor de la obligación de exigir la correspondiente autorización de transporte al arrendatario, en los casos previstos en el artículo 136, y de las condiciones exigibles para la realización de su actividad

reglamentariamente previstas.

29. El incumplimiento de las condiciones establecidas en el título concesional, autorización o reglamento de explotación de las estaciones de autobuses.

30. La prestación de servicios de transporte con vehículos que incumplan las prescripciones técnicas sobre accesibilidad de personas con movilidad reducida que, en cada caso, les resulten de aplicación.

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

Artículo 142.

Se considerarán infracciones leves:

1. La falta de comunicación de cualquier dato o circunstancia que deba figurar en el registro a que hace referencia el artículo 53 de la presente ley o que exista obligación por otra causa de poner en conocimiento de la Administración, con arreglo a lo que reglamentariamente se determine, salvo que dicha infracción deba ser calificada como grave conforme a lo establecido en el 141.12.

2. El exceso sobre la masa máxima autorizada de los vehículos o de alguno de sus ejes, en los porcentajes siguientes¹⁴.

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación las reglas establecidas en el artículo 140.19.

3. El exceso en los tiempos máximos de conducción o de la conducción ininterrumpida, así como la minoración de los períodos de descanso o pausa establecidos, salvo que deba ser considerado infracción grave o muy grave.

4. La utilización de hojas de registro no homologadas o que resulten incompatibles con el aparato de control utilizado, así como la utilización de una tarjeta de conductor caducada.

5. El incumplimiento por parte del conductor de la obligación de realizar por sí mismo determinadas entradas manuales o anotaciones en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o en las hojas de registro, en aquellos supuestos en que tal obligación se encuentre reglamentariamente establecida, cuando, no obstante no haberse realizado las anotaciones oportunas, resulte posible deducir bien del propio aparato de control o de las hojas de registro inmediatamente anteriores y posteriores cuál debiera haber sido su contenido.

6. La carencia de los preceptivos rótulos o avisos de obligada exhibición para conocimiento del público usuario.

7. El incumplimiento en los transportes interurbanos de viajeros contratados por plaza con pago individual de la obligación de expedir billetes, de las normas establecidas para su despacho o devolución, así como expedirlos sin las menciones esenciales.

8. La realización de transportes públicos o privados o alguna de sus actividades auxiliares o complementarias careciendo de la autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras de los transportes terrestres, siempre que la misma se hubiese solicitado, acreditando el cumplimiento de todos los requisitos exigidos para su otorgamiento, en el plazo máximo de 15 días, contados desde la notificación del inicio del expediente sancionador.

9. La realización de transportes públicos o privados sin llevar a bordo del vehículo la documentación formal que acredite la posibilidad legal de prestarlos o que resulte exigible para la determinación de la clase de transporte que se está realizando, salvo que dicha infracción deba ser calificada como muy grave o grave conforme a lo dispuesto en los artículos 140.1 y 141.13.

¹⁴ Ver tabla en el correspondiente BOE

10. El arrendamiento de vehículos sin conductor fuera de las oficinas o locales que reglamentariamente se determinen, así como no suscribir de forma independiente un contrato por cada arrendamiento de vehículos que la empresa efectúe.

11. La realización de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general incumpliendo el calendario establecido.

12. La realización de transportes públicos regulares de viajeros de uso especial incumpliendo el itinerario, calendario, horario, expediciones, puntos de parada o alguno de los requisitos establecidos en la correspondiente autorización de uso especial.

Asimismo, en el transporte de escolares y menores, el incumplimiento de las obligaciones sobre parada de vehículos en el centro escolar y acceso y abandono de los vehículos en los términos regulados en las normas sobre seguridad en esta clase de transportes.

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

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

15. La salida de los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor del lugar en que habitualmente se encuentren guardados o estacionados sin llevar a bordo la hoja de ruta o llevándola sin cumplimentar, salvo los supuestos exceptuados reglamentariamente. No se apreciará esta infracción cuando la misma concorra con la establecida en el artículo 141.22.

16. El incumplimiento por parte de las empresas que intervengan en la contratación y realización de transportes de mercancías peligrosas de las siguientes obligaciones:

16.1 Incluir en los informes anuales y partes de accidentes alguno de los datos exigibles por la normativa vigente.

16.2 Comunicar a los órganos competentes la identidad de los consejeros de seguridad con que cuente la empresa y sus áreas de responsabilidad, poseyéndolos.

16.3 Conservar por parte de las empresas los informes anuales, durante el plazo reglamentariamente establecido, siempre que hubieran sido remitidos a los órganos competentes.

17. La realización de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general o especial incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en el título concesional o autorización especial sin el carácter de esenciales cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta ley.

18. La carencia de los distintivos o rótulos exigidos por la normativa vigente, relativos a la naturaleza o al tipo de transporte que aquél esté autorizado a realizar, llevarlos en lugar no visible o en condiciones que dificulten su percepción, utilizarlos de forma inadecuada o llevar en lugar visible del vehículo el distintivo correspondiente a un ámbito territorial o clase de transporte para cuya realización no se halle facultado por el necesario título habilitante.

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

20. El incumplimiento por los usuarios de las obligaciones que les correspondan, conforme a las reglas de utilización del servicio establecidas de conformidad con lo dispuesto en los artículos 40.2 y 41.1, salvo que las normas en que se contengan dichas reglas consideren expresamente su incumplimiento como infracción grave.

En todo caso, se considerará constitutivo de la infracción tipificada en este apartado el incumplimiento por los usuarios de los transportes de viajeros de las siguientes prohibiciones:

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

20.2 Manipular los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de acceso al vehículo o de cualquiera de sus compartimentos previstos para su accionamiento exclusivo por el personal de

la empresa transportista.

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

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

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

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

20.7 Fumar en los vehículos y en lugares distintos a los habilitados a tal fin en estaciones de transporte en los términos que resulten de la normativa específica sobre la materia.

20.8 Viajar sin título de transporte o con título que resulte insuficiente en función de las características del viaje y condiciones de utilización previstas en la correspondiente concesión o autorización, así como el uso indebido del título que se posea.

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

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

22. La realización del transporte con vehículos ajenos sobre los que no se tengan las condiciones de disponibilidad legalmente exigibles, así como utilizar para el transporte vehículos arrendados a otros transportistas o utilizar la colaboración de éstos fuera de los supuestos o incumpliendo las condiciones legalmente establecidas, salvo que deba ser considerada infracción muy grave, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 140. En idéntica infracción incurrirán las empresas que actúen como colaboradores, incumpliendo las obligaciones que les afecten.

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

23.1 No llevar a bordo del vehículo los documentos obligatorios relativos al mismo, poseyéndolos.

23.2 Carecer el vehículo de las placas de identificación de características cuando sean exigibles o llevarlas ilegibles, deterioradas o careciendo de alguna de las menciones esenciales.

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

24. La realización de transporte de mercancías perecederas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

24.1 No llevar a bordo del vehículo los documentos obligatorios relativos al mismo, poseyéndolos.

24.2 No llevar en el vehículo las marcas de identificación e indicaciones reglamentarias o llevarlas en lugares distintos a los establecidos.

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

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

Artículo 143.

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

a) Se sancionarán con apercibimiento o multa de hasta 200 euros las infracciones previstas en los apartados 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24 del artículo 142.

b) Se sancionarán con multa de 201 a 300 euros las infracciones previstas en los apartados 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 y 17 del artículo 142.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo a) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.

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

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo b) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.

d) Se sancionarán con multa de 401 a 1.000 euros las infracciones previstas en los apartados 25, 26, 27, 28, 29 y 30 del artículo 141.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo c) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.

e) Se sancionarán con multa de 1.001 a 1.500 euros las infracciones previstas en los apartados 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24 del artículo 141.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo d) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de otra infracción grave tipificada en el mismo apartado o cualquiera de las muy graves de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.

f) Se sancionarán con multa de 1.501 a 2.000 euros las infracciones previstas en los apartados 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10 del artículo 141.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo e) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción grave tipificada en el mismo apartado o cualquiera de las muy graves de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.

g) Se sancionarán con multa de 2.001 a 3.300 euros las infracciones previstas en los apartados 24, 25 y 26 del artículo 140.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo f) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción grave tipificada en el mismo apartado o cualquiera de las muy graves de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.

h) Se sancionarán con multa de 3.301 a 4.600 euros las infracciones previstas en los apartados 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 y 23 del artículo 140.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo g) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.

i) Se sancionarán con multa de 4.601 a 6.000 euros las infracciones previstas en los apartados 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 y 14 del artículo 140.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo h) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.

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

k) Cuando fuera de aplicación lo previsto en los artículos 141.31 y 142.25, la cuantía de la sanción que en su caso corresponda imponer estará comprendida, respectivamente, dentro de los límites establecidos en los párrafos d), e) y f) y a) b) y c).

2. La comisión de la infracción prevista en el apartado 2 del artículo 140 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de todas aquellas autorizaciones de que fuese titular el infractor para cuya obtención resultaban exigibles los requisitos incumplidos.

La comisión de la infracción prevista en el apartado 3 del artículo 140 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de tantas autorizaciones o copias certificadas de las que fuese titular el infractor como resulte preciso a fin de restablecer el equilibrio reglamentariamente exigido entre número de autorizaciones y cumplimiento de las condiciones requeridas para su obtención y mantenimiento. No obstante, cuando el nivel de incumplimiento del requisito de que se trate afectase a una parte importante del conjunto de la actividad del infractor, podrá implicar la pérdida de validez de todas aquellas autorizaciones de que fuese titular para cuya obtención resultase exigible aquél. En todo caso, cuando esta infracción se cometiese por segunda vez en el espacio de 12 meses, la sanción pecuniaria irá siempre acompañada de la pérdida de validez de la totalidad de autorizaciones de que fuese titular el infractor.

La comisión de la infracción prevista en el apartado 4 del artículo 140 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de cuantas autorizaciones, licencias o copias certificadas de idéntica clase a la utilizada fuese titular el transportista a cuyo nombre fue expedida por la Administración.

La comisión de la infracción prevista en el apartado 5 del artículo 140 llevará aneja,

conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la declaración de caducidad de la concesión de que se trate y la inhabilitación para ser titular de ninguna concesión o autorización de transporte público regular de viajeros de uso general de nueva creación en el plazo de cinco años. Tampoco podrá la empresa inhabilitada tener una participación mayoritaria en el capital de ninguna otra que pretenda acceder a la titularidad de algunas de tales concesiones o autorizaciones.

La comisión de las infracciones previstas en los apartados 1 y 8 del artículo 140 podrá implicar, independientemente de la sanción pecuniaria que corresponda, el precintado del vehículo con el que se realiza el transporte o la clausura del local en el que, en su caso, se venga ejerciendo la actividad, en ambos supuestos durante el plazo máximo de un año, sin perjuicio del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan y de las medidas que puedan arbitrarse para su garantía.

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

3. Cuando sean detectadas durante su comisión en carretera infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los apartados 1, 4, 6, 8, 10, 19 ó 20 del artículo 140, 4 ó 6 del artículo 141, o bien alguno de los excesos en el tiempo de conducción tipificados en el apartado 3 del artículo 142, siempre que en este último supuesto la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino sea superior a 30 kilómetros, deberá ordenarse su inmediata inmovilización hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, salvo que concurran circunstancias ligadas a la seguridad que aconsejen no hacerlo en el caso concreto de que se trate. A tal efecto, los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre o agentes de las fuerzas actuantes que legalmente tienen atribuida la vigilancia del mismo habrán de retener la documentación del vehículo y, en su caso, la de la mercancía, así como la correspondiente autorización, hasta que se subsanen las causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo, en todo caso, responsabilidad del transportista la custodia del vehículo, su carga y pertenencias.

En idénticos términos se procederá en aquellos supuestos en que la inspección actuante hubiese retirado la hoja de registro que venía siendo utilizada en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso durante la realización de un transporte y la empresa hubiese incumplido la obligación de llevar a bordo otras de repuesto, así como en aquellos en que hubiese retirado la tarjeta del conductor para el referido aparato.

Asimismo, podrá ordenarse la inmovilización de un vehículo cuando sean detectadas en carretera conductas infractoras en las que concurran circunstancias que puedan entrañar peligro para la seguridad.

En los supuestos de inmovilización de vehículos que transporten viajeros, y a fin de que éstos sufran la menor turbación posible, será responsabilidad del transporte cuyo vehículo haya sido inmovilizado buscar los medios alternativos necesarios para hacer llegar a los viajeros a su destino. De no hacerlo, dichos medios podrán ser establecidos por la Administración. Los gastos que genere la adopción de tales medidas serán, en todo caso, de cuenta del transportista. Si se negara a satisfacerlos, quedará inmovilizado el vehículo hasta que aquéllos fueran satisfechos, aunque hubieran desaparecido las causas de la infracción.

4. Independientemente de las sanciones pecuniarias que correspondan de conformidad con esta ley, la resolución sancionadora en que se aprecie el incumplimiento reiterado de las

circunstancias previstas en los apartados 15 ó 16 del artículo 140 podrá acordar la caducidad de la concesión o autorización especial de que se trate con pérdida de la fianza y sin perjuicio del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan. Asimismo, la resolución sancionadora en que se aprecie el incumplimiento reiterado de las circunstancias previstas en los apartados 17 ó 18 del artículo 140 podrá dar lugar a la pérdida de validez de cuantas autorizaciones sea titular el infractor.

A los efectos previstos en este apartado, se considerará que existe incumplimiento reiterado cuando la correspondiente empresa haya sido sancionada, mediante resoluciones que pongan fin a la vía administrativa, por la comisión en un período de un año de tres o más infracciones de carácter muy grave por vulneración de las circunstancias previstas en los apartados 15, 16, 17 ó 18 del artículo 140.

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

Artículo 144.

1. La comisión de dos o más infracciones de las reseñadas en los apartados 1, 2, 3, 4 y 5 del artículo 140 en el espacio de un año conllevará la inhabilitación del infractor durante un período de tres años para ser titular de cualquier clase de concesión, autorización o licencia habilitante para el ejercicio de la actividad de transporte o de cualquiera de sus actividades auxiliares y complementarias o formar parte del consejo de administración u órgano equivalente de una empresa que sea titular de tales concesiones, autorizaciones o licencias. Durante dicho período tampoco podrá el así inhabilitado aportar su capacitación profesional a ninguna empresa transportista o de actividad auxiliar y complementaria del transporte.

La mencionada inhabilitación llevará aparejada la caducidad de cuantas concesiones y la pérdida de validez de cuantas autorizaciones y licencias fuese titular la empresa infractora, con carácter definitivo.

Para que se produzca el supuesto de reincidencia señalado en este artículo, las sanciones tenidas en cuenta deberán haber sido impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa. El período de inhabilitación comenzará a contarse desde el día siguiente a aquél en que se hubiese dictado la última de estas resoluciones.

2. En todos aquellos supuestos en que se constate la comisión de alguna de las infracciones tipificadas en los apartados 10 u 11 del artículo 140, ó 1.1, 1.2 y 5 del artículo 141, a la notificación del inicio del expediente sancionador se acompañará un requerimiento para que, en el plazo de un mes, el titular de la actividad acredite haber subsanado la deficiencia constitutiva de la infracción de que se trate y, cuando así no lo hiciere, se procederá a incoar un nuevo expediente sancionador, que se tramitará independientemente del anterior, por la comisión de la infracción tipificada en el artículo 140.7.

Artículo 145.

Las infracciones de la legislación reguladora de los transportes terrestres prescribirán, de conformidad con las condiciones establecidas en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en el plazo de un año.

Las sanciones de la legislación reguladora de los transportes terrestres prescribirán en los

plazos y condiciones establecidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 146.

1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en el presente capítulo corresponderá a los órganos que legal o reglamentariamente la tengan atribuida.

2. El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en la presente ley se ajustará a las normas específicas que reglamentariamente se establezcan, y en lo no previsto por éstas, se estará a lo establecido en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

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

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

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

Los órganos de las distintas Administraciones públicas competentes para sancionar las infracciones previstas en esta ley comunicarán al Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte a que hace referencia el artículo 53 las sanciones que impongan, con objeto de que se realice la pertinente anotación, en el plazo máximo de 30 días, contados desde la resolución sancionadora que ponga fin a la vía administrativa.

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

En todos aquellos supuestos en que el interesado decida voluntariamente hacer efectiva la sanción antes de que transcurran los 15 días siguientes a la notificación del expediente sancionador, la cuantía pecuniaria de la sanción inicialmente propuesta se reducirá en un 25 por ciento.

El pago de la sanción pecuniaria con anterioridad a que se dicte la resolución sancionadora equivaldrá a la terminación del procedimiento, salvo en aquellos supuestos en que lleve aparejada una sanción accesoria de las previstas en los artículos 143 ó 144, en cuyo caso deberá continuarse el procedimiento hasta su terminación ordinaria por cuanto se refiere a la referida sanción accesoria. Incluso en aquellos casos en que el procedimiento sancionador se dé por terminado de esta manera, el interesado podrá interponer idénticos recursos a los que le hubieran correspondido en el supuesto de que el procedimiento hubiese terminado de forma ordinaria mediante resolución expresa.

4. En la imposición y ejecución de sanciones por infracciones cometidas por personas que no acrediten su residencia en territorio español serán de aplicación las reglas que a continuación

se establecen, junto con las que, en su caso, se señalen reglamentariamente de forma expresa.

Cuando intentada la notificación en el domicilio del denunciado ésta no hubiera podido practicarse, dicha notificación se remitirá al departamento ministerial competente en materia de transportes del país en que resida para que le dé traslado, considerándose así realizada definitivamente la notificación.

La comisión de faltas muy graves, de forma reiterada, por personas que no acrediten su residencia en territorio español, con independencia de las sanciones previstas en la legislación comunitaria, podrán dar lugar a la prohibición de entrada en territorio español durante un período de cinco años. Se considerará, a estos efectos, que existe incumplimiento reiterado cuando la citada persona haya sido sancionada mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa por la comisión, en un período de dos años, de cinco o más infracciones de carácter muy grave.

Cuando las sanciones impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa no sean satisfechas en período voluntario, se podrá proceder, si el vehículo de que se trate hubiera quedado inmovilizado durante la tramitación del expediente, a su venta en pública subasta, en la forma que reglamentariamente se establezca, quedando el dinero obtenido afecto al pago del importe de la sanción, de los gastos originados por la inmovilización y la subasta, así como de los gastos que pudieran haberse producido como consecuencia de lo establecido en el último párrafo del artículo 143.3. El sobrante, si lo hubiere, quedará a disposición de la persona denunciada.

5. En relación con la ejecución de las sanciones, serán de aplicación las normas específicas que reglamentariamente se establezcan, y en lo no previsto por éstas, se estará a lo establecido en la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y en el Reglamento General de Recaudación.

El pago de las sanciones pecuniarias señaladas en la presente ley, impuestas por resolución que ponga fin a la vía administrativa, será requisito necesario para que proceda el otorgamiento de nuevos títulos habilitantes para la realización de cualquier clase de transporte interior o internacional por carretera o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias, así como para la realización del visado, la transmisión o la modificación de cualquiera de aquellos de que ya fuera titular el infractor.

Asimismo, la realización de dicho pago de sanciones será requisito exigible para que proceda la autorización administrativa a la transferencia de los vehículos con los que se hayan cometido las infracciones a las que las referidas sanciones correspondan.

CAPÍTULO II. Instrumentos de control

Artículo 147.

1. Durante la realización de los servicios y actividades reguladas en esta ley deberán llevarse a bordo del vehículo, debidamente cumplimentados, los documentos de control administrativo que, en su caso, reglamentariamente se determinen. En los transportes internacionales se emplearán los documentos de control establecidos en los convenios suscritos por España.

Los vehículos en que los referidos servicios se realicen deberán, por su parte, encontrarse señalizados mediante los rótulos y distintivos que, para la exacta identificación de las características del servicio o del título habilitante a cuyo amparo se prestan, sean exigidos

reglamentariamente.

2. Las personas que realicen los servicios y actividades previstos en esta ley deberán cumplimentar y conservar en su domicilio empresarial, durante el plazo que se establezca a los efectos previstos en el artículo 33.3, la documentación de carácter administrativo o estadístico que, en su caso, se determine reglamentariamente.

3. A efectos de contabilidad, las empresas titulares de concesiones o autorizaciones de transporte público regular de viajeros de uso general deberán tratar cada una de ellas como una actividad separada, gestionándola como una división contable independiente, distinta de cualquier otra actividad que realicen, esté o no relacionada con el transporte de viajeros.

Artículo 148.

Los vehículos destinados a la realización de transporte por carretera deberán tener instalado y llevar en funcionamiento durante su prestación el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso, el limitador de velocidad, así como otros mecanismos o instrumentos de control en los casos en que así se exija reglamentariamente o resulte obligatorio de conformidad con las disposiciones contenidas en los convenios internacionales suscritos por España o en la normativa directamente aplicable en la Unión Europea.

Artículo 149

...

DISPOSICIONES ADICIONALES

Tercera.

1. Los transportes realizados en teleféricos, u otros medios en los que la tracción se haga por cable, y en los que no exista camino terrestre de rodadura fijo, se regirán por las normas a que se refiere el punto 2 del artículo 1.º de esta Ley.

2. No obstante, cuando dichos medios de transporte sean complementarios de estaciones de invierno o esquí, podrá otorgarse por adjudicación directa a los titulares de éstas, la correspondiente concesión sobre los mismos.

Se considerarán estaciones de invierno o esquí, aquellos centros turísticos especialmente dedicados a la práctica de deportes de nieve o montaña, que reúnan las condiciones que reglamentariamente se determinen.

3. La fijación y percepción de las tarifas correspondientes a la utilización de cada uno de los medios de transporte a los que se refiere esta disposición, podrá hacerse cuando así se autorice por la Administración, de forma global o conjunta, con las referentes a otros servicios distintos que se pongan a disposición de los usuarios.