

I. DISPOSICIONS GENERALS

CAP DE L'ESTAT

7320 *Llei 9/2013, de 4 de juliol, per la qual es modifiquen la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, i la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.*

JUAN CARLOS I

REI D'ESPANYA

A tots els qui vegeu i entengueu aquesta Llei.

Sapigueu: Que les Corts Generals han aprovat la Llei següent i jo la sanciono.

PREÀMBUL

Els canvis que ha experimentat el mercat de transport terrestre de viatgers i mercaderies, tant en l'àmbit nacional com en el de la Unió Europea, han aconsellat portar a terme una revisió completa del contingut de la Llei d'ordenació dels transports terrestres (d'ara endavant LOTT), originalment aprovat l'any 1987.

Els criteris seguits en aquesta revisió han estat marcats per la conveniència de mantenir el màxim rigor en les condicions d'accés al mercat de transport, en la línia marcada per la reglamentació de la Unió Europea, i, paral·lelament, per la de dotar de la major capacitat d'autogestió les empreses que intervenen en aquest mercat.

Amb aquesta finalitat, s'incorporen al text de la LOTT les noves exigències que introdueix el Reglament (CE) núm. 1071/2009 del Parlament Europeu i del Consell, de 21 d'octubre de 2009, pel qual s'estableixen normes comunes relatives a les condicions que s'han de complir per a l'exercici de la professió de transportista per carretera i pel qual es deroga la Directiva 96/26/CE del Consell, en relació amb el compliment dels requisits d'establiment, competència professional, capacitat financera i honorabilitat de les empreses.

En matèria de transport internacional, s'ha optat, bàsicament, per remetre a les regles que contenen els reglaments (CE) núm. 1072/2009 i (CE) núm. 1073/2009 del Parlament Europeu i del Consell, tots dos de 21 d'octubre de 2009, pels quals, respectivament, s'estableixen normes comunes d'accés al mercat del transport internacional de mercaderies per carretera i al mercat internacional dels serveis d'autocars i autobusos, així com a les que, si s'escau, siguin aplicables dels convenis internacionals subscrits per Espanya.

Es pot destacar alguna modificació especialment significativa en relació amb determinades formes de transport. Així, el règim de gestió dels transports públics regulars de viatgers d'ús general per carretera i ferrocarril s'adapta a les regles que conté el Reglament (CE) núm. 1370/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, sobre els serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera i pel qual es deroguen els reglaments (CEE) núm. 1191/69 i (CEE) núm. 1170/70 del Consell. S'articulen i harmonitzen, a més, les regles específiques pròpies d'aquest règim amb la legislació general sobre contractes del sector públic, de manera que es reforça el caràcter contractual de la relació entre el gestor del servei i l'administració que n'és titular.

En relació amb una altra matèria del tot diferent, es pot significar l'enquadrament definitiu de l'activitat d'arrendament de vehicles amb conductor com una modalitat concreta de transport discrecional de viatgers en vehicles de turisme, a la qual, en conseqüència, són aplicables totes les regles referides a l'activitat de transport i no les assenyalades per a les activitats merament auxiliars i complementàries del transport, com

seria el cas de l'arrendament de vehicles sense conductor, amb el qual hi té poc o res a veure.

Per fi, es redefeixen les diferents activitats auxiliars i complementàries del transport de mercaderies per adequar-les a la realitat actual del mercat, incloent-hi la figura de l'operador logístic, anteriorment no prevista a la LOTT.

En l'àmbit mercantil, es consagren els principis de llibertat de contractació i d'exploració de les activitats de transport a risc i ventura de l'empresari, llevat que es tracti de serveis públics de transport de viatgers de titularitat de l'Administració, i es reforça la capacitat d'actuació de les juntes arbitral del transport.

Es redueixen les barreres operatives per liberalitzar plenament la intermediació en la contractació de transports de viatgers, sense perjudici de la regulació de les agències de viatges en l'àmbit turístic, i es flexibilitzen els límits que separen l'actuació de transportistes i operadors de transport al mercat de transport de mercaderies.

Finalment, s'ha de destacar la reducció de càrregues administratives que propicia aquesta modificació de la LOTT, tant per a les empreses que desenvolupen les seves activitats en el sector com per a la mateixa Administració. Així, es dona una nova dimensió al Registre d'empreses i activitats de transport que, unida a la seva coordinació amb el Registre Mercantil, ha de permetre avançar ràpidament en la supressió de tràmits formals i d'exigències documentals per obtenir els títols que habiliten per exercir les activitats i professions del transport.

Per la seva banda, l'obligació que les empreses tinguin un equipament informàtic mínim també ha de contribuir notablement a avançar cap a l'establiment, a mitjà termini, d'una tramitació estrictament telemàtica de qualsevol procediment davant els òrgans de l'Administració pública competents en matèria de transport.

Article primer. *Modificació de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres.*

La Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres queda modificada en els termes següents:

U. El punt 1 de l'article 1 queda redactat en els termes següents:

«1. Es regeixen pel que disposa aquesta Llei:

1r Els transports per carretera, consideració que tenen els que es facin en vehicles de motor o conjunts de vehicles que circulin sense camí de rodolament fix, i sense mitjans fixos de captació d'energia, per tota classe de vies terrestres, urbanes o interurbanes, de caràcter públic i, així mateix, per les de caràcter privat quan el transport sigui públic.

2n Els transports per ferrocarril, consideració que tenen els que es facin mitjançant vehicles que circulin per un camí de rodolament fix que els serveix de sustentació i de guiatge.

3r Les activitats auxiliars i complementàries del transport, consideració que tenen, als efectes d'aquesta Llei, les desenvolupades per les agències de transports, els transitaris, els operadors logístics, els magatzemistes-distribuïdors i les estacions de transport de viatgers i centres de transport i logística de mercaderies per carretera o multimodals. Així mateix, té aquesta consideració l'arrendament de vehicles de carretera sense conductor.»

Dos. L'article 2 queda redactat en els termes següents:

«Article 2.

Aquesta Llei és aplicable als transports i les seves activitats auxiliars i complementàries la competència dels quals correspon a l'Administració General de l'Estat.

La seva aplicació als altres transports s'efectua en els termes que preveu la disposició final segona.»

Tres. L'article 17 queda redactat en els termes següents:

«Article 17.

1. Les empreses transportistes o d'activitats auxiliars o complementàries del transport han de portar a terme la seva activitat amb plena autonomia econòmica, i gestionar-la al seu risc i ventura.

2. No obstant això, a l'explotació dels transports als quals aquesta Llei atribueix el caràcter de serveis públics de titularitat de l'Administració s'han d'aplicar les disposicions de la Unió Europea en matèria de serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera i, si s'escau, el que disposa la legislació sobre contractes del sector públic sobre règim econòmic del contracte de gestió de serveis públics.»

Quatre. Els punts 1, 2 i 3 de l'article 19 queden redactats en els termes següents:

«1. El règim tarifari dels serveis públics de transport de viatgers de titularitat de l'Administració es determina en els contractes de gestió de servei públic corresponents.

2. L'estructura de la tarifa dels transports assenyalats en el punt anterior s'ha d'ajustar a les característiques del servei de què es tracti en cada cas, tenint en compte el que a aquest efecte determinen aquesta Llei i les disposicions de la Unió Europea en matèria de serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera, i, si s'escau, les normes reglamentàries dictades per a la seva execució i el seu desplegament.

Les tarifes establertes així, juntament amb les altres compensacions, econòmiques o d'una altra índole, a què, si s'escau, tingui dret el contractista, han de cobrir la totalitat dels costos d'explotació del transport en les condicions assenyalades en el contracte de gestió de servei públic corresponent i han de permetre una amortització adequada dels actius necessaris per a la seva prestació i que hagi d'aportar el contractista, així com un benefici empresarial raonable, en circumstàncies normals de productivitat i organització. A aquest efecte, l'Administració ha de desestimar la contractació d'aquests serveis amb els qui ofereixin prestar-los aplicant preus que no compleixin la condició esmentada. La desestimació d'una oferta no es fa sense permetre'n la justificació per part del licitador que la va presentar.

3. L'Administració pot revisar de manera individualitzada el règim tarifari d'un contracte de gestió de servei públic determinat, d'ofici o bé a instància del contractista, quan les partides que integren la seva estructura de costos hagin patit una variació que alteri significativament, a l'alça o a la baixa, l'equilibri econòmic del contracte.

En aquesta revisió s'han de descomptar, en tot cas, els costos la quantia dels quals depengui, en tot o en part, de la gestió del contractista.»

Cinc. Se suprimeix el punt 4 de l'article 19, que queda sense contingut.

Sis. Els punts 6 i 7 de l'article 19 queden redactats en els termes següents:

«6. La tarifa d'un servei públic de transport de viatgers de titularitat de l'Administració no es pot revisar fins que el contractista que el gestioni hagi complert totes les obligacions que l'incumbeixin fins aquell moment per tal d'aportar a l'Administració les dades estadístiques, els documents comptables o els informes que siguin preceptius d'acord amb el que es determini per reglament.

Quan l'Administració detecti una omissió, un error o una falsedat en les dades o els documents que aporta el contractista, ha de rectificar, d'ofici, totes les revisions de la tarifa que s'hagin fet partint d'aquelles i ajustar-les a les dades reals.

El que disposa aquest punt s'ha d'entendre sense perjudici de la imposició de les sancions que, si s'escau, pertoquin.

7. Als efectes de comptabilitat, les empreses contractistes de serveis públics de transport de viatgers de titularitat de l'Administració han de tractar cadascun com una activitat separada, i gestionar-la com una divisió comptable independent i diferent de qualsevol altra que facin, tant si està relacionada amb el transport de viatgers com si no.

El resultat de la segregació feta s'ha de plasmar, anualment, en un compte analític d'explotació verificat per un expert independent.

Els ministres de Foment i d'Economia i Competitivitat poden establir, mitjançant una ordre conjunta, les especificacions que, si s'escau, considerin pertinents per al compliment exacte del que disposa aquest punt.»

Set. L'article 20 queda redactat en els termes següents:

«Article 20.

De conformitat amb el que disposa la reglamentació de la Unió Europea sobre els serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera, es consideren obligacions de servei públic les exigències que determina l'Administració a fi de garantir els serveis públics de transport de viatgers d'interès general que un operador, si considerés exclusivament el seu propi interès comercial, no assumiria o no assumiria en la mateixa mesura o en les mateixes condicions sense retribució.

La declaració i imposició d'obligacions de servei públic en relació amb els transports terrestres es regeix pel que disposen aquesta Llei i la reglamentació comunitària esmentada anteriorment, així com les normes reglamentàries dictades per a l'execució i el desplegament d'aquestes disposicions.»

Vuit. L'article 21 queda redactat en els termes següents:

«Article 21.

1. En tot transport públic de viatgers, els danys que pateixin aquests han d'estar coberts per l'assegurança obligatòria de viatgers, en els termes que estableixi la legislació específica sobre la matèria.

2. En els transports en autobús i autocar, el transportista ha de respondre de les obligacions establertes davant dels viatgers, en els termes que preveu el Reglament (UE) núm. 181/2011 del Parlament Europeu i del Consell, de 16 de febrer de 2011, sobre els drets dels viatgers d'autobús i autocar i pel qual es modifica el Reglament (CE) núm. 2006/2004, en la mesura que aquestes no estiguin cobertes íntegrament per l'assegurança obligatòria de viatgers, per l'assegurança de responsabilitat civil de subscripció obligatòria que preveu el text refós de la Llei sobre responsabilitat civil i assegurança en la circulació de vehicles de motor, aprovat pel Reial decret legislatiu 8/2004, de 29 d'octubre, o per qualsevol altra assegurança.

3. L'import de les assegurances previstes en aquest article té la consideració de despesa d'explotació i, per tant, és transferible en les tarifes corresponents.»

Nou. L'article 22 queda redactat en els termes següents:

«Article 22.

1. Únicament pot contractar la realització de serveis de transport terrestre de mercaderies en concepte de portador, i emetre factures en nom propi per la seva prestació, qui prèviament sigui titular d'una llicència o autorització que habiliti per

fer transports d'aquesta classe o, en un altre cas, d'una autorització d'operador de transport de mercaderies.

2. Com a regla general, els serveis de transport terrestre de viatgers els poden contractar i facturar tots els que siguin titulars d'una llicència o autorització de transport públic que habiliti per fer aquesta classe de transport.

No obstant això, la prestació de les modalitats de transport de viatgers que tinguin atribuït el caràcter de servei públic de titularitat de l'Administració només la pot contractar en concepte de portador el contractista a qui l'òrgan competent n'hagi adjudicat la gestió o, si s'escau, l'ens, l'organisme o l'entitat que l'Administració competent hagi creat per gestionar o coordinar aquesta classe de serveis.

La intervenció d'agències de viatges i altres intermediaris en la contractació de qualsevol modalitat de transport de viatgers es regeix per la legislació específica de turisme. Sense perjudici d'això, les cooperatives de transportistes i societats de comercialització poden fer d'intermediaris, en tot cas, en la contractació de transports discrecionals de viatgers que hagin de prestar aquells dels seus socis que siguin titulars d'autorització de transport de viatgers.

3. Sense perjudici del que disposen els punts anteriors, quan es tracti d'alguna modalitat de transport la realització de la qual estigui eximida legalment o reglamentàriament de l'obtenció d'una llicència o autorització de transport públic, els serveis també els pot contractar i facturar el titular de l'organització empresarial mitjançant la qual es portin a terme materialment.»

Deu. L'article 23 queda redactat de la manera següent:

«Article 23.

En el transport de viatgers per carretera, la responsabilitat dels transportistes pels danys o les pèrdues que pateixin els equipatges com a conseqüència d'accidents, llevat que expressament es pactin unes quanties o condicions més favorables per al viatger, es limita a 1.200 euros per peça d'equipatge, en el cas de transports inclosos en l'àmbit d'aplicació del Reglament (UE) núm. 181/2011 del Parlament Europeu i del Consell, de 16 de febrer de 2011, sobre els drets dels viatgers d'autobús i autocar i pel qual es modifica el Reglament (CE) núm. 2006/2004.

En qualsevol altre supòsit, la responsabilitat pels danys o les pèrdues que pateixin els equipatges es limita, llevat que expressament es pactin unes quanties o condicions més favorables per al viatger, a 450 euros per peça.

Als efectes assenyalats anteriorment, s'entén per equipatge, qualsevol objecte o conjunt d'objectes que, a petició del viatger, l'acompanyin durant el viatge a bord de la bodega, la baca o el remolc del mateix vehicle. S'entén per encàrrec qualsevol objecte que l'empresa transportista s'obliga a transportar per compte aliè a bord del vehicle que faci el servei de què es tracti, quan aquest objecte no tingui relació directa amb cap dels viatgers que ocupen plaça al mateix vehicle.

La vigilància dels paquets de mà correspon al viatger que acompanyen i, en conseqüència, són a compte seu els danys que puguin patir mentre estiguin a bord del vehicle, llevat que demostrï la responsabilitat de l'empresa transportista, cas en el qual són aplicables les limitacions previstes anteriorment en relació amb els equipatges. En tot cas, es considera que l'empresa transportista és responsable de la possible pèrdua o deteriorament dels paquets de mà que s'esdevingui en algun moment en què, en ocasió d'una parada, tots els ocupants hagin abandonat el vehicle sense que, immediatament després, el conductor n'hagi tancat les portes d'accés. A aquest efecte, s'entén per paquet de mà tot petit objecte destinat a l'abric, adornament o ús personal que un viatger porti durant el viatge a bord de l'habitacle del vehicle.

En el transport de viatgers per carretera, el transportista és responsable de tots els perjudicis als viatgers que es puguin derivar del seu incompliment de les obligacions i formalitats que prescriuen les lleis i els reglaments de les administracions públiques, així com de les actuacions que, com a conseqüència d'aquest incompliment, pugui adoptar l'Administració, en tot el curs del viatge i a la seva arribada al punt de destinació, llevat que demostrï que aquest incompliment ha estat conseqüència d'una actuació que ha dut a terme sense el seu consentiment algun dels usuaris o viatgers.

La responsabilitat del transportista, en el cas del transport de viatgers per ferrocarril, es determina de conformitat amb el que disposa el Reglament (CE) núm. 1371/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, sobre els drets i les obligacions dels viatgers de ferrocarril.»

Onze. Se suprimeix l'article 24, que queda sense contingut.

Dotze. L'article 28 queda redactat en els termes següents:

«Article 28.

1. Als efectes d'aquesta Llei, es considera multimodal l'operació de transport mitjançant la qual es traslladen mercaderies o viatgers utilitzant de manera simultània o successiva més d'una modalitat de transport, una de les quals és la terrestre, amb independència del nombre de transportistes que intervinguin en la seva execució, sempre que aquesta operació estigui planificada de manera completa i coordinada per qui va organitzar el transport, tant si tracta del carregador com d'un transportista o d'un operador de transport.

2. Reglamentàriament es poden establir normes especials destinades a facilitar la realització de transport multimodal o a promoure la comoditat dels transports.»

Tretze. S'afegeix un punt 3 a l'article 35 amb la redacció següent:

«3. Els serveis d'inspecció del transport terrestre han de posar una atenció especial en la vigilància de les empreses que presentin una major freqüència infractora, de conformitat amb el que assenyalen els plans a què es refereix el punt anterior i els criteris que, si s'escau, determini la Unió Europea.

En tot cas, aquests serveis han de vigilar especialment el compliment efectiu de les condicions que van determinar que una empresa es beneficiés de l'exempció de responsabilitat que preveu l'article 138.4.»

Catorze. L'article 36 queda redactat en els termes següents:

«Article 36.

1. El Consell Nacional de Transports Terrestres és l'òrgan superior d'assessorament, consulta i debat sectorial de l'Administració en assumptes que afectin el funcionament del sistema de transports.

2. El Consell està integrat per experts designats per l'Administració General de l'Estat a proposta de les empreses de transport per carretera, a través del Comitè Nacional del Transport per Carretera; de les empreses de transport per ferrocarril, a través de les seves associacions; dels treballadors de les empreses transportistes, a través de les centrals sindicals més representatives en aquest sector; dels usuaris del transport, a través del Consell de Consumidors i Usuaris, de les organitzacions representatives de les persones amb discapacitat i de les associacions d'empreses usuàries del transport de mercaderia, així com, si s'escau, de les empreses d'altres modalitats de transport i d'altres sectors d'activitat relacionats amb el transport.

Així mateix, l'Administració pot designar directament altres consellers tenint en compte exclusivament la seva competència professional, així com representants de la mateixa Administració especialitzats en matèria de transport terrestre.

3. S'ha de determinar per reglament la composició concreta del Consell, l'òrgan competent per nomenar els seus membres, així com els criteris i el procediment a través dels quals els diferents sectors afectats proposen els seus candidats.

4. Els membres del Consell no hi participen en representació del sector que, si s'escau, hagi proposat el seu nomenament, sinó com a experts a títol individual. En conseqüència, no poden estar representats a les deliberacions del Consell sinó per altres consellers.

Sense perjudici d'això, el Consell pot crear grups de treball, de caràcter permanent o conjuntural, que l'assisteixin en l'elaboració dels estudis previs a l'emissió dels seus dictàmens. D'aquests grups de treball en poden formar part tant consellers com persones que no ho siguin, si bé les seves conclusions només les té en compte l'Administració quan les ratifiqui el ple del Consell.

5. El Consell Nacional de Transports Terrestres ha d'informar sobre el procediment d'elaboració dels plans de transport i sobre tots els altres assumptes en què així s'estableixi per reglament. A més, el Consell pot proposar a l'Administració les mesures que consideri oportunes per millorar la coordinació i l'eficàcia del sistema de transports.»

Quinze. El paràgraf tercer del punt 1 de l'article 38 queda redactat en els termes següents:

«Es presumeix que existeix l'acord esmentat de submissió a l'arbitratge de les juntes sempre que la quantia de la controvèrsia no excedeixi els 15.000 euros i cap de les parts que intervenen en el contracte hagi manifestat expressament a l'altra la seva voluntat en contra abans del moment en què s'iniciï o s'hagi d'haver iniciat la realització del transport o l'activitat contractat.»

Setze. S'afegeix un segon paràgraf al punt 3 de l'article 38 amb la redacció següent:

«S'ha d'establir per reglament un procediment simplificat a través del qual les juntes arbitral del transport s'ocupin del dipòsit i, si s'escau, alienació de mercaderies en els supòsits en què així correspongui de conformitat amb el que disposa la legislació reguladora del contracte de transport terrestre.»

Disset. Se suprimeix el punt 2 de l'article 41, que queda sense contingut.

Divuit. L'article 42 queda redactat en els termes següents:

«Article 42.

1. La realització de transport públic de viatgers i mercaderies està supeditada a la possessió d'una autorització que habiliti per a això, expedida per l'òrgan competent de l'Administració General de l'Estat o, si s'escau, pel de la comunitat autònoma en què es domiciliï aquesta autorització, quan l'Estat li hagi delegat aquesta facultat.

Com a regla general, les autoritzacions de transport públic s'han de domiciliar al lloc en què el seu titular tingui el domicili fiscal.

No obstant això, l'autorització es pot domiciliar en un lloc diferent quan el seu titular justifiqui que la seva activitat principal no és la de transport i que, com a conseqüència, té el seu domicili fiscal allà on desenvolupa l'activitat principal esmentada, si bé disposa d'un establiment al lloc on pretén domiciliar-la, en el qual centralitza la seva activitat de transport i compleix les exigències que assenyala l'apartat c) de l'article 43.1.

2. No obstant el que disposa el punt anterior, no és necessària l'obtenció prèvia d'autorització per exercir les modalitats de transport següents:

- a) Transport de viatgers o mercaderies fet en vehicles la velocitat màxima autoritzada dels quals no superi els 40 quilòmetres per hora.
- b) Transport fet en vehicles que portin units de manera permanent màquines o instruments com ara els destinats a grups electrògens, grues d'elevació, equips de sondeig, etc., i que aquestes màquines o instruments constitueixin l'ús exclusiu del vehicle. Aquesta exempció inclou el transport a bord d'aquests vehicles de les peces, les eines o altres adminicles que siguin necessaris per al funcionament correcte de la màquina o equip o la prestació adequada dels serveis a què es destinen.

A més, es pot exonerar reglamentàriament de l'obligació de disposar d'autorització els qui realitzin exclusivament altres formes de transport que tinguin una incidència escassa en el mercat de transport, per raó de la naturalesa de la mercaderia transportada, de les curtes distàncies recorregudes o de la petita capacitat de càrrega dels vehicles en què es facin.

3. L'exempció de l'obligació d'estar en possessió d'autorització en els casos que assenyalava el punt anterior no eximeix els qui realitzin els transports afectats de complir la resta de les exigències que contenen aquesta Llei i les normes dictades per al seu desplegament, en els termes en què els siguin aplicables, ni d'obtenir els permisos, les llicències o les habilitacions que, si s'escau, siguin procedents de conformitat amb la legislació sobre seguretat, sanitat o trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.»

Dinou. L'article 43 queda redactat en els termes següents:

«Article 43.

1. L'atorgament de l'autorització de transport públic està condicionat a què l'empresa sol·licitant acreditati, d'acord amb el que es determini per reglament, el compliment dels requisits següents:

a) Tenir nacionalitat espanyola o la d'algun altre Estat membre de la Unió Europea o, en cas contrari, tenir les autoritzacions que exigeix la legislació reguladora del règim general d'estrangeria per desenvolupar l'activitat professional de transportista en nom propi.

b) Quan no es tracti d'una persona física, tenir personalitat jurídica pròpia i independent de la de les persones que, si s'escau, la integrin.

En cap supòsit no es poden atorgar autoritzacions de forma conjunta a més d'una persona ni a comunitats de béns. Tampoc no s'han d'atorgar autoritzacions a persones jurídiques sense ànim de lucre.

Com que es tracta de persones jurídiques, la realització de transport públic ha de formar part del seu objecte social de manera expressa.

c) Disposar d'un domicili situat a Espanya en què es conservin, a disposició dels serveis d'inspecció del transport terrestre, els documents relatius a la seva gestió i el seu funcionament que es determinin per reglament.

d) Disposar d'un o més vehicles matriculats a Espanya de conformitat amb el que sigui exigible en cada cas d'acord amb el que es determini per reglament, tenint en compte raons d'interès general, els quals han de complir les condicions que, si s'escau, s'estableixin, tenint en compte principis de proporcionalitat i no-discriminació.

e) Disposar d'adreça i signatura electrònica, així com de l'equip informàtic necessari per documentar a distància el contracte i altres formalitats mercantils amb els seus clients.

f) Complir les obligacions de caràcter fiscal, laboral i social que exigeix la legislació vigent.

g) Complir, si s'escau, les altres condicions específiques necessàries per a la prestació adequada dels serveis que s'estableixin per reglament, tenint en compte principis de proporcionalitat i no-discriminació, en relació amb la classe de transport de què es tracti en cada cas.

2. A més de les condicions que assenyalava el punt anterior, quan l'autorització habiliti per a la realització de transport públic de viatgers en autobús o de mercaderies en vehicles o conjunts de vehicles amb capacitat de tracció pròpia la massa màxima autoritzada dels quals sigui superior a 3,5 tones, han de complir els requisits d'establiment, honorabilitat, capacitat financera i competència professional que exigeixi la reglamentació de la Unió Europea per la qual s'estableixen normes comunes relatives a les condicions que s'han de complir per a l'exercici de la professió de transportista per carretera, de conformitat amb el que aquesta reglamentació disposa i amb el que aquesta Llei i les seves normes de desplegament assenyalen per a l'execució d'aquestes disposicions.

No obstant això, es pot preveure per reglament algun supòsit en què, a sol·licitud de l'interessat, l'Administració podria autoritzar que una empresa continuï funcionant, encara que transitòriament incompleixi alguna de les condicions que assenyalava aquest punt, per un termini que en cap cas no pot ser superior a sis mesos.»

Vint. L'article 44 queda redactat en els termes següents:

«Article 44.

De conformitat amb el que disposa la reglamentació de la Unió Europea per la qual s'estableixen normes comunes relatives a les condicions que s'han de complir per a l'exercici de la professió de transportista per carretera, a fi de complir el requisit d'establiment a què es refereix el punt 2 de l'article 43, una empresa ha de:

a) Tenir un establiment situat a Espanya amb locals en què es conservin, a disposició dels serveis d'inspecció del transport terrestre, els documents principals de l'empresa, en particular els documents comptables, els documents de gestió del personal, els documents amb les dades relatives als temps de conducció i descans dels conductors, així com qualsevol altre que sigui exigible en aplicació del que disposa l'apartat c) de l'article 43.1.

b) Disposar d'un o més vehicles en els termes i les condicions que siguin aplicables de conformitat amb el que disposen els articles 43.1, 54.2 i 55.

c) Disposar als centres d'explotació en què l'empresa exerceixi la seva activitat a Espanya de l'equipament administratiu i tècnic i de les instal·lacions que siguin adequats, d'acord amb el que es determini per reglament.»

Vint-i-u. L'article 45 queda redactat en els termes següents:

«Article 45.

De conformitat amb el que disposa la reglamentació de la Unió Europea per la qual s'estableixen normes comunes relatives a les condicions que s'han de complir per a l'exercici de la professió de transportista per carretera, a fi de complir el requisit d'honorabilitat, ni l'empresa ni el seu gestor de transport no poden haver estat condemnats per la comissió de delictes o faltes penals ni sancionats per la comissió d'infraccions relacionades amb els àmbits mercantil, social o laboral, de seguretat viària o d'ordenació dels transports terrestres que donin lloc a la pèrdua d'aquest requisit, de conformitat amb el que disposen aquesta Llei i la reglamentació de la Unió Europea.»

Vint-i-dos. L'article 46 queda redactat en els termes següents:

«Article 46.

De conformitat amb el que disposa la reglamentació de la Unió Europea per la qual s'estableixen normes comunes relatives a les condicions que s'han de complir per a l'exercici de la professió de transportista per carretera, a fi de complir el requisit de capacitat financera, l'empresa ha de:

a) Ser capaç de fer front permanentment a les seves obligacions econòmiques al llarg de l'exercici comptable anual.

S'ha de considerar que incompleixen aquesta condició els qui hagin estat declarats insolvents en qualsevol procediment. Així mateix, s'ha de considerar que la incompleixen els qui hagin estat declarats en concurs, llevat que l'Administració competent sobre l'autorització de transport arribi al convenciment que existeixen perspectives realistes de sanejament financer en un termini raonable.

En tot cas, el compliment del requisit es restableix des que l'empresa estigui protegida per l'eficàcia del conveni assolit en el procediment concursal.

Per contra, no es pot considerar en cap cas que el requisit es compleix des que el procediment concursal entri en la fase de liquidació.

b) Disposar, almenys, de capital i reserves per un import mínim de 9.000 euros, quan s'utilitzi un sol vehicle, i de 5.000 euros més per cada vehicle adicional utilitzat.

No obstant això, l'Administració pot acceptar o exigir que una empresa demostrï la seva capacitat financera mitjançant la garantia prestada per una entitat financera o d'assegurances, que es converteix en garant solidari d'aquesta empresa fins a les quanties assenyalades anteriorment, de conformitat amb el que es determini per reglament.»

Vint-i-tres. L'article 47 queda redactat en els termes següents:

«Article 47.

De conformitat amb el que disposa la reglamentació de la Unió Europea per la qual s'estableixen normes comunes relatives a les condicions que s'han de complir per a l'exercici de la professió de transportista per carretera, a fi de complir el requisit de competència professional, l'empresa ha d'acreditar que disposa almenys d'una persona física que exerceix les funcions de gestor de transport i que, a aquest efecte, compleix les condicions següents:

a) Dirigir efectivament i permanentment les activitats de transport de l'empresa, d'acord amb el que es determini per reglament.

b) Tenir un vincle real amb l'empresa, d'acord amb el que es determini per reglament.

c) Estar en possessió del certificat expedit per l'Administració que acrediti la seva competència professional per al transport per carretera de viatgers o mercaderies, segons que correspongui, de conformitat amb el que s'estableixi per reglament.

d) Complir ella mateixa, a títol personal, el requisit d'honorabilitat en els termes que assenyala l'article 45.»

Vint-i-quatre. L'article 48 queda redactat en els termes següents:

«Article 48.

1. L'atorgament de les autoritzacions de transport públic té caràcter reglat, per la qual cosa només es pot denegar quan no es compleixin els requisits exigits per a això.

2. No obstant això, i de conformitat amb les normes comunitàries i altres disposicions que, si s'escau, siguin aplicables, quan l'oferta de transport públic de viatgers en vehicles de turisme estigui subjecta a limitacions quantitatives en l'àmbit autonòmic o local, es poden establir limitacions reglamentàries a l'atorgament tant de noves autoritzacions habilitadores per a la realització de transport interurbà en aquesta classe de vehicles com de les que habiliten per arrendar vehicles amb conductor.»

Vint-i-cinc. L'article 49 queda redactat en els termes següents:

«Article 49.

1. Amb caràcter general, les autoritzacions de transport són intransferibles, llevat que sigui a favor dels hereus forçosos o el cònjuge del titular anterior, en els casos de defunció, jubilació o incapacitat física o legal d'aquest.

2. No obstant el que disposa el punt anterior, es pot establir per reglament la transmissibilitat de les autoritzacions de transport a favor de persones diferents dels hereus forçosos o al cònjuge del seu titular anterior en supòsits en què l'atorgament d'aquelles estigui sotmès a limitacions per raó de l'antiguitat dels vehicles a què, si s'escau, s'hagin de referir.

3. Es poden establir per reglament determinades excepcions temporals a les exigències que conté l'article 43, que permetin tenir en compte la situació transitòria de l'empresa en els supòsits de transmissió d'autoritzacions.»

Vint-i-sis. L'article 51 queda redactat en els termes següents:

«Article 51.

1. Les autoritzacions de transport s'atorguen sense termini de durada prefixat, si bé la seva validesa pot quedar condicionada al seu visat periòdic, fet d'ofici, d'acord amb el que es determini per reglament.

Mitjançant el visat, l'Administració constata el manteniment de les condicions exigides de conformitat amb el que disposa l'article 43.

Les autoritzacions que, tot i ser obligatori, no s'hagin visat dins el termini establert perden automàticament la seva validesa, sense necessitat d'una declaració expressa de l'Administració en aquest sentit.

Així mateix, perden la seva validesa totes les altres habilitacions per a l'exercici de l'activitat del transport que s'hagin obtingut amb la condició de la vigència d'aquelles.

2. Es poden establir per reglament supòsits en què hi hagi la possibilitat de rehabilitar les autoritzacions que hagin perdut la validesa perquè no es van visar dins el termini establert.

3. De conformitat amb el que disposa l'article 11.2 a) de la Llei orgànica 15/1999, de 13 de desembre, de protecció de dades de caràcter personal, no és necessari el consentiment de l'afectat perquè el Registre d'empreses i activitats de transport pugui recollir de qualsevol altre registre públic la informació que sigui estrictament necessària per acreditar el compliment dels requisits que s'exigeixen per atorgar, visar o modificar els títols que habiliten per a l'exercici de les activitats i professions que regulen aquesta Llei o les normes dictades per a la seva execució i el seu desplegament.

En aplicació dels principis que preveu l'article 4 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, l'obtenció d'informació d'acord amb el que s'ha assenyalat anteriorment no merita cap aranzel.»

Vint-i-set. L'article 52 queda redactat en els termes següents:

«Article 52.

1. Tret del supòsit que regula l'article anterior, quan l'Administració constati l'incompliment d'alguna de les condicions que exigeix l'article 43, ha de suspendre l'autorització, i comunicar-ho al seu titular, fins que aquest solucioni l'incompliment esmentat.

Aquesta suspensió ateny, a més, totes les altres habilitacions per a l'exercici de l'activitat de transport que s'hagin obtingut amb la condició de la vigència de l'autorització esmentada.

Si l'incompliment que va donar lloc a la suspensió no s'ha solucionat amb anterioritat a la finalització del període de visat més pròxim, l'autorització perd la validesa d'acord amb el que disposa l'article 51.

Quan es tracti de les autoritzacions a que fa referència el punt 3 de l'article 51 esmentat, la suspensió es manté indefinidament mentre el seu titular no acrediti que ha solucionat l'incompliment de què es tracti.

2. Sense perjudici del que disposa el punt anterior, quan el titular de l'autorització sigui contractista de la gestió d'algun servei públic de transport regular de viatgers d'ús general, l'Administració ha d'incoar el procediment de resolució pertinent del contracte corresponent si aquell no acredita l'esmena de l'incompliment en el termini de temps que es determini per reglament.

3. El que disposen els punts anteriors d'aquest article s'ha d'entendre sense perjudici de la imposició de les sancions que corresponguin per l'incompliment dels requisits de què es tracti en cada cas.»

Vint-i-vuit. L'article 53 queda redactat en els termes següents:

«Article 53.

1. El Registre d'empreses i activitats de transport té per objecte:

a) La inscripció de les empreses i persones que obtinguin algun dels títols que habiliten per a l'exercici de les activitats i professions que regulen aquesta Llei o les normes dictades per al seu desplegament.

b) La inscripció dels contractes de gestió dels serveis públics de transport regular de viatgers d'ús general.

c) L'anotació de totes les incidències i dades relatives a les empreses, persones, títols i contractes assenyalats als apartats anteriors que es determinin per reglament.

d) Les sancions imposades per la comissió de les infraccions que tipifica aquesta Llei, així com les altres anotacions relatives a expedients sancionadors que es considerin rellevants per reglament.

2. La inscripció al Registre té caràcter obligatori i l'ha de fer d'ofici l'Administració.

3. L'organització del Registre, integrada pels registres territorials i el Registre Central, s'articula d'acord amb el que es determini per reglament.

4. El contingut del Registre es presumeix exacte i vàlid.

5. Feta una inscripció o anotació al Registre, no se'n pot fer una altra de data igual o anterior que sigui oposada o incompatible amb aquella.

6. El Registre és públic en els termes següents:

a) Publicitat plena: tot ciutadà pot conèixer els títols habilitadors en vigor que tingui qualsevol altra persona física o jurídica en el moment de fer la seva consulta, així com la tarifa i aquella altra part del contingut dels contractes de gestió de serveis públics de transport regular de viatgers d'ús general que es determini per reglament.

b) Publicitat restringida: les anotacions relatives a un procediment sancionador únicament les pot conèixer la persona o persones a què es refereixin.

c) Publicitat ordinària: l'accés a dades que consten en el Registre no incloses en els apartats anteriors i que no pertanyin a la intimitat de les persones el poden exercir, a més del mateix subjecte al qual es refereixin, tercers que acreditin un interès legítim.

El tractament del contingut dels assentaments registrals a l'efecte de possibilitar-ne la publicitat directa ha de garantir, al mateix temps, la impossibilitat de la manipulació o el teleduidatge dels assentaments.

Aquesta publicitat es fa d'acord amb el que es determini per reglament.

El que disposa aquest punt s'entén sense perjudici de tot el que sigui aplicable en virtut dels principis i les regles que, d'acord amb el que estableix la legislació sobre règim jurídic i procediment administratiu comú de les administracions públiques, informen sobre les relacions entre aquestes i la coordinació de competències entre òrgans administratius. Així mateix, són aplicables en la gestió i el tractament de les dades registrals les exigències que es deriven de la reglamentació de la Unió Europea en matèria de normes comunes relatives a les condicions que s'han de complir per a l'exercici de la professió de transportista per carretera.»

Vint-i-nou. L'article 54 queda redactat en els termes següents:

«Article 54.

1. Els qui contractin una operació de transport com a portadors l'han de dur a terme a través de la seva pròpia organització empresarial.

Queden exceptuats d'aquesta prescripció els qui intervinguin en la contractació del transport de què es tracti en funcions de pura intermediació de conformitat amb el que disposa aquesta Llei o utilitzin la col·laboració d'altres transportistes en els supòsits que regulen els articles 76 i 89.2.

2. A l'efecte del que disposa el punt anterior, únicament es considera que els vehicles amb capacitat de tracció pròpia que s'utilitzin estan integrats en l'organització empresarial del portador quan en disposi en propietat, arrendament financer o arrendament ordinari, i ha de complir, en aquest darrer cas, les condicions que estableixen a aquest efecte aquesta Llei i les normes dictades per al seu desplegament.

En tot cas, els vehicles esmentats han d'estar matriculats a Espanya.

La utilització de remolcs i semiremolcs propis o aliens és lliure, sense perjudici de les regles a què estigui sotmès el seu ús per raons de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.

Els vehicles destinats al transport de viatgers han de complir les condicions bàsiques d'accessibilitat per a persones amb discapacitat que siguin exigibles per reglament.

3. El personal utilitzat pel portador s'ha d'enquadrar en la seva organització empresarial de conformitat amb les regles que conté la legislació social i laboral que siguin aplicables i ha de disposar de les habilitacions, certificacions, llicències o autoritzacions que, pel que fa a les funcions que desenvolupi, siguin exigibles en cada cas.»

Trenta. L'article 56 queda redactat en els termes següents:

«Article 56.

Les comunicacions entre els òrgans administratius competents per atorgar les diferents autoritzacions i habilitacions, que preveuen aquesta Llei i les normes

dictades per a la seva execució i el seu desplegament, i els titulars o sol·licitants d'aquestes s'han de dur a terme utilitzant únicament mitjans electrònics.

Així mateix, és obligatori utilitzar exclusivament mitjans electrònics en les comunicacions relatives a l'adjudicació, el control, la modificació o l'extinció dels contractes de gestió de serveis públics de transport regular de viatgers d'ús general.

Les comunicacions relatives als procediments sancionadors que s'instrueixin en execució del que disposa aquesta Llei als titulars de les autoritzacions i habilitacions que s'hi preveuen també s'han de fer per mitjans electrònics de manera exclusiva.

El que disposen els paràgrafs anteriors s'entén sense perjudici dels supòsits en què l'Administració actuant sol·liciti expressament la presentació física d'algun document concret, ni de les notificacions o comunicacions que facin en carretera les forces encarregades de la vigilància del transport.

Les notificacions que es facin per mitjans electrònics d'acord amb el que disposa aquest article s'han d'ajustar al que es determini per reglament tenint en compte els criteris que estableix la legislació sobre accés electrònic dels ciutadans als serveis públics.

No obstant això, quan les comunicacions a què fa referència aquest article no es puguin fer per mitjans electrònics per causes tècniques, s'han de portar a terme a través de qualsevol altre procediment que sigui vàlid de conformitat amb el que disposa la legislació general sobre procediment administratiu i règim jurídic de les administracions públiques.»

Trenta-u. Se suprimeixen els punts 2 i 3 de l'article 57, que queden sense contingut.

Trenta-dos. L'article 59 queda redactat en els termes següents:

«Article 59.

En l'exercici de la seva funció de servir de via de participació del sector en l'exercici de les funcions públiques que l'afectin, corresponen al Comitè Nacional del Transport per Carretera les competències següents:

a) Participar, en representació de les empreses i associacions de transport, en el procediment d'elaboració de totes les disposicions que es dictin en matèria de transport per carretera.

b) Participar, en representació de les empreses i associacions de transport, en el procediment d'elaboració de tots els programes o plans de transport que afectin el desenvolupament del transport per carretera o d'alguna de les seves activitats auxiliars i complementàries.

c) Proposar a l'Administració l'adopció de les actuacions que consideri d'interès general per al sector del transport per carretera.

d) Evacuar totes les consultes que li faci l'Administració.

e) Exercir totes les altres funcions que tingui atribuïdes legalment o reglamentàriament.»

Trenta-tres. Se suprimeixen els articles 60 i 61, que queden sense contingut.

Trenta-quatre. Se suprimeixen l'apartat c) del punt 1 i el punt 2 de l'article 63.

Trenta-cinc. Se suprimeix l'apartat a) de l'article 67, que queda sense contingut.

Trenta-sis. Se suprimeixen els articles 68 i 69, que queden sense contingut.

Trenta-set. L'article 71 queda redactat en els termes següents:

«Article 71.

Els transports públics regulars de viatgers d'ús general tenen el caràcter de serveis públics de titularitat de l'Administració, i els pot utilitzar, sense discriminació, qualsevol persona que ho desitgi en les condicions que estableixen aquesta Llei i les normes dictades per a la seva execució i el seu desplegament.

Com a regla general, la prestació d'aquests serveis la porta a terme l'empresa a la qual l'Administració adjudiqui el contracte de gestió corresponent. No obstant això, l'Administració pot optar per la gestió directa d'un servei quan consideri que és més adequat a l'interès general en funció de la seva naturalesa i les seves característiques.

En el que no preveuen aquesta Llei ni la reglamentació de la Unió Europea sobre els serveis públics de transport de viatgers per carretera o les normes reglamentàries dictades per a l'execució i el desplegament d'aquestes disposicions, la gestió dels transports esmentats es regeix per les regles que estableix la legislació general sobre contractació del sector públic que siguin aplicables als contractes de gestió de serveis públics.»

Trenta-vuit. L'article 72 queda redactat en els termes següents:

«Article 72.

1. A fi de garantir la cohesió territorial, els contractes de gestió dels serveis públics de transport regular de viatgers d'ús general els adjudica l'Administració amb caràcter exclusiu, i no se'n poden atorgar d'altres que cobreixin trànsits coincidents, excepte en els supòsits que s'exceptuin reglamentàriament per raons fundades d'interès general.

En conseqüència, els nous serveis que es creïn no poden incloure trànsits que ja estiguin atesos per altres de preexistents.

Tampoc no és procedent establir un nou servei quan l'escassa entitat dels nuclis de població que hauria d'atendre i la seva proximitat geogràfica amb els que ja són atesos per un altre servei no permetin definir un trànsit significativament diferent.

2. Als efectes que assenyalava el punt anterior, els trànsits constitutius de cada servei es determinen per la relació de localitats o nuclis de població diferenciats entre els quals es porta a terme el transport, i els vehicles han d'efectuar parada per agafar i deixar els viatgers que es desplacin entre aquests.

Únicament es tenen en compte, a l'efecte de l'apreciació de possibles coincidències, les parades dels serveis preexistents entre les quals estiguin autoritzats trànsits en el moment en què s'iniciï la tramitació del nou servei.

3. Abans de començar el procediment encaminat a l'adjudicació d'un nou contracte per a la gestió d'un servei preexistent que inclogui trànsits íntegrament compresos en el territori d'una comunitat autònoma, l'Administració General de l'Estat ha de sol·licitar l'informe d'aquella sobre el manteniment dels trànsits esmentats dins d'aquest servei o la seva possible segregació com a servei independent de competència autonòmica.

4. El contracte de gestió de cada servei determina el seu termini de durada tenint en compte les seves característiques i els terminis d'amortització dels actius necessaris per a la seva prestació i utilitzats predominantment en aquesta que hagi d'aportar el contractista. En tot cas, de conformitat amb el que disposa la legislació de la Unió Europea reguladora de la matèria, la durada dels contractes no pot ser superior a deu anys.

No obstant això, quan sigui necessari, tenint en compte les condicions d'amortització dels actius esmentats, la durada del contracte es pot prolongar durant un termini no superior a la meitat del període establert originalment.»

Trenta-nou. L'article 73 queda redactat en els termes següents:

«Article 73.

1. Els contractes de gestió de serveis públics de transport regular de viatgers d'ús general s'adjudiquen mitjançant un procediment obert en què, sense perjudici del que disposa l'article 74.2, tot empresari pot presentar una proposició. Els òrgans

de contractació han de donar als licitadors un tractament equitatiu i no discriminatori i han d'ajustar la seva actuació al principi de transparència.

No obstant això, l'Administració pot optar per l'adjudicació directa del contracte quan el seu valor anual mitjà, calculat d'acord amb el que es determini per reglament, s'hagi estimat en menys de 100.000 euros anuals, amb la justificació motivada prèvia de la seva pertinència.

2. El plec de condicions que hagi de regir el contracte, que pren com a base el projecte aprovat per l'Administració de conformitat amb el que disposa l'article 70, fixa les condicions de prestació del servei.

En tot cas, s'han d'incloure al plec esmentat els aspectes següents:

- a) Els trànsits que defineixen el servei.
- b) L'itinerari o les infraestructures pels quals concretament hagi de circular el servei, quan sigui pertinent.
- c) El nombre d'expedicions de transport que, com a mínim, ha de fer el contractista.
- d) Les prestacions que, com a mínim, han de rebre els viatgers a més del seu transport i el dels seus equipatges.
- e) Les condicions mínimes de solvència tècnica, professional i econòmica que, si s'escau, ha de complir el contractista a fi que es garanteixi la prestació adequada del servei de què es tracti de manera continuada.
- f) El nombre mínim de vehicles que el contractista ha d'adscriure a la prestació del servei, així com les seves característiques tècniques i, quan sigui pertinent, el seu límit màxim d'antiguitat.
- g) La dotació mínima del personal que el contractista ha d'adscriure a la prestació del servei.
- h) Quan es tracti d'un servei que ja es prestava, els empleats del contractista anterior en la relació laboral dels quals s'ha de subrogar l'adjudicatari per cobrir la dotació mínima que assenyala l'apartat anterior.
- i) Les instal·lacions fixes que, si s'escau, hagi d'aportar el contractista per prestar el servei.
- j) El règim tarifari aplicable als viatgers.
- k) El dret del contractista a fer pròpia, si s'escau, la totalitat o una part dels ingressos derivats de l'explotació del servei.
- l) Altres compensacions a què, si s'escau, tingui dret el contractista per la prestació del servei, amb indicació dels paràmetres sobre la base dels quals s'han de calcular.
- m) El cànon o participació que, si s'escau, hagi de satisfer el contractista a l'Administració i els paràmetres sobre la base dels quals s'ha de calcular, segons criteris de proporcionalitat, sense que afecti significativament l'estructura de costos del servei.
- n) Les màquines o eines o, si s'escau, els mitjans electrònics, informàtics o telemàtics de què s'ha de proveir el contractista per facilitar a l'Administració el control adequat dels ingressos que genera l'explotació del servei.
- ñ) El compromís del contractista de sotmetre's a l'arbitratge de les juntes arbitral del transport en relació amb qualsevol controvèrsia amb els usuaris sobre la prestació del servei.
- o) El termini de durada del contracte.

L'Administració, a més, ha d'incloure al plec totes les altres circumstàncies que delimitin el servei i en configuren la prestació.»

Quaranta. L'article 74 queda redactat en els termes següents:

«Article 74.

1. En l'adjudicació del contracte únicament es poden tenir en compte variants o millores ofertes pels licitadors quan el plec hagi previst expressament aquesta possibilitat.

Els criteris que assenyali el plec a aquest efecte han d'estar relacionats, en tot cas, amb el règim econòmic i tarifari, la seguretat, l'eficàcia o la qualitat i freqüència del servei objecte del contracte i han de tenir especialment en compte factors ambientals i la millor integració amb la xarxa de serveis públics de transport de viatgers que vertebrin el territori. En la determinació dels criteris d'adjudicació s'ha de donar preponderància als que es puguin valorar mitjançant xifres o percentatges obtinguts a través de la mera aplicació de fórmules que estableixi el mateix plec.

2. L'adjudicatari del contracte ha de ser, en tot cas, titular de l'autorització de transport públic de viatgers que regula l'article 42.

3. Quan l'objecte d'un nou contracte sigui la gestió d'un servei que ja es prestava amb anterioritat, s'ha d'adjudicar a l'anterior contractista sempre que aquest hagi complert satisfactòriament el contracte anterior i que la valoració atribuïda a la seva oferta sigui la mateixa que la millor de la resta de les presentades.

4. En qualsevol cas, es desestimen les ofertes que estableixin condicions desproporcionades o anormals, tècnicament inadequades, o que no garanteixin degudament la continuïtat del servei o la seva prestació en les condicions necessàries.»

Quaranta-u. L'article 75 queda redactat en els termes següents:

«Article 75.

1. El contracte de gestió del servei públic de què es tracti ha de recollir les condicions que estableixi el plec, amb les precisions o modificacions ofertes per l'adjudicatari que hagi acceptat l'Administració.

El contracte s'ha de formalitzar en document administratiu, llevat que el contractista sol·liciti que s'elevi a escriptura pública, cas en el qual corren a càrrec seu les despeses corresponents.

2. El contractista ha de prestar el servei en les condicions que fixa el contracte, i ha de respectar, a més, totes les altres obligacions que estableixin amb caràcter general aquesta Llei i les normes dictades per a la seva execució i el seu desplegament en relació amb la realització de serveis públics de transport de viatgers de titularitat de l'Administració.

En tot cas, el contractista està obligat a reservar, a favor de l'Administració pública que li ho demani, un cert nombre de places en determinades expedicions per al transport d'estudiants o treballadors amb origen i destinació en centres docents o de treball de titularitat pública. En aquest supòsit, la compensació que rebí el contractista de l'Administració que reservi les places no pot ser mai superior a la quantia que es derivi de l'aplicació de la tarifa ordinària del servei.

3. El contracte només es pot modificar quan així ho hagi previst el plec i s'hagin detallat de manera clara, precisa i inequívoca les condicions en què es pot fer.

No obstant això, l'Administració contractant, amb l'audiència prèvia del contractista, pot modificar el contracte, a l'efecte d'adequar la prestació del servei als canvis sobrevinguts en les circumstàncies que es van tenir en compte en el moment de la seva adjudicació en relació amb la demanda potencial dels serveis o la necessitat de cobrir nous trànsits sorgits a l'entorn del servei que no estiguin atesos a través d'altres contractes o que ho hagin deixat d'estar per l'extinció del servei que els atenia, de conformitat amb el que es determini per reglament. En aquest supòsit, l'acord de modificació que adopti l'òrgan contractant de

L'Administració posa fi a la via administrativa, és executiu immediatament i el seu compliment és obligatori per al contractista.

Molt especialment, al efectes que preveu aquest punt, l'Administració contractant ha de valorar la conveniència de modificar un servei preexistent quan, amb posterioritat a la seva inauguració, tingui lloc l'establiment o el tancament de centres docents, sanitaris o d'una altra índole generadors d'una demanda significativa de transport.

Quan la modificació del contracte afecti el seu règim financer, l'Administració ha de restablir l'equilibri econòmic d'aquell, en benefici de la part contractant que correspongui, de conformitat amb el que preveu la legislació sobre contractes del sector públic.

Segui quina sigui la causa, la modificació del contracte s'ha de formalitzar d'acord amb el que preveu el punt 1.

4. Sense perjudici de la legislació laboral que sigui aplicable a aquest efecte, quan un procediment tingui per objecte l'adjudicació d'un nou contracte per a la gestió d'un servei preexistent, el plec de condicions ha d'imposar al nou adjudicatari l'obligació de subrogar-se en la relació laboral amb el personal utilitzat pel contractista anterior en la prestació esmentada, en els termes que assenyalen els apartats g) i h) de l'article 73.2.

En aquest supòsit, l'òrgan de contractació ha de facilitar als licitadors, en el mateix plec o en la documentació complementària, la informació sobre les condicions dels contractes del personal al qual afecti la subrogació que sigui necessària per permetre l'avaluació dels costos laborals que implica aquesta mesura. A aquests efectes, l'empresa que prestava el servei i tingui la condició d'ocupadora del personal afectat està obligada a proporcionar la informació esmentada a l'òrgan de contractació, a requeriment d'aquest.

Aquesta informació s'ha de subministrar tenint en compte el que disposa la Llei orgànica 15/1999, de 13 de desembre, de protecció de dades de caràcter personal.

Als efectes que assenyalava aquest punt, no es pot tenir en compte cap altre personal que l'adscriu expressament a la prestació del servei en el contracte de gestió del servei públic de què es tracti, en què per determinar-lo es va haver d'agafar com a base el que inicialment s'inclouia en el plec de condicions corresponent, de conformitat amb el que disposa l'article 73.2.

El nou contractista no respon dels drets salarials meritats amb anterioritat a l'assumpció efectiva dels serveis, ni dels deutes a la Seguretat Social, fiscals o qualsevol altre que hagi contret l'empresari anterior.»

Quaranta-dos. El punt 1 de l'article 76 queda redactat en els termes següents:

«1. Per fer front a intensificacions de trànsit que no puguin atendre els vehicles adscrits a la prestació del servei se'n poden utilitzar d'altres, ja siguin propis del contractista, o cedits, amb conductor o sense, per altres transportistes a través de qualsevol fórmula jurídica vàlida.

Els vehicles esmentats han d'estar emparats per l'autorització que preveu l'article 42.»

Quaranta-tres. L'article 81 queda redactat en els termes següents:

«Article 81.

1. Quan hi hagi raons objectives d'interès general que ho justifiquin, i no sigui viable o procedent establir un nou servei amb independència dels existents anteriorment, l'Administració pot acordar de concentrar en un sol contracte tots els drets i les obligacions que dimanen de diferents contractes de gestió de serveis públics de transport regular de viatgers d'ús general preexistents, de tal manera que els serveis que s'hi preveuen es prestin des d'aquest moment de manera unificada.

La inclusió d'un contracte en una concentració d'aquestes característiques només és possible a partir que hagin transcorregut tres anys del seu termini de vigència i deixa de ser-ho quan faltin menys de dos per a la seva finalització.

2. La vigència del contracte unificat es determina, de conformitat amb el que es disposi per reglament, en funció dels terminis de vigència que restin als contractes objecte de concentració, tenint en compte l'entitat dels trànsits a què es trobaven referits.

3. Quan es porti a terme la concentració que preveu aquest article, l'Administració pot fer les modificacions en les condicions d'explotació que siguin necessàries per a una prestació dels serveis més adequada de manera unificada.»

Quaranta-quatre. L'article 82 queda redactat en els termes següents:

«Article 82.

1. Els contractes de gestió de serveis públics de transport regular de viatgers d'ús general s'extingeixen per compliment o per resolució.

2. Els contractes es consideren complerts i, en conseqüència, extingits sense necessitat de resolució quan transcorre el seu termini de durada, ja sigui el que s'estableix inicialment o, si s'escau, el que resulti de la seva pròrroga acordada d'acord amb el que disposa l'article 72.4.

No obstant això, quan finalitzi el termini de vigència d'un contracte sense que hagi conclòs el procediment tendent a l'adjudicació d'un de nou per a la prestació del mateix servei, el contractista anterior n'ha de prolongar la gestió, quan així li ho requereixi l'Administració, en els termes i terminis que preveu l'article 85.

3. Són causes de resolució del contracte:

a) La mort o incapacitat sobrevinguda del contractista individual o l'extinció de la personalitat jurídica de la societat contractista.

b) La declaració de concurs del contractista o la declaració d'insolvència d'aquest en qualsevol altre procediment.

c) La pèrdua pel contractista de l'autorització de transport públic de viatgers que regula aquesta Llei, així com la seva suspensió per les causes que assenyalava l'article 52, si el contractista no acredita haver solucionat l'incompliment que va donar lloc a la suspensió en el termini que es determini per reglament.

d) L'incompliment del termini de què disposi el contractista, de conformitat amb el que s'estableix per reglament o, si s'escau, amb el que assenyalava expressament el contracte, per iniciar la prestació del servei després de la formalització del contracte.

e) La renúncia unilateral del contractista.

f) L'incompliment pel contractista de les condicions que assenyalen els apartats m) o n) de l'article 73.2, o bé l'incompliment reiterat, en els termes en què es determini per reglament, de les condicions que assenyalen els apartats a) o j) del mateix precepte, així com el de qualsevol altra condició o requisit a què s'hagi atribuït expressament aquesta conseqüència en el contracte.

g) La interrupció injustificada de la prestació del servei per part del contractista pel termini que s'estableix per reglament o que assenyalava el contracte.

h) L'acord mutu entre l'Administració i el contractista.

i) El rescat del servei per l'Administració, quan aquesta acordi gestionar-lo directament per raons d'interès general.

j) La supressió del servei per raons d'interès general.

k) La impossibilitat de l'explotació del servei com a conseqüència d'acords que adopti l'Administració contractant amb posterioritat al contracte.

l) Les altres que estableixi expressament el contracte.»

Quaranta-cinc. L'article 83 queda redactat en els termes següents:

«Article 83.

1. La resolució dels contractes de gestió de serveis públics de transport regular de viatgers d'ús general l'acorda l'òrgan de contractació, d'ofici o a instància del contractista, mitjançant el procediment que sigui aplicable d'acord amb la legislació sobre contractes del sector públic.

2. La declaració d'insolvència en qualsevol procediment i, en cas de concurs, l'obertura de la fase de liquidació, sempre donen lloc a la resolució del contracte.

L'Administració pot no instar la resolució del contracte en cas de declaració de concurs del contractista quan entengui que hi ha perspectives realistes de sanejament financer d'aquest en un termini raonable, sempre que no s'hagi obert la fase de liquidació ni concorri la causa de resolució que assenyala l'apartat c) de l'article 82.3.

3. Els supòsits que preveuen els apartats c), d), e), i), j) i k) del punt 3 de l'article anterior originen sempre la resolució del contracte.

4. En els casos de mort o incapacitat sobreenvenuda del contractista individual, l'Administració pot acordar la continuació del contracte amb els seus hereus o successors, sempre que aquests compleixin, o es comprometin a complir, en el termini que es determini per reglament, els requisits exigits al contractista inicial.

No es considera extingida la personalitat de la societat contractista quan canviï simplement la seva forma jurídica i es mantinguin intactes les seves obligacions econòmiques i laborals.

5. El contractista que renunciï de forma unilateral a continuar prestant el servei ha de prolongar, no obstant això, la seva gestió, quan així li ho requereixi l'Administració, fins que hagi conclòs el procediment tendent a l'adjudicació d'un nou contracte per a la gestió del servei, en els termes que preveu l'article 85.

6. Quan es donin els supòsits que preveuen els apartats f) i g) del punt 3 de l'article anterior, l'Administració pot optar per no acordar la resolució del contracte si en l'expedient s'acredita que això podria ser més perjudicial per a l'interès general que el seu manteniment.

No obstant això, l'Administració ha d'incoar en els supòsits esmentats el procediment tendent a la imposició de la sanció que correspongui en cada cas, d'acord amb el que disposa aquesta Llei.

7. La resolució per acord mutu només pot tenir lloc quan no concorri cap altra causa de resolució imputable al contractista i en l'expedient s'acrediti que, des del punt de vista de l'interès general, és innecessari o inconvenient que es continuï prestant el servei.»

Quaranta-sis. L'article 84 queda redactat en els termes següents:

«Article 84.

1. L'acord de resolució dels contractes de gestió de serveis públics de transport regular de viatgers d'ús general s'ha de pronunciar expressament sobre la procedència de la pèrdua, devolució o cancel·lació de la fiança constituïda pel contractista.

2. En tot cas, quan el contracte es resolgui per les causes que preveuen els apartats c), d), e), f) i g) del punt 3 de l'article 82 o per qualsevol altra d'imputable al contractista, l'Administració ha de confiscar la fiança constituïda per aquest, el qual, a més, ha d'indemnitzar aquella pels danys i perjudicis ocasionats en el que excedeixi l'import de la garantia confiscada.

Amb independència de l'anterior, l'Administració ha d'incoar, en aquests supòsits, el procediment tendent a la imposició de la sanció que correspongui en cada cas d'acord amb el que disposa aquesta Llei.

3. Quan la causa de la resolució del contracte sigui la declaració de concurs del contractista, només s'acorda la pèrdua de la fiança quan el concurs esmentat hagi estat qualificat com a culpable.

4. Quan la resolució es produeixi per acord mutu, els drets de l'Administració i el contractista s'han d'adaptar al que aquests estipulin vàlidament.

5. Quan el contracte es resolgui per les causes que preveuen els apartats i), j) o k) del punt 3 de l'article 82, l'Administració contractant ha d'indemnitzar el contractista pels danys i perjudicis que se li irroguin.

Per determinar la quantia de la indemnització es tenen en compte els beneficis futurs que el contractista deixaria de percebre, tenint en compte els resultats d'explotació que hauria declarat a l'Administració en l'últim quinquenni o en el període transcorregut des de l'inici de la prestació del servei, quan fos inferior.»

Quaranta-set. L'article 85 queda redactat en els termes següents:

«Article 85.

No obstant el que disposen els articles 72.4 i 73.1, en cas d'interrupció d'un servei públic de transport regular de viatgers d'ús general, o de risc imminent que es produeixi aquesta interrupció, l'Administració pot adoptar una mesura d'emergència en forma d'adjudicació directa o d'acord formal de pròrroga d'un contracte de gestió de servei públic o d'exigència de prestar determinades obligacions de servei públic.

L'acord en aquest sentit de l'òrgan contractant de l'Administració posa fi a la via administrativa, és executiu immediatament i el seu compliment és obligatori per al contractista.

La durada del contracte que s'adjudiqui o de la pròrroga que s'imposi en el supòsit previst anteriorment no pot ser superior a dos anys.»

Quaranta-vuit. Se suprimeixen els articles 87 i 88, que queden sense contingut.

Quaranta-nou. L'article 89 queda redactat en els termes següents:

«Article 89.

1. Els transports regulars de viatgers d'ús especial únicament es poden prestar quan es disposi d'una autorització especial que habiliti per a això, atorgada per l'Administració.

L'atorgament d'aquestes autoritzacions es porta a terme de conformitat amb el que s'estableixi per reglament i està supeditat a què l'empresa transportista hagi convingut prèviament amb els usuaris o els seus representants la realització del transport a través del contracte o precontracte oportú.

L'autorització només es pot atorgar a una persona, física o jurídica, que prèviament sigui titular de l'autorització de transport públic de viatgers que regula l'article 42.

Les autoritzacions per a la realització de transports regulars d'ús especial s'atorguen pel termini a què es refereixi el contracte amb els usuaris, sense perjudici que l'Administració pugui exigir el seu visat amb una periodicitat determinada a fi de constatar el manteniment de les condicions que en van justificar l'atorgament.

Quan el transport sigui contractat per algun dels ens, organismes i entitats que formen part del sector públic, el contracte s'ha d'atenir, en tot el que no prevegin expressament aquesta Llei i les normes dictades per al seu desplegament, a les regles que conté la legislació sobre contractes del sector públic.

2. Els transports a què es refereix aquest article es poden realitzar, quan siguin insuficients els vehicles propis, utilitzant els d'altres transportistes que disposin de l'autorització de transport públic de viatgers que regula l'article 42, de conformitat amb el que s'estableixi per reglament.»

Cinquanta. Se suprimeix l'article 90, que queda sense contingut.

Cinquanta-u. L'article 91 queda redactat en els termes següents:

«Article 91.

Les autoritzacions de transport públic habiliten per prestar serveis a tot el territori nacional, sense cap limitació per raó de l'origen o destinació del servei.

Queden exceptuades de l'anterior tant les autoritzacions habilitadores per realitzar transport interurbà de viatgers en vehicles de turisme com les que habiliten per a l'arrendament de vehicles amb conductor, que han de respectar les condicions que, si s'escau, es determinin per reglament en relació amb l'origen, la destinació o el recorregut dels serveis.»

Cinquanta-dos. Se suprimeixen els articles 92 i 93, que queden sense contingut.

Cinquanta-tres. El punt 1 de l'article 94 queda redactat en els termes següents:

«1. L'actuació dels titulars de llicències o autoritzacions de transport públic en relació amb la prestació de serveis de caràcter discrecional es regeix pel principi de llibertat de contractació.»

Cinquanta-quatre. L'article 95 queda redactat en els termes següents:

«Article 95.

1. Durant la realització de transports per carretera s'han de respectar els límits que s'estableixin legalment o reglamentàriament amb caràcter general en relació amb la massa màxima dels vehicles, així com els assenyalats específicament per al vehicle utilitzat en el seu permís de circulació i altra documentació en què s'empari per circular.

2. Durant la realització de transports per carretera s'han de respectar els límits que s'estableixin legalment o reglamentàriament en relació amb els temps de conducció i descans dels conductors que, si s'escau, siguin aplicables.»

Cinquanta-cinc. Se suprimeixen els articles 96 i 97, que queden sense contingut.

Cinquanta-sis. L'article 98 queda redactat en els termes següents:

«Article 98.

1. L'autorització de transport públic de mercaderies habilita per realitzar transports d'aquesta classe, en les condicions que assenyala l'article 54.

Així mateix, habilita per fer d'intermediari en la contractació d'aquesta classe de transports quan es donin les circumstàncies que preveuen els apartats a) i b) de l'article 119.1.

2. Durant la realització de transports de mercaderies, únicament poden ocupar el vehicle persones diferents del seu conductor i tripulació quan així ho possibiliti el permís de circulació corresponent i el seu transport no doni lloc a cap retribució a favor del transportista.»

Cinquanta-set. L'article 99 queda redactat en els termes següents:

«Article 99.

1. L'autorització de transport públic de viatgers habilita tant per realitzar transports d'aquesta classe, en les condicions que assenyala l'article 54, com per fer d'intermediari en la seva contractació.

No obstant això, els titulars d'aquesta autorització únicament poden prestar alguna de les formes de transport regular de viatgers que defineix aquesta Llei quan es compleixin les condicions assenyalades legalment i reglamentàriament per a això.

2. En tot cas, l'autorització habilita per transportar l'equipatge dels viatgers que ocupin el vehicle utilitzat.

Així mateix, els vehicles emparats en una autorització de transport de viatgers poden transportar, d'acord amb el que es determini per reglament, objectes o encàrrecs diferents dels equipatges dels viatgers, quan el seu transport sigui compatible amb les característiques del vehicle i no impliqui molèsties o inconvenients injustificats per als viatgers.

3. Els transports discrecionals de viatgers s'han de contractar, com a regla general, per tota la capacitat del vehicle utilitzat.

No obstant l'anterior, es poden determinar per reglament supòsits excepcionals en què, per raons de l'ordenació adequada del sistema de transports, es pugui admetre la seva contractació per plaça amb pagament individual.

4. Fora dels supòsits de col·laboració que preveu aquesta Llei, únicament es poden arrendar amb conductor els vehicles de turisme.

L'arrendament de vehicles de turisme amb conductor constitueix una modalitat de transport de viatgers i el seu exercici està condicionat a l'obtenció de l'autorització corresponent, de conformitat amb el que disposen els articles 42 i 43.1 i el que s'estableixi per reglament amb caràcter específic en relació amb aquesta modalitat de transport.»

Cinquanta-vuit. L'article 102 queda redactat en els termes següents:

«Article 102.

1. Són transports privats complementaris els que porten a terme empreses o altres entitats l'objecte de les quals no és transportar, com a complement necessari o adequat per al desenvolupament correcte de la seva activitat principal.

2. Els transports privats complementaris han de complir conjuntament les condicions següents:

a) Si es tracta de transport de mercaderies, aquestes han de pertànyer a l'empresa o haver estat venudes, comprades, donades o agafades en lloguer, produïdes, extretes, transformades o reparades per l'empresa, i aquesta venda, compra, lloguer, producció, extracció, transformació o reparació constitueix una part integrant de l'activitat econòmica principal de l'empresa.

Si es tracta de transport de viatgers, els usuaris han de ser treballadors adscrits a un dels centres de l'empresa o altres persones que els assisteixin, i en aquest segon cas s'han de complir les regles que es determinin per reglament a aquest efecte.

b) L'origen o la destinació del transport ha de ser un dels llocs en què l'empresa desenvolupi treballs relacionats amb la seva activitat principal.

c) Els vehicles utilitzats han d'estar integrats en l'organització de l'empresa en idèntics termes als que preveu l'article 54.2. En aquest cas, també els remolcs i semiremolcs utilitzats han d'estar integrats en l'organització de l'empresa a títol de propietat, arrendament financer o arrendament ordinari.

d) Els conductors dels vehicles han d'estar integrats en l'organització de l'empresa i disposar de les habilitacions que, si s'escau, siguin pertinents, en idèntics termes als que preveu l'article 54.3.

e) El transport no es pot contractar ni facturar de manera independent. Si s'escau, el seu cost s'ha d'incorporar al preu final del producte o servei que constitueixi l'activitat principal de l'empresa abans d'aplicar l'impost sobre el valor afegit.

3. Quan no es compleixin les condicions que assenyala el punt anterior, el transport queda subjecte al règim jurídic del transport públic.

Per tal de comprovar-ne el compliment, durant la realització del transport s'ha de portar a bord del vehicle documentació suficient per acreditar les condicions que assenyalen els apartats a), c) i d) del punt anterior.»

Cinquanta-nou. L'article 103 queda redactat en els termes següents:

«Article 103.

1. La realització de transports privats complementaris se supedita a la possessió d'una autorització que habiliti per a això, expedida per l'òrgan competent de l'Administració General de l'Estat o, si s'escau, pel de la comunitat autònoma en què es domiciliï l'autorització, quan aquesta facultat li hagi delegat l'Estat.

Com a regla general, les autoritzacions de transport privat complementari s'han de domiciliar al lloc en què el seu titular tingui el domicili fiscal.

No obstant això, les autoritzacions es poden domiciliar en un lloc diferent, quan el seu titular acreditat que hi disposa d'uns locals o instal·lacions en què desenvolupa la part de la seva activitat principal en relació amb la qual és necessari el transport complementari.

2. No obstant el que disposa el punt anterior, no és necessària l'obtenció prèvia d'autorització per dur a terme les modalitats de transport següents:

a) Transport que presenti característiques idèntiques a les que assenyalava l'article 42.2.

b) Transports privats particulars definits a l'article 101.

c) Transports oficials definits a l'article 105.

d) Transport de viatgers en vehicles de turisme, llevat que es tracti de transport sanitari.

e) Transport de mercaderies en vehicles la massa màxima autoritzada dels quals no superi les 3,5 tones.

f) Transport funerari, que poden realitzar lliurement a tot el territori nacional prestadors de serveis funeraris, amb independència del seu origen o recorregut.

A més, es pot exonerar per reglament de l'obligació de disposar d'una autorització els qui realitzin exclusivament altres formes de transport privat que tinguin una influència escassa en el sistema, per raó de la naturalesa de la mercaderia transportada o de les curtes distàncies recorregudes.

3. L'exempció de l'obligació de disposar d'autorització de transport en els casos que assenyalava aquest article no eximeix els qui realitzin els transports afectats del compliment de la resta de les exigències que contenen aquesta Llei i les normes dictades per al seu desplegament, en els termes en què els siguin aplicables, ni d'obtenir els permisos, les llicències o les habilitacions que, si s'escau, siguin procedents de conformitat amb la legislació sobre seguretat, sanitat o trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.»

Seixanta. El punt 2 de l'article 104 queda redactat en els termes següents:

«2. Són aplicables a les autoritzacions de transport privat complementari regles idèntiques a les que assenyalen els articles 51 i 52, en relació, en aquest cas, amb el compliment dels requisits que assenyalen el punt anterior i l'article 102.»

Seixanta-u. L'article 106 queda redactat en els termes següents:

«Article 106.

La prestació de serveis de transport internacional que discorren parcialment per territori espanyol amb vehicles que no s'hagin matriculat a Espanya es regeix pel que disposen els convenis internacionals i les disposicions aprovades per les

organitzacions internacionals de les quals Espanya forma part que en cada cas siguin aplicables.»

Seixanta-dos. L'article 107 queda redactat en els termes següents:

«Article 107.

La realització de transports l'origen i la destinació dels quals estiguin en territori espanyol amb vehicles que no estiguin matriculats a Espanya únicament és possible en la mesura que es compleixi el que disposa sobre els transports de cabotatge la reglamentació de la Unió Europea sobre accés al mercat de transport internacional de mercaderies i al mercat internacional dels serveis d'autocars i autobusos, o bé estigui previst expressament en un conveni internacional subscrit per Espanya.»

Seixanta-tres. L'article 108 queda redactat en els termes següents:

«Article 108.

Les empreses establertes a Espanya únicament poden optar a l'obtenció de títols habilitadors per realitzar transport internacional l'atorgament dels quals correspongui a l'Estat espanyol, inclosa la llicència comunitària, quan prèviament siguin titulars de l'autorització de transport regulada en aquesta Llei que correspongui en cada cas.

La realització dels trams parcials d'un transport internacional que discorri dins de territori espanyol amb vehicles matriculats a Espanya ha d'estar emparada, en tot cas, per l'autorització de transport regulada en aquesta Llei que correspongui, sense perjudici de la preceptiva obtenció del títol que, en cada cas, habiliti per a la realització completa del transport de què es tracti.»

Seixanta-quatre. Se suprimeix l'article 109, que queda sense contingut.

Seixanta-cinc. L'article 110 queda redactat en els termes següents:

«Article 110.

Als efectes d'aquesta Llei, tenen la consideració de transports turístics els que es realitzin en el marc de l'execució d'un viatge combinat ofert i contractat de conformitat amb el que estableixi la legislació sobre defensa dels consumidors i usuaris en relació amb aquesta classe de viatges.

Així mateix, tenen la consideració de transport turístic aquells altres que, sense tenir una durada superior a les 24 hores i sense incloure una pernoctació, s'ofereixin a través d'agències de viatges, o altres intermediaris reconeguts per la legislació específica de turisme, i es prestin conjuntament amb altres serveis complementaris de naturalesa turística, com ara els de manutenció, guia turístic o similar.»

Seixanta-sis. L'article 111 queda redactat en els termes següents:

«Article 111.

Quan algun dels desplaçaments que preveu una oferta de viatge combinat impliqui la utilització d'un servei públic de transport regular de viatgers per carretera d'ús general, l'oferta esmentada no pot modificar les condicions de prestació del transport que assenyala el contracte de gestió de servei públic a l'empara del qual es realitzi.

En relació amb els altres supòsits, es pot establir per reglament un règim especial que harmonitzi les regles generals aplicables al transport discrecional amb les característiques especials que presenta la prestació del conjunt de serveis que integren un viatge combinat.»

Seixanta-set. L'article 119 queda redactat en els termes següents:

«Article 119.

1. Els qui pretenguin fer d'intermediaris en la contractació de transports de mercaderies per carretera, ja sigui en concepte d'agència de transport, transitari, magatzemista-distribuïdor, operador logístic o qualsevol altre, han d'obtenir una autorització d'operador de transport.

No obstant això, no estan obligats a obtenir aquesta autorització per fer d'intermediaris en la contractació de transport de mercaderies:

a) Els titulars d'autoritzacions de transport públic de mercaderies que hagin acreditat per a la seva obtenció requisits que, considerats en conjunt d'acord amb el que es determini per reglament, siguin iguals o superiors als que s'exigeixen per obtenir l'autorització d'operador de transport.

b) Els titulars d'autoritzacions de transport públic de mercaderies que es limitin a utilitzar la col·laboració d'altres transportistes per atendre demandes de port que excedeixin conjunturalment la seva pròpia capacitat de transport, en els termes que es determini per reglament.

c) Les cooperatives de transportistes i societats de comercialització, mentre la seva intermediació es limiti a la comercialització dels transports que presten aquells dels seus socis que siguin titulars d'autorització de transport de mercaderies.

2. L'atorgament de l'autorització d'operador de transport està condicionada a què s'acrediti el compliment de requisits anàlegs als que s'exigeixen per a la de transport públic de mercaderies, amb les adaptacions que es determini per reglament pel que fa a la naturalesa de l'activitat a què estigui referida.

Així mateix, són aplicables a aquesta autorització regles semblants a les establertes en relació amb la vigència i el visat de les autoritzacions de transport públic de mercaderies.

3. L'autorització d'operador de transport habilita els seus titulars per fer d'intermediaris en la contractació de transports tant interiors com internacionals.

Els titulars de l'autorització d'operador de transport han de contractar en nom propi tant amb el demandant del servei com amb el transportista que l'hagi de realitzar.

Les condicions que assenyala aquest punt també són aplicables a la intermediació que, si s'escau, portin a terme els titulars d'autoritzacions de transport i les cooperatives i societats de comercialització a què fa referència el punt 1.»

Seixanta-vuit. L'article 120 queda redactat en els termes següents:

«Article 120.

Als efectes d'aquesta Llei, es consideren agències de transport les empreses especialitzades a fer d'intermediaris en la contractació de transports de mercaderies, com a organització auxiliar interposada entre els usuaris i els transportistes.

En l'exercici de la seva activitat les agències poden desenvolupar totes les actuacions prèvies de gestió, informació, oferta i organització de càrregues i serveis necessàries per portar a terme la contractació dels transports.»

Seixanta-nou. L'article 121 queda redactat en els termes següents:

«Article 121.

Als efectes d'aquesta Llei, es consideren transitaris les empreses especialitzades a organitzar, per compte d'altri, transports internacionals de mercaderies, rebre mercaderies com a consignataris o lliurar-les als qui hagin de

transportar-les i, si s'escau, fer les gestions administratives, fiscals, duaneres i logístiques inherents a aquesta classe de transports o fer d'intermediaris en la seva contractació.»

Setanta. L'article 122 queda redactat en els termes següents:

«Article 122.

Als efectes d'aquesta Llei, es consideren operadors logístics les empreses especialitzades a organitzar, gestionar i controlar, per compte d'altri, les operacions d'aprovisionament, transport, emmagatzematge o distribució de mercaderies que requereixin els seus clients en el desenvolupament de la seva activitat empresarial.

En l'exercici de la seva funció, l'operador logístic pot utilitzar infraestructures, tecnologia i mitjans propis o aliens.»

Setanta-u. L'article 123 queda redactat en els termes següents:

«Article 123.

Als efectes d'aquesta Llei, es consideren magatzemistes-distribuïdors les empreses especialitzades a actuar com a dipositàries de mercaderies alienes que, a més, s'encarreguin de distribuir-les o de gestionar-ne la distribució, d'acord amb les instruccions rebudes del dipositant.

En l'exercici de la seva funció, el magatzemista-distribuïdor pot desenvolupar altres tasques com ara la consolidació o ruptura de càrregues, la gestió d'existències o d'altres que siguin preparatòries o complementàries del transport i la distribució de les mercaderies emmagatzemades.»

Setanta-dos. Se suprimeixen els articles 125 i 126, que queden sense contingut.

Setanta-tres. L'article 127 queda redactat en els termes següents:

«Article 127.

1. Les estacions de transport de viatgers tenen per objecte concentrar les sortides, arribades i trànsits a les poblacions dels vehicles de transport públic, i prestar o facilitar el desenvolupament de serveis preparatoris i complementaris del transport a usuaris i transportistes.

2. Els centres de transport i logística de mercaderies acullen al seu recinte un conjunt de serveis i instal·lacions destinades a facilitar el desenvolupament d'activitats de transport, logística i distribució de mercaderies, i l'integren amb el d'altres de preparatòries o complementàries d'aquelles.

3. Les estacions de transport de viatgers i els centres de transport i logística de mercaderies només tenen aquesta consideració quan els gestiona una única persona o entitat, pública o privada, i reuneixen les condicions i els requisits que s'estableixen per reglament.

En cap cas no s'atribueix la consideració d'estació o centre a terrenys o instal·lacions destinats únicament a garatge o estacionament de vehicles. Tampoc no tenen aquesta consideració els terrenys en què s'ubiquen diverses empreses transportistes o d'activitats auxiliars i complementàries del transport o que desenvolupen activitats annexes a les d'aquestes, pel sol fet de la seva proximitat, si les instal·lacions, els equipaments i els serveis comuns no són objecte d'una gestió unificada sota la direcció d'una única entitat.»

Setanta-quatre. Se suprimeix l'article 134, que queda sense contingut.

Setanta-cinc. El punt 2 de l'article 137 queda redactat en els termes següents:

«2. Es poden establir per reglament condicions relacionades amb la documentació acreditativa de l'arrendament de vehicles sense conductor, als

efectes de garantir l'existència del contracte, el seu termini de durada i altres circumstàncies que determinin la legitimitat de l'ús del vehicle per l'arrendatari.»

Setanta-sis. S'afegeix un punt 4 a l'article 138, amb el text següent:

«4. No obstant el que disposen els punts 1 i 2 d'aquest article, les persones a què s'hi fa referència no han de respondre de les infraccions comeses en relació amb els temps de conducció i descans dels conductors o amb la manipulació, el falsejament, o l'ús indegut del tacògraf, quan acreditin que els fets que les van determinar constituïen una falta molt greu d'indisciplina o desobediència comesa per un dels seus conductors que va donar lloc a què aquest fos objecte d'una de les sancions que les disposicions legals o el conveni col·lectiu aplicable comporten per aquesta classe de faltes, sempre que la sanció esmentada s'hagi declarat procedent mitjançant sentència ferma o no hagi estat objecte de reclamació judicial per part del treballador en el termini previst per a això.

No es té en compte aquesta exempció quan la sanció disciplinària al conductor implicat no vagi més enllà de la postergació o inhabilitació per a ascensos en l'empresa.»

Setanta-set. L'article 140 queda redactat en els termes següents:

«Article 140.

Es consideren infraccions molt greus:

1. La realització de transports públics quan no es disposa del títol habilitador que, si s'escau, sigui preceptiu per a la seva prestació de conformitat amb el que disposen aquesta Llei i les normes dictades per a la seva execució i el seu desplegament.

Quan la realització del transport de què es tracti requereixi disposar de més d'un títol habilitador, constitueix aquesta infracció la mancança de qualsevol d'aquests títols, encara que es disposi dels altres.

No s'aprecia la infracció tipificada en aquest punt quan els fets s'hagin de considerar infracció lleu de conformitat amb el que disposa l'article 142.1.

2. La contractació com a portador o la facturació en nom propi de serveis de transport sense ser prèviament titular d'autorització de transport o d'operador de transport.

En tot cas, incorren en aquesta infracció els qui, tot i ser integrants d'una persona jurídica titular d'una autorització de transport o d'operador de transport, contractin o facturin en nom propi la prestació de serveis de transport a tercers o a la mateixa persona jurídica de la qual formin part sense ser, ells mateixos, al seu torn, titulars d'aquesta autorització.

No s'aprecia la infracció tipificada en aquest punt quan els fets s'hagin de considerar infracció lleu de conformitat amb el que disposa l'article 142.1.

3. L'arrendament d'un vehicle quan vagi acompanyat per la prestació de serveis de conducció o qualsevol altra forma de cessió de l'ús d'un vehicle el titular del qual presti serveis de conducció al cessionari.

Incorren en aquesta infracció tant l'arrendador o cedent com l'arrendatari o cessionari.

No es produeix aquesta infracció quan l'arrendador o cedent sigui titular de l'autorització de transport que correspongui en cada cas.

4. La cessió, expressa o tàcita, de títols habilitadors per part dels seus titulars a favor d'altres persones.

5. L'organització o establiment d'un transport regular de viatgers d'ús general sense haver estat contractat per l'Administració competent per gestionar un servei públic d'aquestes característiques, amb independència que els mitjans utilitzats siguin propis o aliens.

6. La venda individualitzada de les places d'un transport de viatgers, així com la prestació o venda de serveis integrats en una sèrie d'expedicions que atenguin, de forma reiterada, trànsits preestablerts, quan no es disposi de cap altra habilitació que l'autorització de transport que regula l'article 42.

En aquesta mateixa infracció incorren els qui prestin serveis turístics incomplint les condicions que s'assenyalen legalment per a això.

7. La falsificació d'algun dels títols que habilitin per a l'exercici de les activitats i professions que regulen aquesta Llei i les normes dictades per a la seva execució i el seu desplegament o d'alguna de les dades que hi hagin de constar.

La responsabilitat per aquesta infracció correspon tant a les persones que hagin falsificat el títol, o col·laborat en la seva falsificació o comercialització coneixent el caràcter il·lícit de la seva actuació, com a les que l'hagin utilitzat per encobrir la realització de transports o activitats no autoritzats.

8. El falsejament dels documents que s'hagin d'aportar com a requisit per obtenir qualsevol títol, certificació o document que hagi d'expedir l'Administració a favor del sol·licitant o de qualsevol de les dades que hi hagin de constar.

9. El falsejament de qualsevol document comptable, estadístic o de control que l'empresa estigui obligada a portar o de les dades que hi consten.

10. La manipulació del tacògraf, del limitador de velocitat o d'algun dels seus elements, així com la d'altres instruments o mitjans de control que sigui obligatori tenir instal·lats al vehicle, per tal d'alterar-ne el funcionament o modificar-ne els mesuraments.

En aquesta mateixa infracció incorren els qui instal·lin qualsevol classe d'elements mecànics, electrònics o d'una altra naturalesa amb la mateixa finalitat, encara que no es trobin en funcionament en el moment que es faci la inspecció.

La responsabilitat per aquesta infracció correspon, en tot cas, al transportista que tingui instal·lat al seu vehicle l'aparell o instrument manipulat i, així mateix, a les persones que l'hagin manipulat o hagin col·laborat en la seva instal·lació o comercialització.

11. El falsejament de les condicions que van determinar que una empresa es beneficiés de l'exempció de responsabilitat que preveu l'article 138.4.

12. La negativa o obstrucció a l'actuació dels serveis d'inspecció del transport terrestre o de les forces encarregades de la vigilància del transport que impossibilitin totalment o parcialment l'exercici de les funcions que legalment o reglamentàriament tinguin atribuïdes, així com la desatenció total o parcial de les seves instruccions o requeriments o el trencament de l'ordre d'immobilitzar un vehicle.

En tot cas, incorre en aquesta infracció tota empresa els propietaris, empleats, auxiliars o dependents de la qual neguin o dificultin l'accés al personal dels serveis d'inspecció als locals o vehicles en què obligatòriament hagi d'estar dipositada la documentació de l'empresa o a aquesta documentació.

En els supòsits de requeriments relatius al compliment de la legislació sobre temps de conducció i descans dels conductors, es considera comesa una infracció diferent per cada vehicle o conductor del qual no s'aporti la documentació sol·licitada o s'aporti de tal manera que n'impossibiliti el control.

13. La realització de transport interior a Espanya amb vehicles matriculats a l'estranger incomplint les condicions que defineixen les operacions de cabotatge de conformitat amb el que disposa la reglamentació de la Unió Europea per la qual s'estableixen normes comunes d'accés al mercat del transport internacional de mercaderies per carretera o per la qual s'estableixen normes comunes d'accés al mercat internacional dels serveis d'autocars i autobusos, encara que qui els presti sigui titular de llicència comunitària.

14. La interrupció dels serveis que assenjala el contracte de gestió d'un servei públic de transport regular de viatgers d'ús general, sense que hi hagi consentiment de l'Administració ni cap altra causa que ho justifiqui, durant el termini que es determini per reglament.

15. La realització de transports, càrrega o descàrrega de mercaderies perilloses quan concorri alguna de les circumstàncies següents:

15.1 No informar sobre la immobilització del vehicle a causa d'accident o incident greu, o no adoptar les mesures de seguretat i protecció que corresponguin en aquests supòsits, excepte en els casos en què això hagi estat impossible.

15.2 Utilitzar cisternes que tinguin fuites.

15.3 No disposar del certificat d'aprovació del vehicle expedit per l'organisme competent, en què s'acrediti que respon a les prescripcions exigibles reglamentàriament per al transport al qual està destinat, així com tenir caducat aquest certificat o portar-ne un de diferent al que s'exigeix per a la mercaderia transportada.

15.4 Transportar mercaderies a granel quan això no estigui autoritzat per la regulació específica aplicable.

15.5 Utilitzar vehicles, dipòsits o contenidors que no disposin de panells, plaques o etiquetes de perill o, si s'escau, de qualsevol altra senyalització o marca exigible, així com portar-los il·legibles.

15.6 Transportar mercaderies per carretera quan no estigui permès.

15.7 Utilitzar vehicles o dipòsits diferents dels que prescriuen les normes que regulin el transport de les mercaderies de què es tracti.

En tot cas constitueix aquesta infracció la utilització de cisternes, vehicles bateria o contenidors de gas d'elements múltiples l'ús dels quals no estigui permès per al transport de la mercaderia perillosa de què es tracti.

15.8 No portar a bord del vehicle una carta de port que cobreixi totes les mercaderies transportades, o portar-la sense consignar quines són.

15.9 Transportar mercaderies sense tenir el permís, autorització especial o autorització prèvia que, si s'escau, sigui necessari o incomplint les condicions que s'hi assenyalen.

15.10 Incomplir la prohibició de fumar que assenyalava específicament la legislació sobre transport de mercaderies perilloses.

15.11 No identificar el transport de mercaderies perilloses a l'exterior del vehicle.

15.12 Utilitzar foc o llums no protegits, així com aparells d'enllumenat portàtils, amb superfícies capaces de produir espurnes.

15.13 Consignar de forma inadequada a la carta de port la mercaderia transportada.

15.14 Incomplir les normes sobre el grau d'ompliment o sobre la limitació de les quantitats que ha de transportar cada unitat de transport.

15.15 Utilitzar vehicles, dipòsits o contenidors amb panells, plaques, etiquetes de perill o qualsevol altra senyalització o marca exigible no adequats a la mercaderia transportada.

15.16 Incomplir les normes d'embalatge en comú en un mateix paquet.

15.17 Incomplir les prohibicions de carregament en comú en un mateix vehicle.

15.18 Utilitzar envasos o embalatges no autoritzats per les normes que siguin aplicables al transport de la mercaderia de què es tracti.

Es considera inclòs en aquesta infracció l'ús d'envasos o embalatges no homologats o que es trobin greument deteriorats o tinguin fuites o que no compleixin algun dels requisits tècnics exigits.

15.19 Transportar, carregar o descarregar mercaderies perilloses quan les empreses involucrades en aquestes operacions no disposin del conseller de seguretat preceptiu o en disposin d'un que no estigui habilitat per actuar com a tal en relació amb la matèria o activitat de què es tracti.

La responsabilitat per la comissió de les infraccions que preveu aquest punt correspon:

- a) Al transportista, per la infracció que tipifica l'apartat 15.1.
- b) Al transportista i al carregador, per les infraccions que tipifiquen els apartats 15.2, 15.3, 15.4 i 15.5.
- c) Al transportista i al carregador o expedidor, segons el cas, per les infraccions que tipifiquen els apartats 15.6, 15.7, 15.8, 15.9, 15.10 i 15.11.
- d) Al transportista, al carregador i al descarregador, per la infracció que tipifica l'apartat 15.12.
- e) Al carregador o expedidor, segons el cas, per les infraccions que tipifiquen els apartats 15.13, 15.14, 15.15, 15.16, 15.17 i 15.18.
- f) A l'empresa obligada a tenir conseller de seguretat, per la infracció que tipifica l'apartat 15.19.

Als efectes que preveuen aquest punt i els articles 141.5 i 142.7, té la consideració d'expedidor la persona física o jurídica per ordre i compte de la qual s'efectua l'enviament de la mercaderia perillosa i figura com a tal a la carta de port, amb independència que sigui ella mateixa o un tercer el destinatari de les mercaderies expedides així. Es considera carregador o descarregador la persona física o jurídica que efectua, o sota la responsabilitat de la qual s'efectuen, les operacions de càrrega o descàrrega de la mercaderia perillosa.

16. La realització d'activitats de transport públic o la intermediació en la seva contractació, incomplint algun dels requisits exigits per obtenir i mantenir l'autorització que, si s'escau, sigui preceptiva, excepte en els supòsits en què el requisit incomplert sigui el que assenyala l'apartat f) de l'article 43.1.

En tot cas, incorren en aquesta infracció els qui no comuniquin al Registre d'empreses i activitats de transport el canvi del seu domicili o de la ubicació dels seus centres d'explotació o dels locals de què hagin de disposar a l'efecte del compliment del requisit d'establiment.

17. La contractació de serveis de transport per part de transportistes, agències de transport, transitaris, magatzemistes-distribuïdors, operadors logístics o qualsevol altre professional del transport amb transportistes o operadors de transport no autoritzats.

En tot cas, incorre en aquesta infracció la persona jurídica professionalment dedicada al transport que contracti alguna de les persones que la integren perquè faci un servei de transport, o aboni les factures que aquestes li expedixin per aquest concepte, quan les persones esmentades no siguin, al seu torn, titulars d'una autorització de transport o d'operador de transport.

18. La realització de transports públics o privats utilitzant conductors que no disposin del certificat d'aptitud professional o de la targeta de qualificació (CAP) en vigor.

19. L'incompliment de l'obligació de subscriure l'assegurança que exigeix l'article 21.1 o tenir-la subscripta amb una cobertura insuficient.

20. La manca del tacògraf, del limitador de velocitat o d'algun dels seus elements, així com la d'altres instruments o mitjans de control que sigui obligatori tenir instal·lats al vehicle.

En aquesta mateixa infracció incorren els qui, tot i tenir instal·lat el tacògraf, no l'utilitzin o tinguin instal·lat un tacògraf no homologat.

21. La manca significativa de fulls de registre o de dades enregistrades al tacògraf o a les targetes dels conductors que sigui obligatori conservar a la seu de l'empresa.

Es considera inclosa en aquesta infracció la conservació de registres que no compleixin l'estructura de camp o l'extensió del fitxer que s'estableixin per reglament.

22. No portar inserida al tacògraf la targeta de conductor o el full de registre dels temps de conducció i descans, quan això sigui exigible, o fer-ho de manera incorrecta, així com utilitzar una targeta d'un altre conductor, un full de registre amb nom o cognom diferents als del conductor o portar inserida una targeta que no s'hauria d'utilitzar perquè se n'ha expedit un duplicat posterior.

Es considera, així mateix, constitutiva d'aquesta infracció la falta de consignació de dades en un full de registre o document d'impressió dels temps de conducció i descans, quan les normes de la Unió Europea reguladores de la matèria li atribueixin la consideració d'infracció molt greu.

23. L'excés igual o superior al 25 per cent sobre la massa màxima total, o igual o superior al 50 per cent sobre la massa màxima per eix que tingui autoritzades el vehicle de què es tracti.

Aquests percentatges es redueixen al 20 i al 40 per cent, respectivament, quan la massa màxima que tingui autoritzada el vehicle sigui superior a 12 tones.

Quan el vehicle estigui emparat per una autorització especial que li permeti circular amb una massa superior a la que, altrament, li correspondria, els percentatges assenyalats s'han de referir a la massa màxima que assenyala aquesta autorització especial.

Quan s'excedeixi la massa màxima total del vehicle, la responsabilitat per la infracció correspon tant al transportista com al carregador, a l'expedidor i a l'intermediari que hagin intervingut en el transport o la seva contractació, llevat que algun d'ells demostrï que no li és imputable.

Quan s'excedeixi la massa màxima per eix, la responsabilitat correspon a qui hagi realitzat l'estiba de la mercaderia a bord del vehicle o sota les instruccions del qual s'hagi dut a terme.

En els transports de paqueteria i mudances no s'exigeix responsabilitat al carregador ni a l'expedidor per l'excés sobre la massa autoritzada, llevat que es demostrï que la seva actuació el va determinar.

24. La utilització al tacògraf de fulls de registre o targetes de conductor que estiguin tacades o espatllades de tal manera que impedeixin la lectura de les dades enregistrades.

25. La utilització d'un mateix full de registre dels temps de conducció i descans per un període de temps superior al que correspongui, quan hagi donat lloc a una superposició de registres que n'impedeixi la lectura.

26. L'ús incorrecte del selector d'activitats del tacògraf.

27. La prestació de serveis públics de transport regular de viatgers d'ús general quan es doni alguna de les circumstàncies següents:

27.1 La falta d'explotació del servei pel mateix contractista de l'Administració, llevat dels supòsits de col·laboració permesos expressament.

27.2 L'incompliment dels trànsits o del nombre mínim d'expedicions que estableix el contracte de gestió del servei públic de què es tracti, quan no s'hagi de qualificar d'acord amb el que assenyala el punt 14 d'aquest article.

27.3 Denegar la venda de bitllets o l'accés al vehicle als qui els hagin adquirit, llevat que es donin circumstàncies establertes legalment o reglamentàriament que ho justifiquin.

Així mateix, s'incorre en aquesta infracció si s'impedeix a certes categories d'usuaris, o als qui pretenguin accedir al servei en determinades localitats o zones geogràfiques, adquirir o reservar bitllets per qualsevol dels procediments utilitzats per l'empresa amb caràcter general, o reben un tracte discriminatori respecte a la resta dels usuaris en relació amb aquesta adquisició o reserva.

27.4 La realització del servei transbordant injustificadament els usuaris durant el viatge.

27.5 L'incompliment del règim tarifari que preveu el contracte de gestió del servei públic de què es tracti.

27.6 L'incompliment de les condicions d'accessibilitat als vehicles establertes amb caràcter general per a tots els serveis públics de transport regular de viatgers per carretera d'ús general o assenyalats especialment al plec de condicions o el contracte del servei de què es tracti.

Així mateix, incorre en aquesta infracció l'empresa contractista del servei el personal de la qual n'impedeixi o en dificulti la utilització a persones amb discapacitat, fins i tot si no és obligatori que els vehicles estiguin adaptats per a això, sempre que, en aquest últim supòsit, aquestes persones aportin els mitjans que necessitin per accedir i abandonar el vehicle i instal·lar-se en una plaça ordinària.

28. La realització de transports públics regulars de viatgers d'ús especial incomplint qualsevol de les condicions assenyalades en l'autorització corresponent amb el caràcter d'essencials, quan aquest incompliment no estigui tipificat expressament d'una altra manera en aquesta Llei.

29. En els transports d'ús especial d'escolars i de menors, l'absència d'una persona major d'edat idònia, diferent del conductor, que conegui el funcionament dels mecanismes de seguretat del vehicle, encarregada de la cura dels menors, quan això sigui obligatori.

30. En els transports d'ús especial d'escolars i de menors, la falta de plaça o seient per a cada menor, així com la inexistència de places pròximes a les portes de servei que siguin necessàries per a persones de mobilitat reduïda.

31. La contractació de serveis de transport terrestre de mercaderies per part de transportistes, agències de transport, transitaris, magatzemistes-distribuïdors, operadors logístics o qualsevol altre professional del transport incomplint l'obligació de fer-ho en nom propi, així com la contractació de serveis públics de transport regular de viatgers d'ús general en concepte de portador per qui no hi estigui habilitat.

32. La realització de transports de mercaderies o discrecionals de viatgers incomplint les condicions que estableix l'article 54.

En idèntica infracció incorren les empreses o persones que actuïn com a col·laboradors incomplint les obligacions que els afectin.

33. El funcionament inadequat, imputable al transportista, del tacògraf, del limitador de velocitat o d'algun dels seus elements, així com el d'altres instruments o mitjans de control que sigui obligatori tenir instal·lats al vehicle, quan no s'hagi de qualificar d'acord amb el que assenjala el punt 10 d'aquest article.

34. La utilització del tacògraf sense que se n'hagi dut a terme el calibratge o la revisió periòdica en els terminis i la forma establerts, i s'hagi reparat en un taller no autoritzat o no disposi dels precintes o plaques preceptius.

35. La falta a bord del vehicle dels fulls de registre dels temps de conducció i descans ja utilitzats o dels documents d'impressió que sigui obligatori portar, amb independència del tipus de tacògraf, analògic o digital, que s'estigui utilitzant.

S'incorre en la mateixa infracció quan no es porti a bord del vehicle la targeta del conductor, encara que s'estigui utilitzant un tacògraf analògic, quan sigui necessària per valorar les condicions de conducció durant el període anterior exigible.

36. L'incompliment per un centre d'alguna de les condicions que se li van exigir per obtenir l'autorització habilitadora per impartir cursos preceptius per a l'obtenció o el manteniment d'alguna de les qualificacions que regulen les normes d'ordenació del transport.

37. L'incompliment de la legislació aplicable en matèria de temps de conducció i descans dels conductors en els supòsits següents:

37.1 L'excés igual o superior al 50 per cent en els temps màxims de conducció diària, així com la disminució dels descansos diaris per sota de quatre hores i mitja.

37.2 L'excés igual o superior al 25 per cent en els temps màxims de conducció setmanal o bisetmanal.

37.3 L'excés superior a dues hores en els temps màxims de conducció diària, llevat que s'hagi de qualificar d'acord amb el que disposa l'apartat 37.1.

37.4 La conducció durant més de sis hores sense respectar les pauses exigides per reglament.

37.5 La disminució del descans diari normal en més de dues hores i mitja o del reduït o fraccionat en més de dues hores, fins i tot quan es faci conducció en equip, llevat que s'hagi de qualificar d'acord amb el que disposa l'apartat 37.1.

37.6 La disminució del descans setmanal normal en més de nou hores o del reduït en més de quatre.

38. El transport d'objectes o encàrrecs diferents dels equipatges dels viatgers a l'empara d'una autorització de transport públic de viatgers, de manera que s'incomplixin les condicions que siguin exigibles de conformitat amb les normes internes o internacionals que siguin aplicables.»

Setanta-vuit. L'article 141 queda redactat en els termes següents:

«Article 141.

Es consideren infraccions greus:

1. L'incompliment de l'obligació de retornar a l'Administració una autorització o llicència de transport, alguna de les seves còpies o qualsevol altra documentació quan, pel fet d'haver estat revocada o per qualsevol altra causa establerta legalment o reglamentàriament, s'hauria d'haver retornat, sempre que el document de què es tracti conservi aparença de vàlida.

2. L'excés igual o superior al 15 i inferior al 25 per cent sobre la massa màxima total, o igual o superior al 30 i inferior al 50 per cent sobre la massa màxima per eix que tingui autoritzades el vehicle de què es tracti.

Aquests percentatges es redueixen, respectivament, al 10 i el 20 per cent sobre la massa màxima total i al 25 i el 40 per cent sobre la massa màxima per eix, quan la massa màxima que tingui autoritzada el vehicle sigui superior a 12 tones.

Als efectes de responsabilitat, són aplicables les regles que estableix l'article 140.23.

3. No passar la revisió periòdica d'algun instrument o mitjà de control que sigui obligatori tenir instal·lat al vehicle, en els terminis i la forma establerts, quan no s'hagi de considerar infracció molt greu de conformitat amb el que disposa l'article 140.34.

4. L'obstrucció que dificulti greument l'actuació dels serveis d'inspecció del transport terrestre o de les forces encarregades de la vigilància del transport quan no concorri algun dels supòsits que, d'acord amb el que assenyala el punt 12 de l'article 140, implicarien que es considerés infracció molt greu.

En els supòsits de requeriments relatius al compliment de la legislació sobre temps de conducció i descans dels conductors es considera comesa una infracció diferent per cada vehicle o conductor del qual s'aporti la documentació sol·licitada en temps i forma diferent a la requerida.

5. La realització de transports, càrrega o descàrrega de mercaderies perilloses quan concorri alguna de les circumstàncies següents:

5.1 No portar a bord les instruccions escrites que siguin exigibles.

5.2 Incomplir el que disposen les normes d'aplicació o les instruccions escrites corresponents sobre l'equipament del vehicle o dels membres de la tripulació.

5.3 No disposar dels extintors que siguin obligatoris en funció del vehicle o la càrrega transportada, o disposar-ne d'uns la correcta utilització dels quals no estigui garantida.

5.4 Transportar viatgers en unitats que transportin mercaderies perilloses fora dels supòsits en què les normes reguladores d'aquesta classe de transports ho permetin.

5.5 Transportar mercaderies perilloses en vehicles de viatgers en quantitats no permeses.

5.6 Utilitzar paquets o cisternes en el transport que no estiguin correctament tancats, fins i tot quan aquestes últimes estiguin buides si no s'han netejat prèviament.

5.7 Transportar paquets de mercaderia en un contenidor que no sigui adequat estructuralment.

5.8 No disposar del certificat de neteja de la cisterna en els casos que sigui necessari.

5.9 Incomplir les disposicions sobre dates d'assaig, inspecció i terminis d'utilització d'envasos i embalatges o recipients.

5.10 Transportar mercaderies perilloses en envasos o embalatges deteriorats, quan no s'hagi de considerar infracció molt greu de conformitat amb el que disposa l'apartat 18 de l'article 140.15.

5.11 No consignar a la carta de port alguna de les dades que hi han de figurar o fer-ho inadequadament, quan no s'hagi de considerar infracció molt greu de conformitat amb el que disposen els apartats 8 i 13 de l'article 140.15.

5.12 Etiquetar o marcar inadequadament els paquets.

5.13 Incomplir l'obligació de connectar a terra els vehicles cisterna durant les maniobres de càrrega o descàrrega, quan sigui exigible.

5.14 No fer a les plantes carregadores o descarregadores les comprovacions que siguin obligatòries abans, durant o després de la càrrega.

5.15 Incomplir, els consellers de seguretat, les obligacions que els atribueix la seva normativa específica.

5.16 Incomplir l'obligació de remetre a les autoritats competents l'informe anual i els comunicats d'accidents.

5.17 Incomplir l'obligació de conservar els informes anuals durant el termini establert legalment.

5.18 No proporcionar als treballadors que intervenen en el maneig de mercaderies perilloses la formació adequada per prevenir riscos ocasionals.

La responsabilitat per la comissió de les infraccions que preveu aquest punt correspon:

a) Al transportista per les infraccions que tipifiquen els apartats 5.1, 5.2, 5.3, 5.4 i 5.5.

b) Al transportista i al carregador per les infraccions que tipifiquen els apartats 5.6 i 5.7.

c) Al transportista i al carregador o descarregador, segons el cas, per la infracció que tipifica l'apartat 5.8.

d) Al carregador per les infraccions que tipifiquen els apartats 5.9 i 5.10.

e) Al carregador o expedidor, segons el cas, per les infraccions que tipifiquen els apartats 5.11 i 5.12.

f) Al carregador o descarregador per les infraccions que tipifiquen els apartats 5.13 i 5.14.

g) A l'empresa obligada a tenir conseller de seguretat per la infracció que tipifiquen els apartats 5.15, 5.16 i 5.17.

h) A l'empresa de qui depenguin els treballadors per la infracció que tipifica l'apartat 5.18.

6. La utilització de títols habilitadors en condicions diferents a les establertes amb caràcter general o assenyalades específicament en el mateix títol, llevat que l'incompliment d'aquestes condicions ja estigi tipificat de forma expressa en aquesta Llei.

7. L'oferta de serveis de transport sense disposar del títol habilitador exigible per realitzar-los o per fer d'intermediari en la seva contractació, tant si es fa de manera individual a un únic destinatari com si es fa pública per a coneixement general a través de qualsevol mitjà.

8. L'arrendament de vehicles amb conductor fora de les oficines o locals que es determini per reglament, així com la recerca o recollida de clients que no hagin estat contractats prèviament.

En aquesta mateixa infracció incorren els arrendadors de vehicles amb conductor que incompleixin les limitacions que defineixen la prestació habitual del servei al territori en què es trobi domiciliada l'autorització en què s'emparen.

9. La realització de transports públics o privats utilitzant per a la conducció del vehicle els serveis d'una persona que requereixi el certificat de conductor de tercer país i no en disposa o incompleix alguna de les condicions que van donar lloc a la seva expedició.

10. La prestació d'un servei públic de transport regular de viatgers d'ús general incomplint alguna de les condicions o obligacions imposades al contractista en el contracte de gestió corresponent, quan no s'hagi de considerar infracció molt greu de conformitat amb el que disposen els punts 14 o 27 de l'article 140.

Així mateix, incorre en aquesta infracció el contractista del servei que incompleixi l'obligació de transport gratuït de l'equipatge dels viatgers en els supòsits i fins al límit en què això sigui obligatori.

11. La utilització de fulls de registre dels temps de conducció i descans no homologats o que siguin incompatibles amb el tacògraf utilitzat.

12. La falta de consignació de dades en un full de registre o document d'impressió dels temps de conducció i descans, quan les normes de la Unió Europea reguladores de la matèria li atribueixin la consideració d'infracció greu.

13. La mancança no significativa de fulls de registre, de documents d'impressió o de dades enregistrades al tacògraf o a les targetes dels conductors que sigui obligatori conservar a la seu de l'empresa a disposició de l'Administració.

14. La realització de transports privats sense l'autorització, certificació o llicència que, si s'escau, sigui preceptiva per a això de conformitat amb les normes reguladores del transport terrestre.

No s'aprecia la infracció que preveu aquest punt quan els fets s'hagin de considerar infracció lleu de conformitat amb el que disposa l'article 142.1.

15. La venda de bitllets per a serveis no autoritzats de transport de viatgers, llevat que s'hagi de considerar infracció molt greu, de conformitat amb els punts 5 o 6 de l'article 140.

Així mateix, incorren en aquesta infracció els titulars d'indústries o serveis que, tot i ser aliens al transport, permetin que aquests bitllets es vinguin als locals o establiments en què desenvolupen la seva activitat.

16. La realització de transports públics interurbans de viatgers en vehicles de turisme quan es doni alguna de les circumstàncies següents:

16.1 S'ha iniciat el servei en un terme municipal no autoritzat.

16.2 S'ha incomplert el règim tarifari que sigui aplicable.

17. La mancança, la no-tramitació amb les diligències oportunes o la falta de dades essencials de la documentació de control, estadística o comptable la formalització de la qual sigui obligatòria.

Així mateix, constitueixen aquesta infracció l'ocultació o falta de conservació de la documentació esmentada, així com la seva falta de comunicació a l'Administració

o la demora injustificada en la comunicació esmentada, de manera que s'incompleix el que a aquest efecte es determini per reglament.

En idèntica infracció incorren les empreses que no disposin del document en què preceptivament s'hagin de formular les reclamacions dels usuaris, que en neguin o n'obstaculitzin l'ús o que n'ocultin el contingut o n'endarrerixin injustificadament la comunicació als serveis d'inspecció del transport terrestre que en cada cas siguin competents.

No s'aprecia la infracció que tipifica aquest punt quan els fets comprovats s'hagin de considerar infracció molt greu de conformitat amb el que disposen els punts 12, 21, 22 o 35 de l'article 140 o s'hagin de qualificar d'acord amb el que assenyalen els punts 9 o 10 d'aquest article.

18. La sortida dels vehicles dedicats a l'arrendament amb conductor del lloc en què habitualment es trobin guardats o estacionats sense portar a bord la documentació exigible o portant-la emplenada de manera incorrecta.

19. La desatenció pel destinatari d'un transport de mercaderies del requeriment que li formuli una junta arbitral del transport perquè posi a la seva disposició les mercaderies que hagi rebut, quan correspongui que siguin dipositades en execució del que disposa l'article 38.3.

20. La impartició de cursos que siguin preceptius per a l'obtenció o el manteniment d'alguna de les qualificacions que regulen les normes d'ordenació del transport, quan es doni alguna de les circumstàncies següents:

20.1 Que els professors no reuneixin les condicions de titulació o formació específica exigides per impartir la matèria de què es tracti.

20.2 Que el curs impartit no s'ajusti al model homologat prèviament.

20.3 Que el curs impartit no s'ajusti a les característiques del que es va comunicar a l'òrgan administratiu competent.

20.4 Que no s'hagi posat en coneixement de l'òrgan administratiu competent, pels mitjans i en el termini previstos per a això, que el professor o la matèria impartida no coincideixen amb els que s'hagin comunicat inicialment.

20.5 Que no s'hagi posat en coneixement de l'òrgan administratiu competent, pels mitjans i en el termini previstos per a això, la falta d'assistència injustificada d'un cinquant per cent o més dels alumnes inscrits en el curs.

21. La realització de transports de productes alimentaris o mercaderies peribles utilitzant un vehicle que no disposi del certificat de conformitat per al transport de mercaderies peribles o que el tingui caducat o falsejat.

La responsabilitat per la comissió d'aquesta infracció correspon tant al transportista com a l'expedidor.

22. La contractació de serveis de transport per part de carregadors o usuaris habituals amb transportistes o operadors de transport no autoritzats, quan no s'hagi de considerar molt greu de conformitat amb el que disposa l'article 140.17.

23. La prestació de serveis de transport de viatgers amb vehicles que incompleixin les prescripcions tècniques sobre accessibilitat de persones amb mobilitat reduïda que, en cada cas, els siguin aplicables, llevat que s'hagi de considerar infracció molt greu de conformitat amb el que disposa l'article 140.27.6.

24. L'incompliment de la legislació aplicable en matèria de temps de conducció i descans dels conductors en els supòsits següents, llevat que s'hagi de considerar infracció molt greu de conformitat amb el que estableix el punt 37 de l'article 140:

24.1 L'excés superior a seixanta hores en el temps màxim de conducció setmanal o a cent en el bisetmanal.

24.2 L'excés superior a una hora en els temps màxims de conducció diària.

24.3 La conducció durant més de cinc hores, encara que no se superin les sis, sense respectar les pauses exigides per reglament.

24.4 La disminució del descans diari normal, reduït o fraccionat en més d'una hora.

24.5 La disminució del descans setmanal normal en més de tres hores o del reduït en més de dos.

25. Qualsevol de les infraccions que preveu l'article anterior, quan per la seva naturalesa, ocasió o circumstància no s'hagi de qualificar com a molt greu, i s'ha de justificar l'existència d'aquestes circumstàncies i motivar-ne la resolució corresponent.»

Setanta-nou. L'article 142 queda redactat en els termes següents:

«Article 142.

Es consideren infraccions lleus:

1. La realització de transports públics o privats, així com la contractació com a portador o la facturació en nom propi de serveis de transport, quan no es disposa de l'autorització o llicència que, si s'escau, sigui preceptiva, sempre que s'acrediti que en el moment de realitzar-los o contractar-los es complien tots els requisits exigits per a la seva obtenció i que aquesta s'ha sol·licitat dins dels 15 dies següents a la notificació de l'inici de l'expedient sancionador.

2. L'excés superior al 5 i inferior al 15 per cent sobre la massa màxima total, o superior al 20 i inferior al 30 per cent sobre la massa màxima per eix que tingui autoritzades el vehicle de què es tracti.

Aquests percentatges es redueixen, respectivament, al 2,5 i el 10 per cent sobre la massa màxima total, i al 15 i el 25 per cent sobre la massa màxima per eix, quan la massa màxima que tingui autoritzada el vehicle sigui superior a 12 tones.

Als efectes de responsabilitat, són aplicables les regles que estableix l'article 140.23.

3. La utilització de fulls de registre dels temps de conducció i descans tacats o espatllats quan, no obstant això, les dades enregistrades siguin llegibles; la utilització de fulls durant un període més llarg d'aquell per al qual estigui previst, quan no hagi suposat la pèrdua de dades, i la retirada no autoritzada d'aquests fulls quan això no afecti les dades enregistrades.

Es considera així mateix inclosa en aquesta infracció la falta o insuficiència de paper en què s'han d'imprimir les activitats dels conductors enregistrades pel tacògraf digital, quan no s'hagi de considerar infracció molt greu de conformitat amb el que disposa l'article 140.22.

4. La falta de consignació de dades en un full de registre o document d'impressió dels temps de conducció i descans, quan les normes de la Unió Europea reguladores de la matèria li atribueixin la consideració d'infracció lleu.

5. La inexistència d'algun rètol o avís l'exhibició del qual per al coneixement públic sigui obligatòria.

6. L'incompliment, en els transports interurbans de viatgers contractats per plaça amb pagament individual, de l'obligació d'expedir els títols de transport corresponents als usuaris o de les normes establertes per al seu despatx o devolució, o expedir-los incomplint qualsevol altra condició exigible.

7. La realització de transport de mercaderies perilloses quan concorri alguna de les circumstàncies següents:

7.1 No portar a bord els documents relatius al vehicle que siguin obligatoris, tot i que se'n disposi, quan no s'hagi de considerar infracció molt greu de conformitat amb el que disposa l'apartat 3 de l'article 140.15.

7.2 Utilitzar panells, plaques, etiquetes, marques, lletres, figures o símbols la mida dels quals no s'ajusti a la que s'exigeix.

7.3 No portar a bord del vehicle un document d'identificació amb fotografia per cada membre de la tripulació, quan sigui exigible.

7.4 No portar correctament subjectes les plaques, panells o etiquetes de perill.

7.5 Utilitzar documents de transport o acompanyament en què no s'hagi fet constar tota la informació obligatòria, quan no s'hagi de considerar infracció greu o molt greu de conformitat amb el que disposen l'apartat 11 de l'article 141.5 i els apartats 8 o 13 de l'article 140.15.

7.6 No incloure en els informes anuals o en els comunicats d'accidents alguna de les dades exigibles per la normativa vigent.

7.7 No comunicar als òrgans competents la identitat dels consellers de seguretat de què disposi l'empresa i les seves àrees de responsabilitat.

7.8 No conservar els informes anuals durant el termini que s'estableix per reglament, sempre que s'hagin remès als òrgans competents.

7.9 Remetre a les autoritats competents l'informe anual o els comunicats d'accident fora dels terminis que s'estableixen per reglament.

La responsabilitat per la comissió de les infraccions que preveu aquest punt correspon:

- a) Al transportista per les infraccions que tipifiquen els apartats 7.1, 7.2, 7.3 i 7.4.
- b) Al carregador o expedidor, segons el cas, per la infracció que tipifica l'apartat 7.5.
- c) A l'empresa obligada a tenir conseller de seguretat per les infraccions que tipifiquen els apartats 7.6, 7.7, 7.8 i 7.9.

8. La realització de transports públics o privats sense portar a bord del vehicle la documentació formal que acrediti la possibilitat legal de prestar-los o que sigui exigible per determinar la classe de transport que s'està realitzant, llevat que aquesta infracció s'hagi de qualificar com a molt greu o greu d'acord amb el que disposen els articles 140.1 i 141.14.

Es considera inclòs així mateix en aquesta infracció l'incompliment de l'obligació que aquesta documentació estigui en lloc visible des de l'exterior del vehicle, en els casos en què així s'exigeixi expressament en les disposicions reguladores de la modalitat de transport de què es tracti.

9. L'arrendament de vehicles sense conductor incomplint les condicions que es determini per reglament, llevat que s'hagi de considerar infracció molt greu de conformitat amb el que disposa l'article 140.3 o 140.32.

10. La realització de transports públics regulars de viatgers d'ús especial incomplint algun dels requisits que estableix l'autorització corresponent sense atribuir-li caràcter essencial.

11. El tracte desconsiderat de paraula o obra amb els usuaris per part del personal de l'empresa en el transport de viatgers.

12. En el transport escolar i de menors, l'incompliment per l'entitat contractant de la seva obligació d'exigir al transportista els documents o justificants que siguin preceptius d'acord amb les normes que regulen la seguretat en els transports esmentats.

13. En el transport de viatgers, la falta de canvi de moneda metàl·lica o bitllets fins a la quantitat que, si s'escau, es determini per reglament.

14. L'incompliment, pels usuaris dels transports de viatgers, de les prohibicions següents:

14.1 Impedir o forçar l'obertura o el tancament de les portes d'accés als vehicles.

14.2 Manipular els mecanismes d'obertura o tancament de les portes d'accés al vehicle o de qualsevol dels seus compartiments previstos per a l'accionament exclusiu pel personal de l'empresa transportista.

14.3 Fer ús sense causa justificada de qualsevol dels mecanismes de seguretat o auxili instal·lats al vehicle per a casos d'emergència.

14.4 Abandonar el vehicle o accedir-hi fora de les parades que, si s'escau, s'estableixen a aquest efecte, llevat de causa justificada.

14.5 Fer, sense causa justificada, qualsevol acte susceptible de distreure l'atenció del conductor o entorpir-ne la labor quan el vehicle estigui en marxa.

14.6 Viatjar en llocs diferents dels habilitats per als usuaris.

14.7 Viatjar sense tenir un títol de transport suficient per emparar la utilització del servei de què es tracti.

14.8 Tota acció injustificada que pugui implicar deteriorament o causar brutícia als vehicles o les estacions de transport.

15. La impartició de cursos que siguin preceptius per a l'obtenció o el manteniment d'alguna de les qualificacions que regulen les normes d'ordenació del transport, sense haver posat en coneixement de l'òrgan administratiu competent, pels mitjans i en el termini previstos per a això, la falta d'assistència injustificada d'un vint-i-cinc per cent o més dels alumnes inscrits en el curs, llevat que s'hagi de considerar infracció greu de conformitat amb el que disposa l'article 141.20.

16. La realització de transport de mercaderies peribles sense portar al vehicle les marques d'identificació i les indicacions reglamentàries o portar-les en llocs diferents dels establerts.

La responsabilitat per la comissió de les infraccions que preveu aquest punt correspon al transportista o, si s'escau, al titular del vehicle.

17. Tot excés en els temps màxims de conducció, així com la disminució dels períodes de descans, llevat que s'hagi de considerar infracció greu o molt greu de conformitat amb el que disposen els articles 141.24 o 140.37.

18. La falta de comunicació de qualsevol dada o circumstància que hagi de figurar en el Registre d'empreses i activitats de transports o que sigui obligatori per una altra causa posar en coneixement de l'Administració, quan no s'hagi de considerar infracció molt greu de conformitat amb el que disposa l'article 140.16.

19. Qualsevol de les infraccions que preveu l'article anterior, quan, per la seva naturalesa, ocasió o circumstàncies, no s'hagi de qualificar com a greu, en què s'ha de justificar l'existència d'aquestes circumstàncies i motivar-ne la resolució corresponent.»

Vuitanta. L'article 143 queda redactat en els termes següents:

«Article 143.

1. Les sancions per les infraccions que tipifiquen els articles anteriors es graduen d'acord amb la repercussió social del fet infractor i la seva intencionalitat; amb la naturalesa dels perjudicis causats, amb especial atenció als que afectin les condicions de competència o la seguretat; amb la magnitud del benefici il·lícitament obtingut, i amb la reincidència o habitualitat en la conducta infractora, d'acord amb les regles i dins de les forquilles següents:

a) Se sancionen amb multa de 100 a 200 euros les infraccions que preveuen els punts 13, 14, 15, 16, 17 i 18 de l'article 142.

b) Se sancionen amb multa de 201 a 300 euros les infraccions que preveuen els punts 8, 9, 10, 11 i 12 de l'article 142.

c) Se sancionen amb multa de 301 a 400 euros les infraccions que preveuen els punts 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7 de l'article 142.

d) Se sancionen amb multa de 401 a 600 euros les infraccions que preveuen els punts 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 i 24 de l'article 141.

e) Se sancionen amb multa de 601 a 800 euros les infraccions que preveuen els punts 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 15 i 16 de l'article 141.

f) Se sancionen amb multa de 801 a 1.000 euros les infraccions que preveuen els punts 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7 de l'article 141.

g) Se sancionen amb multa de 1.001 a 2.000 euros les infraccions que preveuen els punts 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37 i 38 de l'article 140.

h) Se sancionen amb multa de 2.001 a 4.000 euros les infraccions que preveuen els punts 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 i 23 de l'article 140.

i) Se sancionen amb multa de 4.001 a 6.000 euros les infraccions que preveuen els punts 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 i 15 de l'article 140.

j) Se sancionen amb multa de 6.001 a 18.000 euros les infraccions que ressenya l'apartat i) quan el responsable d'aquestes ja hagi estat sancionat, mitjançant resolució que posi fi a la via administrativa, per la comissió de qualsevol altra infracció molt greu de les que preveu aquesta Llei en els 12 mesos anteriors.

k) Quan sigui aplicable el que preveuen els articles 141.25 i 142.19, la quantia de la sanció que si s'escau correspongui imposar es comprèn, respectivament, dins dels límits que estableixen els apartats d), e) i f) i a), b) i c).

2. La imposició de les sancions que, si s'escau, corresponguin és independent de la possible obligació d'indemnitzar els danys i perjudicis causats.

3. Quan es detecti la comissió de la infracció que preveu el punt 16 de l'article 140, l'Administració actuant ho ha de comunicar al Registre d'empreses i activitats de transport perquè en faci l'oportuna anotació i, d'ofici, ho comuniqui, al seu torn, a l'Administració competent sobre les autoritzacions afectades, a fi que aquesta en procedeixi a la suspensió en els termes que assenyalava l'article 52.

Quan en la comissió de la infracció que preveu el punt 10 de l'article 140 hi hagin intervingut tallers autoritzats, amb independència de la sanció que correspongui, es proposa a l'òrgan competent la retirada de l'autorització corresponent.

4. S'ha d'ordenar la immobilització immediata del vehicle fins que se suprimeixin els motius que determinen la infracció, en els supòsits següents:

a) Quan es detectin durant la seva comissió a la carretera infraccions que s'hagin de denunciar d'acord amb el que preveuen els punts 1, 10, 11, 12, 15.6, 15.7, 15.11, 15.18 o 23 de l'article 140 o el punt 2 de l'article 141.

b) Quan es detecti durant la seva comissió a la carretera l'incompliment dels temps de conducció diària o dels períodes obligatoris de pausa o descans diari, llevat que la infracció s'hagi de considerar lleu i la distància que encara hagi de recórrer el vehicle per arribar a la seva destinació no sigui superior a 30 quilòmetres.

c) Quan es detectin a la carretera conductes infractores en què concorrin circumstàncies que puguin comportar perill per a la seguretat, tot i que no concorri cap dels supòsits assenyalats anteriorment.

Als efectes que preveu aquest punt, els membres dels serveis d'inspecció del transport terrestre o els agents de les forces encarregades de la vigilància del transport actuants han de retenir la documentació del vehicle i, si s'escau, la de la mercaderia, així com l'autorització corresponent, fins que se solucionin les causes que van donar lloc a la immobilització, i és, en tot cas, responsabilitat del transportista la custòdia del vehicle, la seva càrrega i les seves pertinences.

Quan la immobilització del vehicle pugui comportar un perill per a la seguretat, el transportista està obligat a traslladar el vehicle fins al lloc que designi l'autoritat actuant. Si no ho fa, aquesta mesura la pot adoptar l'autoritat actuant. Les despeses que puguin originar les operacions assenyalades anteriorment són, en tot cas, a compte del transportista, qui les ha d'abonar com a requisit previ a la devolució del vehicle.

L'autoritat actuant únicament pot optar per no immobilitzar el vehicle en els supòsits indicats anteriorment, quan concorrin circumstàncies sota les quals

aquesta mesura comportaria un major perill per a la seguretat, les quals han de quedar documentades expressament en la seva denúncia.

5. La comissió de les infraccions que assenyalen els punts 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15.6, 15.7, 15.11, 15.18, 16, 17, 18, 20, 23, 37.1 i 37.2 de l'article 140, dóna lloc a la pèrdua de l'honorabilitat de la persona que, si s'escau, ocupi el lloc de gestor de transport a l'empresa infractora, durant un termini no superior a un any, llevat que l'òrgan competent acordi el contrari mitjançant resolució motivada, perquè considera que això seria desproporcionat en el cas concret de què es tracti.

En tot cas, s'entén desproporcionada la pèrdua de l'honorabilitat quan l'infractor no hagi estat sancionat per la comissió de cap altra infracció molt greu en els 365 dies anteriors al que va cometre la que ara se sanciona.

Als efectes del que disposa aquest punt, l'Administració actuant ha de substanciar un expedient sancionador al gestor de transport, amb proposta de la pèrdua d'honorabilitat, independent encara que simultàniament a la tramitació del qual se substanciï a l'empresa per la comissió de la infracció de què es tracti. Si s'escau, no és procedent acordar la pèrdua d'honorabilitat del gestor quan aquest demostrï que els fets constitutius de la infracció no li eren imputables per raó del seu càrrec.

Quan la infracció s'hagi comès sense tenir autorització, la pèrdua d'honorabilitat afecta la persona física que, en nom propi o en representació d'una persona jurídica, hagi formalitzat el contracte o emès la factura de què es tracti.

Quan la resolució sancionadora comporti la pèrdua de l'honorabilitat del gestor de transport, l'òrgan que l'adopti ho ha de comunicar al Registre d'empreses i activitats de transport perquè en faci l'anotació oportuna i, d'ofici, ho comuniqui, al seu torn, a l'Administració competent sobre les autoritzacions afectades, a fi que aquesta en procedeixi a la suspensió, en els termes que assenyalava l'article 52.»

Vuitanta-u. Se suprimeix l'article 144, que queda sense contingut.

Vuitanta-dos. Els punts 2, 3 i 4 de l'article 146 queden redactats en els termes següents:

«2. El procediment per imposar les sancions que preveu aquesta Llei s'ha d'ajustar a les normes específiques que s'hi estableixen i a les que s'assenyalen per reglament. En el que no preveuen aquestes normes cal atènyer-se al que estableix la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

A fi d'establir la possible existència d'algun dels supòsits de reincidència o habitualitat en la conducta infractora que preveu aquest capítol, la tramitació de tot procediment sancionador per la comissió de les infraccions que tipifica aquesta Llei ha d'incloure expressament la consulta al Registre d'empreses i activitats de transport que permeti conèixer si hi ha sancions prèvies que determinin aquesta reincidència o habitualitat.

El termini màxim en què s'ha de notificar la resolució del procediment sancionador és d'un any, comptat des de la data de l'acord d'incoació del procediment.

El procediment per imposar les sancions que preveu aquesta Llei s'inicia d'ofici per acord de l'òrgan competent, per iniciativa pròpia o bé com a conseqüència d'ordre superior, a petició raonada d'altres òrgans o per denúncia.

Les notificacions s'han d'efectuar, tal com sigui procedent, a l'adreça electrònica o postal de l'interessat que figuri al Registre d'empreses i activitats de transport.

No obstant això, les denúncies que formulin els serveis d'inspecció del transport terrestre o les forces encarregades de la vigilància del transport a la carretera, lliurades a l'acte al denunciat, constitueixen la iniciació del procediment sancionador i la notificació de la denúncia, sempre que aquell pagui voluntàriament la sanció en aquest mateix moment, i aquest pagament té les mateixes conseqüències que les

establertes en el procediment ordinari. Aquest pagament s'ha d'efectuar en metàl·lic en euros o utilitzant una targeta de crèdit.

Els òrgans de les diferents administracions públiques competents per sancionar les infraccions previstes en aquesta Llei han de comunicar al Registre d'empreses i activitats de transport les sancions que imposin, per tal que se'n faci l'anotació pertinent, en el termini màxim de 30 dies, comptats des de la resolució sancionadora que posi fi a la via administrativa.

3. Les sancions pecuniàries es poden fer efectives d'acord amb el que s'estableixi per reglament.

En tots els supòsits en què l'interessat decideixi voluntàriament fer efectiva la sanció abans que transcorrin els 30 dies següents a la notificació de l'expedient sancionador, la quantia pecuniària de la sanció proposada inicialment es redueix en un 30 per cent.

El pagament de la sanció pecuniària amb anterioritat a què es dicti la resolució sancionadora implica la conformitat amb els fets denunciats i la renúncia a formular al·legacions per part de l'interessat i la terminació del procediment, i s'ha de dictar, no obstant això, resolució expressa. Encara que el procediment sancionador es doni per acabat d'aquesta manera, l'interessat pot interposar idèntics recursos als que li haurien correspost en el supòsit que el procediment hagués acabat de forma ordinària.

4. Amb independència del que estableix el punt 2, en la imposició i execució de sancions per infraccions comeses per persones que no acreditin la seva residència en territori espanyol són aplicables les regles que s'estableixen a continuació, juntament amb les que, si s'escau, s'assenyalin per reglament de forma expressa:

a) El vehicle utilitzat en la realització del transport objecte de la denúncia queda immobilitzat fins que l'empresa denunciada no pagui la sanció assenyalada o bé en dipòsit l'import o en garanteixi el pagament.

El dipòsit que, si s'escau, faci el denunciat s'ha de constituir en metàl·lic en euros o utilitzant una targeta de crèdit.

Quan el denunciat no faci efectiu el dipòsit de l'import de la sanció en el moment de la denúncia, se li ha de permetre, no obstant això, que assenyalï una persona o entitat que constitueixi caució suficient del pagament de l'import total de la sanció proposada en la denúncia, d'acord amb el que es determini per reglament.

b) Si l'intent de fer qualsevol notificació al denunciat en el curs de l'expedient sancionador resulta fallit, aquella s'ha de remetre al departament ministerial competent en matèria de transports del país en què resideixi perquè li doni trasllat, i així es considera feta definitivament la notificació.

c) Quan les sancions imposades mitjançant resolució que posi fi a la via administrativa no se satisfacin en període voluntari, es pot procedir, si el vehicle de què es tracta ha quedat immobilitzat durant la tramitació de l'expedient, a la seva venda en subhasta pública, en la forma que s'estableixi per reglament, i els diners obtinguts queden afectes al pagament de l'import de la sanció, de les despeses originades per la immobilització i la subhasta, així com de les despeses que es puguin haver produït com a conseqüència de la responsabilitat del transportista per la custòdia del vehicle, la seva càrrega i les seves pertinences. El que sobri, si en sobra, queda a disposició de la persona denunciada.»

Vuitanta-tres. L'article 149 queda redactat en els termes següents:

«Article 149.

Quan l'Administració s'hagi de fer càrrec de la custòdia d'un vehicle immobilitzat per alguna de les causes que preveu aquesta Llei, ha d'advertir expressament el seu titular, a través de la notificació corresponent, que si transcorren més de dos mesos sense que hagi formulat cap al·legació, es pot acordar el seu trasllat a un

centre autoritzat de tractament de vehicles per a la seva destrucció i descontaminació posterior.»

Vuitanta-quatre. S'afegeix una nova disposició addicional desena, amb el text següent:

«Desena.

Es faculta el Govern per modificar les quanties que assenyalava l'apartat b) de l'article 46, quan això sigui pertinent per adaptar-ho als canvis que, si s'escau, es puguin introduir a la reglamentació de la Unió Europea.

Així mateix, es faculta el Govern per incorporar al nostre ordenament jurídic, per via reglamentària, les noves infraccions i els nous criteris sancionadors que, si s'escau, pugui establir en el futur la reglamentació comunitària esmentada.

Quan la Comissió Europea, en ús de les facultats que li atribueix l'article 6.2 b) del Reglament (CE) núm. 1071/2009 del Parlament Europeu i del Consell, de 21 d'octubre de 2009, pel qual s'estableixen les normes comunes relatives a les condicions que s'han de complir per a l'exercici de la professió de transportista per carretera i pel qual es deroga la Directiva 96/26/CE, determini noves infraccions la comissió reiterada de les quals doni lloc a la pèrdua de l'honorabilitat de l'empresa transportista, el Govern, en la mesura que la norma comunitària ho permeti, pot establir criteris de proporcionalitat que relacionin la reiteració esmentada amb la dimensió de l'empresa infractora.»

Vuitanta-cinc. S'afegeix una nova disposició addicional onzena, amb el text següent:

«Onzena.

1. No obstant el que disposen els articles 22, 43 i 102, els transports realitzats per la Creu Roja Espanyola i altres entitats l'activitat principal de les quals sigui la prestació de serveis d'assistència sanitària amb una finalitat humanitària i social de caràcter general, es consideren complement necessari d'aquesta i, en conseqüència, es conceptuen com a transport privat complementari, en els supòsits següents:

a) Transport de persones l'assistència sanitària de les quals la faci la mateixa entitat benèfica.

b) Transports sanitaris que es realitzin sense percebre cap retribució.

c) Transports sanitaris derivats de situacions especials com ara operacions de rescat i salvament, accidents, catàstrofes, calamitats públiques, conflictes socials, epidèmies, riscos o sinistres col·lectius i successos similars.

d) Transports sanitaris derivats d'urgències o emergències no previsible.

e) Transport immediat dels lesionats en accidents de trànsit al centre hospitalari o assistencial corresponent.

f) Transports realitzats per l'entitat benèfica de què es tracti en ocasió de la cobertura sanitària d'activitats esportives, culturals i recreatives.

g) Serveis de transport sanitari que es prestin en un territori en què els mitjans de transport públic i oficial existents siguin insuficients per atendre les necessitats d'aquesta classe de transport en aquest territori.

h) Serveis de transport sanitari que es prestin en un territori en què el nivell de competència sigui insuficient o inadequat per garantir la lliure elecció de l'usuari, segons el parer de l'òrgan que tingui la competència en matèria de sanitat en aquest territori.

Els costos que la prestació dels transports esmentats generi a les entitats a què es refereix aquesta disposició es consideren inclosos en el conjunt dels que aquestes suporten com a conseqüència de la seva activitat general de caràcter humanitari i social i, per tant, la remuneració que, si s'escau, puguin percebre per

aquesta prestació s'entén sempre referida a aquesta activitat general, i no se'ls atribueix, en conseqüència, el caràcter de percepció independent als efectes que preveu l'apartat e) de l'article 102.2.

2. La Creu Roja Espanyola i altres entitats benèfiques, per tal d'acreditar el compliment dels requisits que preveu l'apartat d) de l'article 102.2 esmentat, poden substituir la documentació relativa a la integració dels conductors en la seva organització per la que acrediti la relació desinteressada que guarden amb els conductors corresponents.»

Vuitanta-sis. S'afegeix una nova disposició adicional dotzena, amb el text següent:

«Dotzena.

El transport per carretera de vehicles accidentats o avariats que es porti a terme en el marc d'una operació d'auxili en carretera es regeix pel que disposa aquesta Llei, sense perjudici del que, si s'escau, estableixi la legislació sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària sobre les condicions de desenvolupament d'aquestes operacions o de les característiques que hagin de complir les empreses que les desenvolupin o els vehicles i altres mitjans que s'hagin d'utilitzar.»

Vuitanta-set. S'afegeix una nova disposició final segona, amb el text següent:

«Disposició final segona.

1. Els articles 3, 4 i el punt 1 de l'article 12 constitueixen legislació bàsica, dictada a l'empara de l'article 149.1.13a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència sobre les bases i la coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica.

2. L'article 14 constitueix legislació bàsica dictada a l'empara de l'article 149.1.4a i 16a de la Constitució, que atribueixen a l'Estat, respectivament, la competència sobre la defensa i les bases i la coordinació general de la sanitat.

3. L'article 22 i els paràgrafs segon i tercer del punt 3 de l'article 119 es dicten a l'empara de l'article 149.1.6a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència sobre la legislació mercantil.

4. Els articles 29, 30 i l'últim paràgraf de l'article 31, pel que es refereix aquest últim a la col·laboració en l'homologació dels plans territorials, constitueixen legislació bàsica dictada a l'empara de l'article 149.1.4a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència sobre la defensa.

5. Els punts 2 i 3 de l'article 32 es dicten a l'empara de l'article 149.1.29a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència sobre la seguretat pública.

6. Els articles 37 i 38 es dicten a l'empara de l'article 149.1.6a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència sobre la legislació processal.

7. Els paràgrafs primer i tercer de l'article 55; els punts 10, 11, 15, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 33, 34, 35 i 37 de l'article 140; els punts 2, 5, 11, 12, 13 i 24 de l'article 141, i els punts 2, 3, 4, 7 i 17 de l'article 142 es dicten a l'empara de l'article 149.1.21a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor.

8. L'article 71, el punt 1 de l'article 72, el punt 1 de l'article 73 i els articles 75 i 85 constitueixen legislació bàsica dictada a l'empara de l'article 149.1.18a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència per dictar la legislació bàsica sobre contractes administratius.

9. El punt 2 de l'article 94 constitueix legislació bàsica a l'empara del que disposa l'article 149.1.1a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència per regular les condicions bàsiques que garanteixin la igualtat de tots els espanyols en l'exercici dels drets constitucionals.

10. Les disposicions restants d'aquesta Llei es dicten a l'empara del que disposa l'article 149.1.21a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència sobre ferrocarrils i transports terrestres que transcorrin pel territori de més d'una comunitat autònoma.»

Article segon. *Modificació de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.*

Es modifica l'article 78 i s'afegeix una disposició addicional tretzena a la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.

U. Se suprimeix l'apartat 2 de l'article 78.

Dos. S'addiciona una nova disposició addicional tretzena amb el text següent:

«Disposició addicional tretzena. *Taxa de seguretat aèria.*

1. Es crea la taxa de seguretat aèria que es regeix per aquesta Llei i per les altres fonts normatives que estableixi per a les taxes la Llei 8/1989, de 13 d'abril de taxes i preus públics.

2. Constitueix el fet imposable de la taxa de seguretat aèria el desenvolupament d'activitats i la prestació de serveis de supervisió i inspecció en matèria de seguretat aèria per part de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

3. Estan obligats al pagament de la taxa, en la seva condició de subjectes passius contribuents, els passatgers de sortida que embarquin als aeroports espanyols, independentment de les etapes posteriors intermèdies que pugui fer el vol i de la seva destinació. A aquests efectes, tenen la consideració de passatgers les persones que siguin transportades en qualitat de viatgers com a conseqüència d'un contracte de transport o d'arrendament. Són subjectes passius substituïts el particular, les administracions, els organismes o la companyia aèria transportista, amb qui el passatger hagi contractat el transport o l'arrendament.

4. La taxa no s'aplica al transport de viatgers en aeronaus d'Estat espanyoles o al servei de les comunitats autònomes i altres entitats locals, sempre que prestin serveis públics no comercials, o en aeronaus d'Estat estrangeres, en cas que els estats a què pertanyin concedeixin una exempció anàloga a les aeronaus d'Estat espanyoles.

5. La taxa no s'exigeix al transport de viatgers quan aquests hagin adquirit el títol de transport en una data anterior a l'entrada en vigor d'aquesta taxa, amb independència de la data en què es realitzi el transport esmentat.

6. La taxa es merita en el moment de l'embarcament del passatger i es liquida pel subjecte passiu substituït al gestor aeroportuari amb antelació a la sortida de l'aeronau que transporti el passatger, o, quan així ho acordi el gestor aeroportuari amb l'aprovació de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, dins dels primers deu dies de cada mes amb referència a les meritacions produïdes el mes anterior.

7. Les quantitats que percebi el gestor aeroportuari per aquesta taxa les ha d'ingressar mensualment, i sempre dins dels quinze primers dies naturals, mitjançant transferència directa a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

La quantitat que s'ha de transferir cada mes (M) és la suma de tots els imports dels drets de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria que hagi cobrat efectivament el gestor aeroportuari durant el mes anterior (M-1). Aquesta quantitat inclou tant els imports que hagi facturat i percebut el gestor aeroportuari corresponents a les taxes meritades en el mes anterior immediat (M-1) com els imports corresponents al que hagi cobrat efectivament en el mes esmentat per la facturació corresponent a mesos anteriors que no s'hagi satisfet en el mes de meritació, incloent-hi, si s'escau, la part proporcional dels possibles interessos per demora en el pagament.

Al costat de la liquidació mensual corresponent, el gestor aeroportuari ha de remetre a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria una certificació en què es desglossi la quantitat ingressada pel subjecte obligat al pagament i per data de meritació de la taxa, així com el nombre de passatgers embarcats en el mes anterior immediat.

8. La quantia d'aquesta taxa és de 0,579885 euros per passatger de sortida.

9. S'apliquen a la quantia d'aquesta taxa les reduccions que preveu l'article 78.2 per a la prestació patrimonial pública de seguretat aeroportuària meritada als aeroports de les illes Canàries, les Balears, Ceuta i Melilla.

10. La gestió i el cobrament de la taxa correspon a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, amb la col·laboració del gestor aeroportuari en els termes que estableix l'apartat 7.

11. L'import íntegre del que recapti aquesta taxa forma part del pressupost d'ingressos de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.»

Disposició addicional primera. *Declaració d'obligacions de servei públic.*

La declaració de noves obligacions de servei públic correspon al Consell de Ministres, a proposta del ministre de Foment i amb l'informe previ de la Comissió Delegada del Govern per a Afers Econòmics.

La revisió o modificació d'aquestes obligacions únicament requereix l'acord del Consell de Ministres i l'informe de la Comissió Delegada del Govern per a Afers Econòmics quan impliqui l'atorgament de noves subvencions públiques per a la seva compensació o l'increment de les que ja s'atorgava a aquest efecte.

Disposició addicional segona. *Canvis de denominació.*

Totes les referències al Registre general de transportistes i d'empreses d'activitats auxiliars i complementàries del transport contingudes en la legislació actualment vigent s'han d'entendre fetes al Registre d'empreses i activitats de transport.

Els termes «concessió de transport regular de viatgers» i «títol concessional» s'han de considerar substituïts a la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres i a les normes reglamentàries dictades per a la seva execució i el seu desplegament pel terme «contracte de gestió de servei públic de transport regular de viatgers d'ús general».

En el mateix sentit, el terme «concessionari» se substitueix pel de «contractista del servei públic».

Els termes «autorització habilitadora per al transport discrecional», «autorització de transport públic discrecional» i «autorització de transport discrecional» s'han de considerar substituïts pel terme «autorització de transport públic».

Les qualificacions dels transports regulars de viatgers com a permanents o temporals s'han de considerar no fetes.

Disposició addicional tercera. *Certificats de competència professional.*

Els certificats expedits abans del 4 de desembre de 2011 com a prova de la competència professional per a l'exercici de les diferents activitats de transport i auxiliars i complementàries d'aquest en virtut de les diferents disposicions que fins a aquesta data van regular aquesta matèria, s'assimilen al certificat de competència professional conforme al model aprovat pel Reglament (CE) núm. 1071/2009 del Parlament Europeu i del Consell, de 21 d'octubre de 2009, pel qual s'estableixen les normes comunes relatives a les condicions que s'han de complir per a l'exercici de la professió de transportistes per carretera i pel qual es deroga la Directiva 96/26/CE.

Com a conseqüència, es modifiquen totes les anotacions en la matèria que constin al Registre d'empreses i activitats de transport, i la denominació «capacitació professional per a l'exercici de (l'activitat de què es tracti)» se substitueix per la denominació «competència professional per al transport de (mercaderies o viatgers) per carretera».

Disposició addicional quarta. *Coordinació del Registre d'empreses i activitats de transport amb altres registres.*

1. En el termini màxim d'un any, comptat des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, els ministeris de Justícia i de Foment han d'adoptar les mesures necessàries perquè el Registre Mercantil i el Registre d'empreses i activitats de transport estiguin coordinats, de manera que es pugui obtenir informació recíproca relativa a la denominació, el domicili i el capital social de les empreses titulars d'autoritacions de transport o d'operador de transport, així com a la identitat de les persones que n'exerceixen la representació.

2. En el termini màxim d'un any, comptat des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, els ministeris de l'Interior i de Foment han d'adoptar les mesures necessàries perquè el Registre d'empreses i activitats de transport i els diferents registres de la Direcció General de Trànsit estiguin coordinats, de manera que es pugui obtenir informació recíproca en relació amb els seus continguts.

3. De conformitat amb el que disposa l'article 11.2.a) de la Llei orgànica 15/1999, de 13 de desembre, de protecció de dades de caràcter personal, per a l'expedició d'informació entre els sistemes dels registres a què es refereix aquesta disposició, no és necessari el consentiment de l'afectat.

En aplicació dels principis que preveu l'article 4 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, l'obtenció d'informació d'acord amb aquesta disposició no merita cap aranzel.

Disposició addicional cinquena. *Registre dels títols i les llicències habilitadors per a la realització de transport per ferrocarril.*

Les obligacions registrals que assenyala l'article 53 de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres també són aplicables als títols i les llicències habilitadors per a la realització de transport per ferrocarril, encara que aquest article s'ubiqui dins del seu títol II.

Disposició addicional sisena. *Acció directa contra el carregador principal en els supòsits d'intermediació.*

En els supòsits d'intermediació en la contractació de transports terrestres, el transportista que hagi realitzat efectivament el transport té acció directa per la part impagada contra el carregador principal i tots els qui, si s'escau, l'hagin precedit en la cadena de subcontractació, en cas d'impagament del preu del transport per qui l'hagi contractat, excepte en el supòsit que preveu l'article 227.8 del text refós de la Llei de contractes del sector públic, aprovat pel Reial decret legislatiu 3/2011, de 14 de novembre.

Disposició transitòria primera. *Serveis regulars de transport de viatgers per carretera d'ús general amb un índex d'utilització baix i serveis regulars temporals.*

Les autoritzacions especials atorgades a l'empara dels articles 87 i 88 suprimits de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, per a l'explotació de serveis públics regulars de viatgers per carretera d'ús general d'índex d'utilització baix i de serveis regulars temporals continuen vigents fins que expiri el termini pel qual es van atorgar.

Des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, la prestació d'aquesta classe de serveis ha de ser objecte d'un contracte de gestió de servei públic ajustat al nou règim d'aplicació als serveis regulars de viatgers d'ús general.

Disposició transitòria segona. *El Registre d'empreses i activitats de transport.*

1. El Ministeri de Foment ha de fer efectiva la publicitat plena del Registre, en els termes que assenyala l'apartat a) del punt 6 de l'article 53 de la Llei 16/1987, de 30 de

juliol, d'ordenació dels transports terrestres, en un termini no superior a un any, comptat des de la data d'entrada en vigor d'aquesta Llei.

2. Una vegada complertes les previsions que conté el punt anterior d'aquesta disposició en matèria de publicitat registral, es pot suprimir, per reglament, l'exigència que alguna classe d'autoritzacions de transport, o la totalitat d'aquestes, es documenti formalment en targetes de transport, quan això no suposi detriment del control adequat del compliment de les regles d'ordenació del mercat.

Disposició transitòria tercera. *Equipament informàtic de les empreses i comunicacions electròniques.*

Els qui siguin titulars d'autoritzacions de transport o d'operador de transport a l'entrada en vigor d'aquesta Llei no estan obligats a acreditar la disposició de la signatura electrònica i l'equipament informàtic que assenyalava l'apartat e) de l'article 43.1 de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres fins que hagin de fer el visat més pròxim de les seves autoritzacions amb posterioritat a l'any 2014.

La comunicació per mitjans electrònics entre l'Administració i els titulars d'autoritzacions, llicències i contractes, que preveu l'article 56 de la Llei esmentada, no s'aplica fins que, de conformitat amb el que assenyalava el paràgraf anterior, els subjectes afectats estiguin obligats a disposar de signatura i equipament informàtic.

Disposició transitòria quarta. *Realització d'ofici del visat de les autoritzacions que regula la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres.*

La realització del visat de les autoritzacions que regula la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres el comença a fer d'ofici l'Administració des que tots els subjectes afectats estiguin obligats a disposar d'adreça i signatura electrònica i de l'equipament informàtic de conformitat amb el que assenyalava la disposició transitòria anterior.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

1. Queden derogats el títol VI (articles 150 a 165) de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres; els articles 52 i 53, el punt 3 de l'article 73 i els títols VII i VIII del Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'ordenació dels transports terrestres; el Decret de 7 de juliol de 1936, pel qual s'aprova el Reglament sanitari dels transports terrestres; l'Ordre ministerial de 9 març de 1942, que dicta amb caràcter general les normes aplicables del benefici de la reducció de preu a favor de les famílies nombroses en els bitllets de ferrocarrils; l'Ordre ministerial de 27 de febrer de 1946, de passis en els serveis públics de transport de viatgers; l'Ordre ministerial de 3 d'agost de 1950, de tarifes de facturació d'equipatges i encàrrecs a les estacions d'autobusos; l'Ordre ministerial de 14 d'abril de 1988, de substitució de concessions de transport regular de viatgers per carretera; l'Ordre ministerial de 3 de desembre de 1992, per la qual es determinen les condicions essencials de les autoritzacions de transport públic de mercaderies i d'agències de transports, als efectes del que disposa l'article 200, en relació amb el 198 c) i 201.6 del Reglament d'ordenació dels transports terrestres; l'Ordre ministerial de 20 de juny de 1995, per la qual es modifiquen els règims de suspensió i de rehabilitació de les autoritzacions de transport per carretera i de les seves activitats auxiliars i complementàries; l'Ordre ministerial de 23 de juliol de 1997, per la qual es desplega el Reglament de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres en matèria de cooperatives de transportistes i societats de comercialització, i totes les altres disposicions del mateix rang o inferior al d'aquesta Llei que s'oposin al que aquesta disposa.

2. Sense perjudici del que disposa el punt anterior, es declara expressament vigent l'Ordre de 2 d'agost de 2001, per la qual es desplega l'article 235 del Reglament de la Llei d'ordenació dels transports terrestres, en matèria de supressió i protecció de passos a nivell.

Disposició final primera. *El Reglament de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres.*

1. Es declara vigent el Reglament de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, aprovat pel Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre, i les disposicions dictades per a la seva execució, en el que no s'oposin al que disposa aquesta Llei ni les disposicions aprovades per la Unió Europea que siguin aplicables en la matèria.

2. En el termini de dos anys, comptats des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el Govern ha d'adaptar aquest Reglament a les modificacions introduïdes en el contingut de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres.

Disposició final segona. *Títols competencials.*

Les disposicions d'aquesta Llei, mitjançant la qual es modifica la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, es dicten a l'empara dels títols competencials següents:

1. Les que modifiquen l'article 22 i els paràgrafs segon i tercer del punt 3 de l'article 119, així com la disposició transitòria tercera, a l'empara de l'article 149.1.6a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència sobre la legislació mercantil.

2. La que modifica l'article 38, a l'empara de l'article 149.1.6a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència sobre la legislació processal.

3. Les que modifiquen l'article 71, el punt 1 de l'article 72, el punt 1 de l'article 73 i els articles 75 i 85 constitueixen legislació bàsica dictada a l'empara de l'article 149.1.18a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència per dictar la legislació bàsica sobre contractes administratius.

4. Les que modifiquen els punts 10, 11, 15, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 33, 34, 35 i 37 de l'article 140; els punts 2, 5, 11, 12, 13 i 24 de l'article 141, i els punts 2, 3, 4, 7 i 17 de l'article 142, a l'empara de l'article 149.1.21a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor.

5. Les disposicions restants, a l'empara del que disposa l'article 149.1.21a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència sobre ferrocarrils i transports terrestres que transcorrin pel territori de més d'una comunitat autònoma.

Disposició final tercera. *Autorització per elaborar un text refós de la Llei d'ordenació dels transports terrestres.*

S'autoritza el Govern perquè, en el termini d'un any, comptat des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, refongui en un sol text la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres i les diverses modificacions que se n'hagin produït des de la seva entrada en vigor, i regularitzi, aclareixi i harmonitzi els preceptes refosos entre si.

Disposició final quarta. *Entrada en vigor.*

1. Aquesta Llei entra en vigor als vint dies de la seva publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

2. Sense perjudici del que estableix l'apartat anterior, l'article segon entra en vigor al cap de tres mesos de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Per tant,

Mano a tots els espanyols, particulars i autoritats, que compleixin aquesta Llei i que la facin complir.

Madrid, 4 de juliol de 2013.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,
MARIANO RAJOY BREY