

Disposición adicional tercera. Incorporación al Sistema de Verificación de Datos de Identidad.

Tan pronto se produzca la entrada en vigor de la Orden Ministerial a que se refiere la disposición final primera del Real Decreto 522/2006, de 28 de abril, por el que se suprime la aportación de fotocopias de documentos de identidad en los procedimientos administrativos de la Administración General del Estado y de sus organismos públicos vinculados o dependientes, los modelos aprobados por la presente orden incorporarán una casilla específica donde se hará constar el consentimiento del declarante para que sus datos de identidad personal puedan ser consultados por la Administración catastral mediante el Sistema de Verificación de Datos de Identidad previsto en el citado real decreto.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en esta orden y, en particular la Orden de 10 de febrero de 1999, por la que se aprueban los modelos de declaración de alteraciones catastrales concernientes a bienes inmuebles.

Disposición final única. Entrada en vigor.

La presente orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 19 de octubre de 2006.–El Vicepresidente Primero del Gobierno y Ministro de Economía y Hacienda, Pedro Solbes Mira.

19825 *RESOLUCIÓN de 14 de noviembre de 2006, de la Presidencia del Comisionado para el Mercado de Tabacos, por la que se publican los precios de venta al público de determinadas labores de tabaco en Expendedurías de Tabaco y Timbre del Área del Monopolio.*

En virtud de lo establecido en el artículo 4 de la Ley 13/1998, de Ordenación del Mercado de tabacos, se publican los precios de venta al público de determinadas labores de tabaco en Expendedurías de Tabaco y Timbre del área del Monopolio, que han sido propuestos por los correspondientes fabricantes e importadores.

Primero.–Los precios de venta al público de las labores de tabaco que se indican a continuación, incluidos los diferentes tributos, en Expendedurías de Tabaco y Timbre de la Península e Illes Balears, serán los siguientes:

	Precio total de venta al público — Euros/cajetilla
<i>Cigarrillos</i>	
Brooklyn Azul Duro	2,15
Brooklyn Rojo Duro	2,15
Diana Duro	2,15
Diana English Blend Duro Azul	2,15
Diana English Blend Menthol	2,15
Diana English Blend White	2,15
Ducados Rubio Azul	2,10
Ducados Rubio Rojo	2,10
Ducados Rubio Rojo 25	2,60
Marquise	2,15

Precio total
de venta
al público
—
Euros/cajetilla

News Azul Duro	2,15
News Rojo Duro	2,15

Segundo.–Los precios de venta al público de las labores de tabaco que se indican a continuación, incluidos los diferentes tributos, en Expendedurías de Tabaco y Timbre de Ceuta y Melilla serán los siguientes:

Precio total
de venta
al público
—
Euros/cajetilla

Cigarrillos

Diana Duro	1,30
------------------	------

Tercero.–La presente Resolución entrará en vigor el mismo día de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 14 de noviembre de 2006.–El Presidente del Comisionado para el Mercado de Tabacos, Felipe Sívít Gañán.

MINISTERIO DE FOMENTO

19826 *REAL DECRETO 1225/2006, de 27 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.*

La Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado del transporte por carretera, introdujo importantes modificaciones sobre el texto de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Se hace precisa, como consecuencia, una modificación paralela del Reglamento, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en adelante ROTT, por el que se desarrolla la segunda de las mencionadas leyes, a fin de acomodar el contenido de aquél al de ésta.

Teniendo en cuenta, además, la fecha en que se aprobó el ROTT, ha parecido conveniente no desaprovechar la oportunidad que la referida modificación brindaba para realizar una revisión a fondo de su contenido que permita acomodar sus preceptos a los cambios operados desde entonces en el mercado de transportes.

Razonablemente, esta modificación ha venido presidida por las orientaciones marcadas por el Plan Estratégico para el Transporte de Mercancías por Carretera (PETRA) y el Plan de Líneas de Actuación para el Transporte en Autobús (PLATA), respectivamente aprobados en junio de 2001 y en mayo de 2002, contando con el consenso generalizado del conjunto de los sectores empresariales y sociales involucrados en uno y otro mercados de transporte.

Siguiendo tales orientaciones, se pretende con la presente modificación del ROTT, la consecución de varios objetivos de carácter general.

Por una parte, se intenta facilitar e incentivar la competencia a través de una mejora de la estructura empresarial, eliminando o reduciendo todas aquellas exigencias normativas que, sin resultar imprescindibles para la adecuada ordenación del mercado, suponían trabas para ello.

Asimismo, se pretende mejorar las condiciones de competencia, a través del refuerzo y equiparación de las condiciones de acceso al mercado.

Paralelamente, se introducen modificaciones tendentes a mejorar la competitividad empresarial a través de la ampliación del ámbito de autonomía económica y de gestión de las empresas, profundizando en el concepto de explotación de los servicios a su riesgo y ventura.

Cabe destacar, como aspectos más significativos de la modificación llevada a cabo, los siguientes:

En el ámbito sociolaboral, se extienden a los conductores autónomos las protecciones que, en materia de seguridad y salud en el trabajo y prevención de riesgos laborales, resulten, en su caso, de aplicación a los conductores por cuenta ajena en la realización de operaciones de carga y descarga de los vehículos.

En relación con las Juntas Arbitrales del Transporte, se introducen pequeños cambios de procedimiento, aconsejados por la experiencia acumulada durante años de funcionamiento de las Juntas, en orden a aumentar su eficacia.

Se da cabida en el Consejo Nacional de Transportes Terrestres a sendas representaciones de las personas de movilidad reducida y de las empresas ferroviarias distintas de RENFE y FEVE que pudieran existir en el futuro.

Por lo que respecta a las condiciones de acceso al mercado de transportes, se exceptúa algún supuesto más de la obligación de obtener autorización de transporte, se eleva el nivel de exigencia en materia de honorabilidad de los empresarios y se introducen modificaciones que permitirán establecer al Ministro de Fomento criterios destinados a aumentar las exigencias de formación profesional.

Por cuanto se refiere al régimen económico-financiero de las empresas transportistas, se trata de precisar el concepto de autogestión, afirmando su identificación con la contratación y facturación del transporte en nombre propio y su realización a través de la propia organización empresarial.

En relación con los transportes regulares de viajeros permanentes y de uso general, se pretende resaltar los aspectos contractuales del convenio concesional, cuyas condiciones nacen con vocación de permanencia durante toda la vigencia del contrato, lo cual no es óbice para que, paralelamente, se flexibilicen, en la medida de lo compatible, ciertas condiciones de prestación. Se señalan, por otra parte, criterios destinados a garantizar el mantenimiento de la red concesional y su funcionamiento armónico cuando se produzca la extinción de alguna concesión.

En concreto, se agiliza la tramitación de los anteproyectos de concesión; se introducen nuevos requisitos para concurrir a los concursos, destinados a evitar el falseamiento de las condiciones de competencia; se aumenta la trascendencia de la formalización del contrato concesional como título habilitante para la realización de los servicios y origen y ley de la prestación de éstos; se refuerza la excepcionalidad de la modificación de las condiciones contractuales; se concreta el equilibrio de los supuestos económicos considerados básicos en la adjudicación de la concesión en términos de la relación existente entre costes de explotación y tarifa; se incrementa la capacidad de decisión del concesionario en los aspectos de gestión que no afectan al mantenimiento de las condiciones contractuales; se introducen elementos destinados al mantenimiento del equilibrio en la relación

concesionario/usuario, de tal forma que puedan establecerse por la Administración fórmulas a través de las que el primero compense al segundo cuando le preste un servicio de inferior calidad; se redefinen con mayor precisión las condiciones de colaboración en la prestación de los servicios de concesiones coincidentes, y se desarrollan con más extensión las causas y consecuencias de la extinción de concesiones.

En concordancia con todo lo anterior, se desligan los regímenes de prestación de los servicios regulares de viajeros de uso especial y de uso general, reforzando, así, el concepto de autonomía económica y de gestión y la explotación empresarial a riesgo y ventura del titular de la concesión o autorización.

Por cuanto se refiere al transporte discrecional, se refuerza el concepto de empresa referido al titular de las autorizaciones; se universaliza el ámbito de acción nacional de todas las autorizaciones, y se introducen aquellos cambios que permitirán dar cabida en la legislación de ordenación de los transportes por carretera a todas las cuestiones referidas a la cualificación del personal que trabaja en las empresas transportistas, a reforzar y equiparar las condiciones de acceso al mercado para todos aquellos que no fueran previamente transportistas y a dinamizar la gestión de flotas, aunque sosteniendo reglas tendentes a garantizar la capacidad financiera de las empresas durante toda su vida y el respeto a criterios medioambientales progresistas.

En relación con el transporte privado complementario, se posibilita la aproximación de las condiciones exigidas para la realización de esta clase de transporte con las requeridas para la realización de transporte público, al objeto de facilitar la externalización de flotas dedicadas al transporte privado complementario.

Por lo que respecta a la actividad de arrendamiento de vehículos, se equiparan las condiciones de utilización de vehículos arrendados sin conductor para la realización de transporte público y privado complementario y se refuerzan los requisitos exigidos para el acceso al mercado y funcionamiento de las empresas de arrendamiento de vehículos con conductor.

En relación con las infraestructuras típicas del transporte por carretera se promueve una clasificación de las estaciones y centros de transporte, con objeto de que pueda llegar a ser de uso común en todo el territorio nacional.

Por último, y en materia de inspección y sanciones, aparte de ajustar el contenido del reglamento a las modificaciones introducidas por la Ley 29/2003, se desarrollan con mayor precisión los procedimientos a seguir en la realización de actuaciones inspectoras e imposición de sanciones, en orden a aumentar la seguridad jurídica tanto de los administrados como de la propia Inspección del Transporte Terrestre.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, con la aprobación previa del Ministro de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 27 de octubre de 2006,

DISPONGO:

Artículo único. *Modificaciones generales.*

Se modifican los artículos 3, 7.2, 8.1, 8.4, 9, 16, 17, 18.1, 19, 20, 22, 23, 28.3, 29, 31.1, 36.1, 37.c), 38, 41, 43, 47.4, 48, 50.1, 52, 54, 55, 63, 65.1.d), 67, 68, 69.1.a), 70, 72.4, 73.2, 74, 75.1, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 90, 91, 92, 94.3, 95, 96, 97, 106, 108, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 123, 124, 125, 126.3, 127, 135.2, 139, 156.2, 157.b), 158, 159.1, 170.1, 175, 177.a), 178, 180, 183, 184, 185, 186, 187, 193, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206,

207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215.4, 216, 219.2 y 222 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y se añade, al mismo, un nuevo apartado 3 en el artículo 4, un nuevo apartado 4 en el artículo 64 y un nuevo apartado 3 en el artículo 71, los cuales quedan redactados de la siguiente forma:

Uno. El artículo 3 queda redactado de la siguiente forma:

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

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

La vigilancia de los bultos de mano corresponderá al viajero al que acompañan y, en consecuencia, serán de su cuenta los daños que éstos puedan sufrir mientras se encuentren a bordo del vehículo, salvo que pruebe la responsabilidad de la empresa transportista, en cuyo caso serán de aplicación las limitaciones anteriormente previstas en relación con los equipajes. En todo caso, se considerará responsable a la empresa transportista de la posible pérdida o deterioro de los bultos de mano ocurrida en algún momento en que, con ocasión de una parada, todos los ocupantes hubieran abandonado el vehículo sin que, inmediatamente después, el conductor hubiera cerrado las puertas de acceso al mismo.

3. La prueba del pacto de límites o condiciones de responsabilidad diferentes a los establecidos en los apartados 1 y 2 de este artículo corresponderá a la parte que las alegue.

4. Las limitaciones de responsabilidad previstas en los dos primeros apartados de este artículo no serán de aplicación cuando el daño se produzca mediando dolo del transportista.

5. Cuando se pacten límites superiores o condiciones de responsabilidad diferentes a las previstas en los apartados anteriores, el transportista podrá percibir una cantidad adicional sobre el precio del transporte en correspondencia al aumento de responsabilidad pactado. La cuantía de dicha percepción adicional será libremente pactada por las partes.

6. La limitaciones establecidas en los apartados anteriores serán también de aplicación a quienes por disposición legal asuman la posición de transportistas frente a los cargadores y usuarios.»

Dos. Se añade un nuevo apartado 3 al artículo 4 con la siguiente redacción:

«De acuerdo con la disposición final primera de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, y el artículo 3 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, y en ejecución de lo que se dispone en el apartado 5 del artículo 22 de la LOTT, la normativa de

seguridad y salud en el trabajo y de prevención de riesgos laborales relativa a las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga aplicable a los conductores profesionales por cuenta ajena de vehículos para cuya conducción se precise permiso de la clase «C+E» será asimismo de aplicación a los conductores profesionales por cuenta propia o autónomos de esta clase de vehículos».

Tres. El apartado 2 del artículo 7 queda redactado de la siguiente forma:

«La competencia de las Juntas para realizar las actuaciones previstas en las letras a) y b) del artículo anterior, vendrá determinada por el lugar de origen o destino del transporte o el de celebración del correspondiente contrato, a elección del peticionario o demandante, salvo que expresamente y por escrito se haya pactado la sumisión a una Junta concreta.

En el caso de que la controversia se plantee ante más de una Junta de las previstas en el párrafo anterior, será competente aquella ante la que se hubiera suscitado con anterioridad, debiendo abstenerse en su favor las restantes».

Cuatro. El apartado 1 del artículo 8 queda redactado de la siguiente forma:

«Las Juntas Arbitrales del Transporte estarán compuestas por el presidente y por un mínimo de dos y un máximo de cuatro vocales, designados todos ellos por las comunidades autónomas a que se refiere el apartado 1 del artículo anterior, o, en su caso, por la Dirección General de Transportes por Carretera. Deberán, en todo caso, formar parte de las Juntas los dos Vocales representantes de los cargadores o usuarios y de las empresas del sector del transporte a que se refieren los apartados 3 y 4 de este artículo, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 9.7.»

Cinco. El apartado 4 del artículo 8 queda redactado de la siguiente forma:

«La vocalía obligatoria restante será ocupada por el representante de las empresas de transporte o de actividades auxiliares y complementarias de éste.

A tal efecto podrán designarse varias personas en representación de los diversos sectores del transporte, que no podrán exceder de los que constituyan sección independiente en el Comité Nacional del Transporte por Carretera, existiendo como mínimo un representante del sector de las empresas de transporte de viajeros y otro del de mercancías. Se designará, asimismo, al menos un representante de las empresas de transporte por ferrocarril y podrá designarse otro de las empresas de transporte por cable.

Según determine el órgano competente, el nombramiento de las personas a que se refiere el párrafo anterior se realizará a propuesta del órgano institucionalizado de representación de las empresas de transporte existentes, en su caso, en el territorio de la comunidad autónoma de que se trate, de las asociaciones representativas del sector en dicho territorio o del Comité Nacional del Transporte por Carretera y de RENFE o, en su caso, otras empresas ferroviarias.»

Seis. El artículo 9 queda redactado de la siguiente forma:

«1. La posibilidad de acción ante las Juntas para promover el arbitraje previsto en la letra a) del

artículo 6 prescribirá en los mismos plazos en que se produciría si se tratara de una acción judicial que se plantease ante los Tribunales de justicia.

2. Las actuaciones arbitrales de las Juntas serán instadas por escrito firmado por el actor o sus representantes, en el que se expresará el nombre y domicilio del reclamante y de la persona contra la que se reclama, haciendo exposición de los fundamentos de hecho y de derecho en los que se justifique la reclamación, especificando de forma clara y precisa la petición y proponiendo las pruebas que se estimen pertinentes.

3. Por la secretaría de las Juntas será remitida copia de la reclamación a la parte contra la que se reclame, señalándose en ese mismo escrito fecha para la vista, que será comunicada también al demandante.

4. En la vista, que será oral, las partes podrán alegar lo que a su derecho convenga y aportar o proponer las pruebas que estimen pertinentes. La Junta dictará su laudo, una vez oídas las partes y practicadas o recibidas las pruebas que considere oportunas, en el plazo previsto en la legislación general de arbitraje.

El presidente podrá decidir por sí solo cuestiones de ordenación, tramitación e impulso del procedimiento.

5. En el caso de que el reclamante o su representante no asistiera a la vista se le tendrá por desistido en su reclamación.

La inasistencia de la parte reclamada no impedirá la celebración de la vista ni que se dicte el laudo.

6. Para la comparecencia ante la Junta de Arbitraje no será necesaria la asistencia de abogado ni procurador.

Las partes podrán conferir su representación mediante escrito dirigido a la Junta de que se trate.

En relación con las notificaciones a las partes, que se realizarán por la secretaría de las Juntas, será de aplicación la legislación de procedimiento administrativo.

7. El laudo se acordará por mayoría simple de los miembros de la Junta, dirimiendo los empates el voto de calidad del presidente. La inasistencia de cualquiera de los miembros de la Junta, con excepción del presidente, no impedirá que se celebre la vista ni que se dicte el laudo.

8. Los laudos no requerirán formalidades especiales y tendrán los efectos previstos en la legislación general de arbitraje, procediendo únicamente contra ellos la acción de anulación y de revisión por las causas específicamente previstas en dicha legislación. Transcurridos veinte días desde que fuera dictado el laudo, podrá obtenerse su ejecución forzosa ante el órgano judicial competente, siendo en tal caso aplicables, asimismo, las previsiones de la legislación general de arbitraje.

9. Los arbitrajes a que se refiere este artículo serán gratuitos, sin perjuicio de la obligatoriedad de satisfacer los gastos generados por la práctica de pruebas.

El pago de las costas se regirá por lo dispuesto en la legislación general de arbitraje.

10. En lo no previsto en los apartados anteriores y en las normas de organización que, con el fin de homogeneizar y procurar la eficacia de su actuación, en su caso, determine el Ministro de Fomento, se aplicarán las reglas establecidas en la legislación general de arbitraje.

11. Las reglas procedimentales, en su caso, necesarias para la realización de las funciones de las

Juntas previstas en las letras b), c) y d) del artículo 6, se determinarán por el Ministro de Fomento.»

Siete. El artículo 16 queda redactado de la siguiente forma:

«1. Los órganos competentes en materia de transportes perseguirán el aumento de la eficacia de la función inspectora a través de la elaboración periódica de planes de inspección, los cuales darán un carácter sistemático a las actuaciones inspectoras, y determinarán, en su caso, las líneas generales directrices de las operaciones de control referidas a servicios o actividades que puedan requerir actuaciones especiales.

La elaboración de dichos planes se llevará a efecto de forma coordinada con los órganos competentes para la vigilancia del transporte terrestre en vías urbanas o interurbanas, a fin de lograr el adecuado ajuste en el ejercicio de las distintas competencias de vigilancia e inspección. Asimismo, en dicha elaboración podrá recabarse la colaboración del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

2. El Ministerio de Fomento podrá determinar en todo momento los criterios de actuación prioritaria de los Servicios de Inspección en relación con los transportes de su competencia, ya se ejerza ésta directamente por la Administración del Estado o, por delegación, por las comunidades autónomas. Dichos criterios orientarán tal actuación prioritaria hacia aquellas infracciones que en cada momento tengan más repercusión social o impliquen una mayor perturbación en la ordenación y seguridad del transporte, incidiendo fundamentalmente, en todo caso, sobre aquellas que resulten lesivas para la libre y ordenada competencia entre las empresas que operan en el mercado.

3. Los órganos de las Administraciones Públicas competentes en materia de transportes comunicarán a los mandos naturales de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargados de la vigilancia del transporte por carretera en las provincias afectadas las instrucciones que consideren precisas para el mejor cumplimiento de los referidos planes de actuación, bien a través de los Subdelegados del Gobierno, cuando dichas Fuerzas dependan de la Administración del Estado, o, en otro caso, a través de los órganos competentes de las Administraciones autonómicas o locales; sin perjuicio de impartir directamente las instrucciones a los agentes específicamente dedicados a la vigilancia del transporte, conforme a lo previsto en el apartado 3 del artículo anterior.

4. Deberá procurarse la actuación coordinada de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre del Estado con los de las comunidades autónomas y las entidades locales.»

Ocho. El artículo 17 queda redactado de la siguiente forma:

«De conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 33 de la LOTT, el personal de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre tendrá, en el ejercicio de sus funciones, la consideración de autoridad.

Los funcionarios de la Inspección del Transporte Terrestre que ejerzan funciones de dirección, teniendo el carácter de Técnicos de Inspección, que hayan sido nombrados y formalmente acreditados para el ejercicio de las mismas por la Administración correspondiente, gozarán de plena independencia en el desarrollo de las actuaciones inspectoras, con sujeción a las instrucciones que impartan

sus superiores jerárquicos y a las prescripciones de los planes previstos en el artículo anterior.

Quienes cometieran atentados o desacatos de hecho o de palabra contra el personal de la Inspección en acto de servicio o con motivo de éste, incurrirán en las responsabilidades a que hubiere lugar según la legislación vigente. Dichos funcionarios o agentes deberán poner tales actos en conocimiento de los órganos competentes, a fin de que se insten los oportunos procedimientos y se ejerciten, en su caso, las acciones legales que procedan al efecto.»

Nueve. El apartado 1 del artículo 18 queda redactado de la siguiente forma:

«Los Servicios de Inspección realizarán sus funciones en relación con las empresas públicas o privadas de transporte o que realicen actividades auxiliares y complementarias del transporte, con los cargadores y usuarios y, en general, con todas las personas y entidades que se vean afectadas por las normas de ordenación de los transportes terrestres.»

Diez. El artículo 19 queda redactado de la siguiente forma:

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

A tal efecto, los Servicios de Inspección podrán recabar la documentación precisa para el mejor cumplimiento de su función en la propia empresa o bien requerir su presentación en las oficinas públicas correspondientes, o la comparecencia en éstas del empresario o sus representantes, en los términos establecidos en la legislación de procedimiento administrativo. En las inspecciones llevadas a cabo en carretera, el conductor tendrá la consideración de representante de la empresa en relación con la documentación que existe obligación de llevar a bordo del vehículo y la información que le sea requerida respecto del servicio realizado.

Cuando la documentación que se solicite sea la acreditativa del cumplimiento de las obligaciones

relativas a los tiempos de conducción y descanso de los conductores, la empresa no podrá excusarse de aportarla por la ausencia del empresario o la persona responsable de su llevanza o custodia.

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

Once. El artículo 20 queda redactado de la siguiente forma:

«En el ejercicio de su función, los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre están autorizados para:

a) Desarrollar materialmente su actuación en cualquier lugar en que se desarrollen actividades afectadas por la legislación de los transportes terrestres. No obstante, cuando se trate de domicilios de personas físicas o jurídicas, será precisa la previa obtención del oportuno mandamiento judicial.

b) Realizar las pruebas, investigaciones o exámenes que resulten necesarios para cerciorarse de la observancia de las disposiciones legales vigentes en materia de transportes terrestres.

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

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

En los supuestos de traslados a talleres autorizados, éstos estarán obligados a prestar el servicio de intervención técnica sobre tacógrafos, limitadores de velocidad u otros instrumentos que exista obligación de llevar instalados en el vehículo, a todos aquellos agentes de la Inspección o de las Fuerzas de vigilancia del transporte, sin ningún tipo de discriminación y realizarán las verificaciones pertinentes con la máxima diligencia a fin de no perturbar la actuación inspectora.»

Doce. El artículo 22 queda redactado de la siguiente forma:

«De conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 33 de la LOTT los hechos constatados por los miembros de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre y los agentes de las fuerzas que legalmente tengan atribuida la vigilancia del mismo tendrán valor probatorio cuando se

formalicen en documento público, observando los requisitos legales pertinentes, sin perjuicio de las pruebas que en defensa de sus respectivos derechos o intereses puedan señalar o aportar los propios administrados. No obstante, la inspección actuante deberá aportar cuantos elementos probatorios sobre el hecho denunciado resulten posibles.»

Trece. El artículo 23 queda redactado de la siguiente forma:

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

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

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

Catorce. El apartado 3 del artículo 28 queda redactado de la siguiente forma:

«Los transportes públicos discrecionales de viajeros en autotaxis estarán sometidos a tarifas máximas obligatorias.»

Quince. El artículo 29 queda redactado de la siguiente forma:

«1. Originalmente, las tarifas que resulten obligatorias de conformidad con lo previsto en el artículo anterior se fijarán de acuerdo con la valoración de los elementos que integren la estructura de costes del servicio que, a tal efecto, deberá determinar la Administración. Dicha valoración se realizará tomando como base los costes de una empresa adecuadamente gestionada, pudiendo el Ministro de Fomento establecer reglas a tal efecto.

2. Las tarifas de los transportes públicos regulares permanentes o temporales de viajeros de uso general deberán ser modificadas en los supuestos previstos en los artículos 77.3 y 87 de este reglamento, conforme a las reglas establecidas en ellos.

No obstante, dichas tarifas podrán ser modificadas con carácter extraordinario en los términos previstos en el apartado siguiente, cuando sufra una variación excepcional el conjunto de elementos que integran su estructura de costes o una parte sustancial de éstos.

3. Las tarifas obligatorias que, en su caso, se encuentren establecidas para modalidades de transporte distintas a la referida en el apartado anterior o para actividades auxiliares y complementarias del transporte deberán ser modificadas cuando sufra variación sustancial el conjunto de los elementos que integren su referida estructura de costes. Dicha modificación podrá llevarse a cabo de oficio por la Administración o a instancia de las empresas de transporte, de sus asociaciones, del Comité Nacional del Transporte por Carretera o del Consejo Nacional del Transporte Terrestre.

4. En el procedimiento de determinación y modificación de las tarifas obligatorias a que hace

referencia el apartado anterior, deberán solicitarse los informes del Consejo Nacional del Transporte Terrestre y, salvo que se trate de tarifas de transportes ferroviarios, del Comité Nacional del Transporte por Carretera, debiendo emitirse los mismos en un plazo máximo de quince días.

5. No obstante lo dispuesto en los apartados 3 y 4, siempre que ello resulte factible y adecuado, la cuantía de las tarifas que se establezcan de forma general para un sector del transporte se ajustará a los acuerdos generales a que, en su caso, hayan llegado los representantes de las empresas del sector del transporte y los de los cargadores o usuarios, pudiendo la Administración, a tal efecto, promover la necesaria colaboración entre los mismos.

6. Con la salvedad establecida en el artículo 87.1.b), cuando por razones de política económica el precio de los transportes estuviera incluido en alguna de las modalidades de intervención reguladas en la normativa general de precios, la Administración de transportes deberá someter el establecimiento y modificación de las correspondientes tarifas a los órganos competentes sobre control de precios.

7. El Ministerio de Fomento elaborará y mantendrá actualizados, previa audiencia del Comité Nacional del Transporte por Carretera y de las asociaciones más representativas de los usuarios del transporte, sendos observatorios en los que se contemple la evolución de los costes de los transportes de viajeros y de mercancías, a los que dará difusión a través de los medios que se consideren más eficaces para facilitar su conocimiento por empresas y particulares.»

Dieciséis. El apartado 1 del artículo 31 queda redactado de la siguiente forma:

«El Consejo Nacional de Transportes Terrestres es el órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial de la Administración en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes. El Consejo estará estructurado en dos Secciones, una de Transporte de Viajeros y otra de Transporte de Mercancías. El presidente y los consejeros miembros de cada una de las secciones serán designados por el Ministro de Fomento, de acuerdo con la siguiente estructura:»

a) Sección de Transporte de Viajeros:

1.º Seis consejeros, representantes de las empresas de transporte público de viajeros, designados a propuesta del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

2.º Dos consejeros, representantes de las agencias de viaje, designados a propuesta del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

3.º Un consejero, representante de las estaciones de transporte de viajeros, designado a propuesta del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

4.º Siete consejeros, representantes de los usuarios, seis de los cuales serán designados por el Consejo de Consumidores y Usuarios y uno por el Comité Español de Representantes de Minusválidos (CERMI).

5.º Dos consejeros, representantes de los trabajadores del sector de transporte de viajeros, designados a propuesta de las centrales sindicales más representativas en dicho sector.

6.º Dos consejeros, representantes de las empresas de fabricación y carrozado de vehículos industriales de viajeros, designados a propuesta de las asociaciones representativas de las mismas.

7.º Cuatro consejeros, representantes de las empresas ferroviarias, nombrados a propuesta conjunta de RENFE-operadora, FEVE y las asociaciones de empresas ferroviarias, y otro más designado a propuesta del administrador de infraestructuras ferroviarias.

8.º Un consejero, representante de las empresas de transporte aéreo no regular, nombrado a propuesta de las asociaciones representativas de las mismas.

9.º Dos consejeros, designados entre expertos en transportes terrestres de reconocido prestigio.

10.º Un mínimo de cinco consejeros, designados entre miembros de la Administración, especializados en materias que afecten al funcionamiento del sistema de transportes. Dichos consejeros tendrán voz, pero no voto. Al menos dos de ellos serán designados a propuesta de la Conferencia Nacional del Transporte o, por delegación de ésta, de la Comisión de Directores Generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas. Otro de los designados estará especialmente cualificado por su conocimiento del sector ferroviario.

b) Sección de Transporte de Mercancías:

1.º Seis consejeros, representantes de las empresas de transporte público de mercancías por carretera, designados a propuesta del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

2.º Tres consejeros, representantes de las empresas dedicadas a actividades auxiliares y complementarias del transporte de mercancías, designados a propuesta del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

3.º Seis consejeros, representantes de las empresas cargadoras, designados a propuesta de las asociaciones representativas de éstas.

4.º Un consejero, representante de los usuarios, designado por el Consejo de Consumidores y Usuarios.

5.º Dos consejeros, representantes de los trabajadores del sector de transporte de mercancías, designados a propuesta de las centrales sindicales más representativas en dicho sector.

6.º Dos consejeros, representantes de las empresas fabricantes de vehículos industriales de mercancías, de carrozado de dichos vehículos y de fabricación de remolques y semirremolques, designados a propuesta de las asociaciones representativas de las mismas.

7.º Un consejero, designado a propuesta del Consejo Superior de Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación.

8.º Cuatro consejeros representantes de las empresas de transporte ferroviario, nombrados a propuesta conjunta de RENFE-operadora, FEVE y las asociaciones de empresas ferroviarias, y otro más designado a propuesta del administrador de infraestructuras ferroviarias.

9.º Un consejero, representante de las empresas de transporte aéreo de carga, nombrado a propuesta de las asociaciones representativas de las mismas.

10.º Un consejero, representante de las empresas de transporte marítimo, nombrado a propuesta de las asociaciones representativas de las mismas.

11.º Dos consejeros designados entre expertos en transportes terrestres de reconocido prestigio.

12.º Un mínimo de cinco consejeros designados entre miembros de la Administración especializados en materias que afecten al funcionamiento del sistema de transporte. Dichos consejeros tendrán voz, pero no voto. Al menos dos de ellos serán

designados a propuesta de la Conferencia Nacional del Transporte o, por delegación de ésta, de la Comisión de Directores Generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas. Otro de los designados estará especialmente cualificado por su conocimiento del sector ferroviario.»

Diecisiete. El apartado 1 del artículo 36 queda redactado de la siguiente forma:

«En los casos de muerte, cese o incapacidad física o legal de la persona que cumpliera el requisito de capacitación profesional y viniera ejerciendo la dirección efectiva de la empresa, ésta podrá continuar su actividad durante un plazo máximo de tres meses, aun cuando la persona que de forma efectiva la dirija durante ese tiempo no cumpla el citado requisito. En ningún caso podrán acumularse en el espacio de doce meses períodos discontinuos en esta situación que sumen en su conjunto más de cinco meses.»

Dieciocho. La letra c) del artículo 37 queda redactada de la siguiente forma:

«Haber sido sancionadas por la comisión de infracciones en materia de transportes en los términos señalados en el artículo siguiente.»

Diecinueve. El artículo 38 queda redactado de la siguiente forma:

«1. A los efectos previstos en la letra c) del artículo anterior, se considera que las personas que dirigen una empresa han perdido el requisito de honorabilidad cuando ésta haya sido sancionada, mediante resoluciones que pongan fin a la vía administrativa, en los términos siguientes:

a) Por la comisión de la infracción tipificada en el apartado 5 del artículo 140 de la LOTT.

b) Por la comisión de dos o más infracciones de las tipificadas en los apartados 1, 2, 3, 4 y 6 del artículo 140 de la LOTT, en el período de 366 días.

c) Por la comisión de tres o más infracciones de las tipificadas en los apartados 15, 16, 17 y 18 del artículo 140 de la LOTT, en el período de 366 días.

2. El plazo por el que se considerará perdido el requisito de honorabilidad será de cinco años en el caso señalado en la letra a) del apartado anterior y de tres en los señalados en las letras b) y c).

3. La pérdida del requisito de honorabilidad por las causas señaladas en este artículo se producirá en relación con todas las personas que realicen la dirección efectiva de la empresa infractora.

No obstante, sin perjuicio de la exigencia de responsabilidad en los términos previstos en el artículo 138 de la LOTT, la pérdida de honorabilidad no se producirá respecto de las personas a que se refiere el párrafo anterior cuando éstas justifiquen que las correspondientes infracciones no les son personalmente imputables de forma directa, ni en base a las funciones y responsabilidades que, como directivos de la empresa, les corresponden. Dicha justificación no podrá apreciarse en ningún caso en relación con las personas a través de las que la empresa cumpla el requisito de capacitación profesional.»

Veinte. El artículo 41 queda redactado de la siguiente forma:

«1. Para la realización de transporte de mercancías o de viajeros por carretera, tanto público como privado, así como de las actividades auxiliares y complementarias del transporte, será necesaria la

obtención del correspondiente título administrativo habilitante para el mismo.

2. Por excepción a lo establecido en el apartado anterior, no será necesaria la obtención de título habilitante, sin perjuicio de lo previsto en el apartado siguiente y de la obligatoriedad del cumplimiento de las normas de ordenación del transporte que sean de aplicación, para la realización de las siguientes clases de transporte:

a) Transportes privados particulares definidos en el artículo 101 de la LOTT y 156 de este reglamento.

b) Transportes públicos o privados realizados en vehículos de menos de 3 ruedas.

c) Transportes privados complementarios de viajeros que se realicen en vehículos de turismo, salvo que se trate de transporte sanitario.

d) Transportes privados complementarios de mercancías que se realicen en vehículos de hasta 3,5 toneladas de masa máxima autorizada, inclusive.

e) Transportes públicos de mercancías realizados en vehículos de hasta 2 toneladas de masa máxima autorizada, inclusive. La referida masa máxima autorizada podrá ser modificada por el Ministerio de Fomento, con carácter general, o únicamente para los vehículos de determinadas características, sin que en ningún caso pueda ser superior a 3,5 toneladas.

f) Transportes públicos y privados complementarios de viajeros y de mercancías que se realicen íntegramente en recintos cerrados dedicados a actividades distintas del transporte terrestre, salvo en los supuestos en que, por concurrir circunstancias de especial repercusión en el transporte de la zona, el órgano competente de la Administración de transportes, mediante resolución motivada y previo informe del Comité Nacional del Transporte por Carretera, establezca expresamente la obligatoriedad de autorización.

g) Transportes oficiales.

h) Transportes privados complementarios realizados por tractores agrícolas.

i) Transportes de equipajes en remolques arrastrados por vehículos destinados al de viajeros.

j) Transportes fúnebres realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello.

k) Transportes de basuras e inmundicias realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello o que, en cualquier caso, hubiesen sido adquiridos con este fin por la correspondiente Entidad local.

l) Transportes de dinero, valores y mercancías preciosas, realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello.

m) Transportes de medicamentos, de aparatos y equipos médicos, y de otros artículos necesarios en casos de ayudas urgentes, y en particular de catástrofes naturales.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, para la realización de aquellos transportes públicos previstos en el mismo que por su volumen o repercusión así lo justifiquen, el Ministro de Fomento podrá exigir que la empresa obtenga una autorización genérica para realizar el tipo de transporte de que se trate otorgada en la modalidad prevista en la letra a), del apartado 1, del artículo 92, de la LOTT y válida para realizar transporte con cualquier número de vehículos. El otorgamiento de dicha autorización será reglado y no podrán establecerse limitaciones cuantitativas al mismo.

4. Los vehículos que lleven unidos de forma permanente máquinas o instrumentos tales como

los destinados a grupos electrógenos, grúas de elevación, equipos de sondeo, etc., constituyendo dichas máquinas o instrumentos el uso exclusivo del vehículo, no necesitarán estar amparados por títulos habilitantes de transporte de clase alguna, sin perjuicio de las autorizaciones que, en su caso, procedan, de conformidad con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación y seguridad vial por razón del peso o dimensiones del vehículo correspondiente.

5. Los títulos habilitantes revestirán la forma de autorización administrativa otorgada a la persona física o jurídica titular de la actividad.

No obstante, los transportes públicos regulares permanentes de viajeros de uso general, salvo los previstos en el artículo 100 de este reglamento, se prestarán, en principio, al amparo de la correspondiente concesión administrativa, si bien podrá utilizarse igualmente, cualquier otra de las formas de gestión indirecta previstas en la legislación de contratación administrativa, cuando así lo decida el órgano competente por razones de interés público que deberán quedar debidamente justificadas en el oportuno expediente.

El órgano en cada caso competente, determinará la modalidad a través de la cual se prestará la actividad de las estaciones de transporte, sean de viajeros o de mercancías, y de los centros de información y distribución de cargas públicos que se gestionen en forma indirecta.»

Veintiuno. El artículo 43 queda redactado de la siguiente forma:

«1. Sin perjuicio de las consecuencias a que, en su caso, haya lugar, con arreglo a lo dispuesto en el título VI de este reglamento, cuando la Administración constate el incumplimiento de los requisitos señalados, procederá de oficio a dejar en suspenso los correspondientes títulos habilitantes, o sus copias, en la medida en que se produzca un desajuste entre aquellos y la circunstancia real de la empresa, comunicándolo a su titular. Dicha suspensión, que implicará la entrega a la Administración de la documentación referida a los títulos afectados, se mantendrá hasta que se subsane el incumplimiento constatado. No obstante, si dicha subsanación no se ha producido con anterioridad, el órgano competente procederá a la anulación definitiva de los correspondientes títulos habilitantes con ocasión del más próximo visado que, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 46, corresponda.

2. A los efectos previstos en el apartado anterior, cuando el incumplimiento del requisito de que se trate hubiera sido detectado por los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre, deberán comunicarlo al órgano competente para el otorgamiento de los títulos de que se trate, el cual procederá, de forma inmediata, a la suspensión de éstos.

Cuando la pérdida del requisito sea constatada por los órganos encargados del otorgamiento y tramitación de títulos habilitantes o de la llevanza del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte, deberán ponerlo inmediatamente en conocimiento de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre para que, si así procede, se inicie el correspondiente procedimiento sancionador en aplicación de lo dispuesto en los apartados 2 y 3 del artículo 140 de la LOTT.

3. Mientras una empresa tenga suspendido algún título habilitante, o copias de éste, por las causas señaladas en este artículo no podrá obtener nuevos títulos o copias de la misma clase.

4. La suspensión o revocación de los correspondientes títulos habilitantes por cualquiera de las causas previstas en este artículo no dará lugar a indemnización alguna a favor de su titular, produciéndose, en caso de revocación, la pérdida de la fianza cuando ésta existiere.»

Veintidós. El apartado 4 del artículo 47 queda redactado de la siguiente forma:

«Vehículo pesado: vehículo automóvil especialmente acondicionado para el transporte de mercancías, cuyo peso máximo autorizado sea superior a 6 toneladas y cuya capacidad de carga exceda de 3,5 toneladas. Las cabezas tractoras tendrán la consideración de vehículos pesados cuando tengan una capacidad de arrastre de más de 3,5 toneladas.»

Veintitrés. El artículo 48 queda redactado de la siguiente forma:

«1. Las empresas prestadoras de los servicios de transporte público o de actividades auxiliares o complementarias de éste, llevarán a cabo su explotación con plena autonomía económica, gestionándolos, de acuerdo con las condiciones en su caso establecidas, a su riesgo y ventura.

2. A los efectos señalados en el apartado anterior, los servicios de transporte público se llevarán a cabo bajo la dirección y responsabilidad del transportista, intermediario de transportes, cooperativa o sociedad de comercialización que los haya contratado como porteador con el cargador o usuario, al cual le deberán ser facturados por aquél en nombre propio.

3. En todo caso, el transportista que haya contratado la realización de un servicio de transporte público, sea con el usuario efectivo o con un intermediario de transporte, deberá llevarlo a cabo con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial, utilizando vehículos con capacidad de tracción propia de los que disponga bien en propiedad, arrendamiento financiero, arrendamiento ordinario, o a través de otra forma jurídica autorizada por el Ministerio de Fomento, los cuales deberán estar amparados por títulos habilitantes expedidos a nombre del propio transportista, y ser conducidos, salvo en los casos expresamente exceptuados, por trabajadores de su empresa en régimen laboral.

No obstante, en aplicación de lo dispuesto en los artículos 76 y 97 de la LOTT, los transportistas que reciban demandas de transporte que excedan coyunturalmente de las que pueden servir con sus propios medios, podrán atenderlas mediante la colaboración de otros transportistas, usando los vehículos y los conductores de éstos, dentro de los límites señalados en los artículos 85, 107.2 y 121 de este reglamento en relación con los diferentes tipos de transporte y con sujeción a las siguientes reglas:

a) El transportista que reciba la demanda de transporte del usuario contratará con éste y le facturará en nombre propio, en los términos señalados en el apartado 2 de este artículo.

En los documentos contables de la empresa que haya utilizado la colaboración de otros transportistas deberán hacerse constar de forma diferenciada los contratos atendidos de esta manera, identificando a las empresas colaboradoras y el volumen de transporte realizado por cada una.

b) El transportista colaborador deberá contar con el título habilitante que, en su caso, resulte preceptivo para la realización del transporte de que se trate.

Las empresas que hayan prestado su colaboración a otros transportistas deberán reflejar en sus documentos contables de forma diferenciada los transportes llevados a cabo por esta vía, identificando a las empresas a las que han prestado su colaboración y el volumen de transporte realizado para cada una de ellas.

c) Las obligaciones y responsabilidades administrativas propias del transportista corresponderán a la empresa colaboradora, al amparo de cuya autorización se efectúa el transporte y que materialmente lo ejecuta.

Al transportista que recibió la demanda de transporte del usuario le corresponderán frente a la Administración las obligaciones y responsabilidades propias de las agencias de transporte, y las que son propias del porteador frente al usuario que con él haya contratado el servicio.

d) En las cartas de porte u otros documentos en que se reflejen las condiciones pactadas en los correspondientes contratos de transporte de mercancías, así como en los documentos de control que, en su caso, resulte obligatorio expedir en relación con cada operación de transporte, deberá hacerse constar tanto la empresa transportista que contrata en nombre propio con el usuario, como la empresa colaboradora a través de la cual se presta el servicio.

e) En los transportes de viajeros, la empresa colaboradora deberá reflejar en el libro de ruta de los vehículos que utilice que el servicio se está prestando en régimen de colaboración, citando la empresa transportista a cuya demanda se realiza. Cuando se trate de transportes regulares permanentes de uso general, las circunstancias de la colaboración deberán reflejarse, asimismo, en aquellos otros documentos de control que, en su caso, determine el Ministro de Fomento.

Para un adecuado control administrativo de la colaboración llevada a cabo entre transportistas, la Inspección del Transporte no se limitará al análisis comparativo y cruzado de los datos de las empresas que hayan utilizado y prestado la colaboración, sino que, además, examinará la capacidad de las empresas inspeccionadas para realizar con sus propios vehículos los servicios que hayan facturado en un determinado período.»

Veinticuatro. El apartado 1 del artículo 50 queda redactado de la siguiente forma:

«La organización interna y funcionamiento del Registro a que se refiere el artículo anterior se regirá por los principios y reglas que determine su reglamento, que, al efecto, será aprobado por el Ministerio de Fomento, mediante Orden del titular del Departamento.

En todo caso, el referido Registro contará, como mínimo, con las siguientes secciones:

a) Empresas transportistas.

b) Autorizaciones habilitantes para la realización de transportes discrecionales y actividades auxiliares y complementarias del transporte.

c) Concesiones y autorizaciones habilitantes para la realización de transportes regulares de uso general.

d) Capacitación para el ejercicio de la actividad de transportista y de actividades auxiliares y complementarias del transporte.

e) Conductores de países no pertenecientes a la Unión Europea que presten sus servicios en empresas españolas.

f) Tarjetas de tacógrafo.

- g) Consejeros de seguridad en el transporte de mercancías peligrosas.
- h) Infracciones y sanciones.»

Veinticinco. El artículo 52 queda redactado de la siguiente forma:

«1. Los títulos habilitantes para la realización de los servicios y actividades de transporte regulados en este reglamento podrán ser otorgados directamente a las entidades cooperativas de trabajo asociado, siempre que cumplan los requisitos exigidos para ello en el artículo 42.

2. Las personas que formen parte de cooperativas de trabajo asociado de transporte o de actividades auxiliares o complementarias del transporte por carretera, a las que se refiere el artículo 60 de la LOTT, no podrán obtener personalmente, mientras formen parte de ellas, títulos administrativos habilitantes correspondientes a la actividad que realice la cooperativa, debiendo transmitir a ésta todos los que, en su caso, anteriormente poseyeran o bien renunciar a los mismos.

Cuando la Administración constate que el socio de una cooperativa de trabajo asociado haya obtenido uno de los referidos títulos habilitantes mientras formaba parte de la cooperativa, contraviniendo lo anteriormente señalado, deberá actuar conforme a lo previsto en el artículo 43.

3. Las cooperativas de trabajo asociado tendrán, a efectos de la normativa de ordenación del transporte, la consideración de empresas transportistas o de la actividad auxiliar o complementaria a la que en cada caso estén dedicadas, correspondiéndoles los mismos derechos y obligaciones que al resto de las empresas. A tal efecto, deberán contratar y facturar a sus clientes en nombre propio, en los términos señalados en el artículo 48.

4. Las cooperativas de trabajo asociado deberán transmitir a los socios que dejen de formar parte de ellas los títulos habilitantes que, en su caso, aquéllos les hubiesen transmitido en el momento de su incorporación, siempre que éstos así lo soliciten y se cumplan, en el momento del abandono, todos los requisitos legal y reglamentariamente exigidos para que resulte posible la transmisión por parte de la cooperativa del título habilitante de que se trate a favor del socio que la abandona y éste cumpla todas las condiciones exigidas para adquirir su titularidad. En caso contrario, el socio que deja de formar parte de la cooperativa tendrá derecho a ser compensado por parte de ésta, en los términos que, a tal efecto, señalen sus propios estatutos»

Veintiséis. El artículo 54 queda redactado de la siguiente forma:

«Las funciones de colaboración del sector empresarial del transporte por carretera con la Administración previstas en la legislación vigente, así como la participación en el Comité Nacional de Transportes por Carretera en representación de dicho sector, estarán reservadas a las asociaciones profesionales de transportistas y de empresas de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera legalmente constituidas que ostenten una representación significativa.»

Veintisiete. El artículo 55 queda redactado de la siguiente forma:

«1. La representatividad, a efectos de su colaboración y participación en funciones administrativas, de las asociaciones profesionales de transportistas y de empresas de actividades auxiliares y

complementarias del transporte por carretera, se hará constar en el Registro a que se refiere el artículo 49. Dicha representatividad se establecerá en relación con cada una de las distintas clases o modalidades de transporte por carretera o de actividades auxiliares o complementarias de éste que constituyan sección o subsección en el Comité Nacional del Transporte por Carretera, determinándose la misma en función de los siguientes criterios:

a) Para cada clase o modalidad de transporte, la representatividad vendrá determinada en función del número de empresas miembros de cada asociación y del número de autorizaciones referidas a vehículo, o de copias certificadas de la autorización referida a la empresa, previstas en el artículo 113 de que, en su caso, sean titulares aquéllas.

Idéntica regla se seguirá para determinar la representatividad de las asociaciones de arrendadores de vehículos con conductor.

A los efectos previstos en este apartado, la representatividad de las asociaciones de transporte urbano de viajeros en autobús vendrá determinada por el número de empresas miembro de cada asociación y el número de vehículos destinados a esta modalidad de transporte de que sean titulares aquéllas.

Para determinar la representatividad de las asociaciones de transporte público internacional de mercancías se tendrán en cuenta el número de empresas miembro de cada asociación y el número de autorizaciones de transporte internacional o de copias autorizadas de éstas de que sean titulares, tanto si se trata de licencias comunitarias como de otras autorizaciones bilaterales o multilaterales, siempre que tengan validez temporal para una pluralidad de viajes. Respecto a las autorizaciones bilaterales al viaje, se computarán con un valor inferior a las anteriores, conforme a las reglas de ponderación que, al efecto, determine el Ministro de Fomento.

b) La representatividad de las asociaciones de agencias, transitarios, almacenistas-distribuidores y arrendadores de vehículos sin conductor se determinará en función del número de empresas asociadas provistas del correspondiente título habilitante y del número de locales de sede central y sucursales o locales auxiliares de los que las mismas sean titulares, que hayan sido debidamente comunicados a la Administración.

c) La representatividad de las asociaciones no comprendidas en las letras anteriores vendrá determinada en función del número de sus empresas miembro.

2. Salvo que el Ministro de Fomento, en razón a las variaciones que se produzcan en la configuración del mercado de los transportes, especialmente respecto a número de empresas, títulos habilitantes y vehículos, a propuesta del Comité Nacional del Transporte por Carretera, establezca un criterio diferente, las representatividades previstas en las letras a), b) y c) del apartado anterior se medirán de acuerdo con las siguientes fórmulas:

a) La representatividad de las asociaciones a que se refiere la letra a) del apartado anterior será igual a la suma del número de empresas asociadas, multiplicado por 0,20, más el número de autorizaciones y de copias certificadas de éstas de que sean titulares las empresas asociadas para la modalidad de transporte o actividad de que se trate, multiplicado por 0,80.

b) La representatividad de las asociaciones a que se refiere la letra b) del apartado anterior será igual a la suma del número de empresas asociadas, multiplicado por 0,80, más el número de locales de sede central y sucursales de que sean titulares las empresas asociadas para la actividad de que se trate, multiplicado por 0,20.

c) La representatividad de las asociaciones a que se refiere la letra c) del apartado anterior será igual al número de sus empresas asociadas.

3. A efectos de la determinación de la representatividad a que se refiere el apartado anterior, las asociaciones deberán suministrar a la Administración los correspondientes datos y actualizar los mismos en la forma y condiciones que, con el fin de facilitar y agilizar la constatación de la referida representatividad, establezca el Ministerio de Fomento.»

Veintiocho. El artículo 63 queda redactado de la siguiente forma:

«1. La Dirección General de Transportes por Carretera remitirá un ejemplar del anteproyecto a cada una de las comunidades autónomas por las que discurra el itinerario del servicio y acordará la apertura de un período de información pública por un plazo de treinta días, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado».

2. Durante el plazo señalado en el apartado 1, el anteproyecto estará expuesto para su libre examen en la Dirección General de Transportes por Carretera y en la sede de los órganos competentes de las comunidades autónomas afectadas, y los particulares, empresas de transporte, asociaciones de transportistas y demás entidades públicas y privadas podrán formular las observaciones que estimen convenientes.

3. Coincidiendo con la apertura del referido período de información pública, se recabarán los informes del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, del Comité Nacional del Transporte por Carretera y de las comunidades autónomas afectadas.

4. Finalizado el período de información pública, y dentro de los quince días siguientes, las comunidades autónomas afectadas emitirán sus informes, remitiéndolos, junto con las observaciones presentadas ante ellas por los particulares, a la Dirección General de Transportes por Carretera. En dicho plazo máximo deberán, asimismo, emitir sus informes el Consejo Nacional de Transportes Terrestres y el Comité Nacional del Transporte por Carretera.

5. Transcurrido el plazo establecido en el apartado anterior, el Ministro de Fomento, a propuesta de la Dirección General de Transportes por Carretera, previa valoración técnica, económica y jurídica de las alegaciones presentadas y de los informes emitidos, resolverá acerca de la procedencia de establecer el servicio, así como de la pertinencia de introducir modificaciones sobre el anteproyecto inicialmente formulado, y aprobará, en su caso, el proyecto que servirá de base al pliego de condiciones conforme al cual se adjudicará la explotación del servicio.

6. Si durante la tramitación de un nuevo servicio se alega la existencia de otra fórmula, de entre las previstas en este reglamento, que resulte más adecuada para atender las necesidades de transporte que se pretenden cubrir, tal como la modificación o unificación de concesiones preexistentes o la prestación de servicios de dos o más concesiones con los mismos vehículos sin solución de continui-

dad, solicitándose expresamente la adopción alternativa de dicha solución, la Administración resolverá simultáneamente acerca de esta solicitud y de la procedencia de establecer el nuevo servicio, sin que a tal efecto sea necesaria la apertura de un procedimiento independiente.

En todo caso, si durante el procedimiento seguido para el establecimiento de un nuevo servicio resulta justificado que la unificación o modificación de concesiones preexistentes constituye una alternativa más adecuada, la Administración podrá acordarla de oficio, dando por concluido el procedimiento iniciado. Deberá, en este supuesto, mantenerse el equilibrio de los supuestos económicos que fueron considerados como básicos en la adjudicación de la concesión que se modifique, en los términos previstos en el artículo 77.3, cuando así se establezca en este reglamento con carácter general para el tipo de modificación de que se trate.»

Veintinueve. Se añade un nuevo apartado 4 al artículo 64 con la siguiente redacción:

«La prohibición de establecimiento de tráficos coincidentes en la creación de nuevos servicios no afectará a aquellos que se creen como consecuencia de la extinción de una concesión anterior en la que ya se encontrasen incluidos.»

Treinta. La letra d) del apartado 1 del artículo 65 queda redactada de la siguiente forma:

«En los supuestos a que se refieren los apartados 3 y 4 del artículo anterior.»

Treinta y uno. El artículo 67 queda redactado de la siguiente forma:

«La duración de las concesiones, que no podrá ser inferior a seis años ni superior a quince, se establecerá en el título concesional de acuerdo con las características y necesidades del servicio. Se tendrán en cuenta asimismo el volumen de tráfico, beneficio potencial y demás circunstancias que se desprendan del estudio económico de la explotación.»

Treinta y dos. El artículo 68 queda redactado de la siguiente forma:

«1. Para el otorgamiento de las concesiones correspondientes a servicios regulares permanentes de viajeros de uso general se seguirá el procedimiento de concurso. Dicho concurso será convocado y resuelto por la Dirección General de Transportes por Carretera.

2. En el citado concurso servirá de base al correspondiente pliego de condiciones jurídicas, económicas, técnicas y administrativas el proyecto aprobado por la Administración, incluyéndose además las especificaciones que la Dirección General de Transportes por Carretera considere convenientes introducir para satisfacer más adecuadamente el interés público, siempre que respeten las previsiones del proyecto aprobado.

3. Se harán constar en el pliego de condiciones los siguientes extremos:

1.º Los tráficos a atender, según la definición de los mismos contenida en el apartado 1 del artículo 64.

2.º Los correspondientes itinerarios, definidos por las carreteras por las que discurra el servicio y los núcleos de población en los que se efectúen paradas para tomar y dejar viajeros.

3.º El calendario de prestación del servicio y el número mínimo de expediciones a realizar.

4.º El número de vehículos que, como mínimo, deberán quedar adscritos a la prestación del servicio, pudiendo incluirse los necesarios para atender intensificaciones de tráficos, o bien el número mínimo de plazas de transporte a ofrecer, con especificación, en su caso, de las características técnicas o de la categoría de los vehículos que hayan de utilizarse, conforme a la clasificación de éstos que, a tal efecto, haya adoptado el Ministro de Fomento en atención a sus características técnicas y de confortabilidad. Especialmente se determinaran las condiciones exigidas para facilitar el uso de los vehículos por personas de movilidad reducida.

5.º Las instalaciones que, en su caso, resulten necesarias.

6.º Los plazos de sustitución obligatoria de vehículos e instalaciones.

7.º El régimen tarifario del servicio.

8.º El compromiso de la empresa prestataria de no excluirse del arbitraje de las Juntas Arbitrales del Transporte en los litigios que, en relación con el contrato de transporte, puedan suscitarse con los usuarios del servicio, cuando dicho arbitraje sea instado por éstos conforme a lo que se señala en el artículo 9.

9.º El plazo de la concesión.

10.º Las restantes circunstancias económicas o técnicas del servicio.»

Treinta y tres. La letra a) del apartado 1 del artículo 69 queda redactada de la siguiente forma:

«Condiciones esenciales, que deberán ser respetadas por las distintas ofertas, las cuales no podrán introducir variaciones en las mismas; deberán figurar como tales los tráficos a realizar, el plazo de duración de la concesión, el compromiso del concesionario de no excluirse del arbitraje de las Juntas Arbitrales del Transporte cuando éste sea instado por los usuarios y las demás circunstancias a las que expresamente se atribuya dicho carácter esencial en el pliego de condiciones.

Tendrá asimismo carácter de condición esencial el itinerario de la concesión, si bien el pliego de condiciones podrá incluir más de un itinerario».

Treinta y cuatro. El artículo 70 queda redactado de la siguiente forma:

«1. El concurso será anunciado en el “Boletín Oficial del Estado”, y se señalará un plazo no inferior a treinta días para la presentación de proposiciones, las cuales deberán dirigirse a la Dirección General de Transportes por Carretera.

2. Podrán participar en el concurso las empresas que, hallándose inscritas en el Registro Oficial de Empresas Clasificadas en los términos previstos en la legislación sobre contratos de las Administraciones públicas, reúnan los requisitos previstos en el artículo 42 y los que expresamente se determinen en el pliego de condiciones y tengan su justificación en las características del servicio determinadas por el proyecto que le sirvió de base.

Podrán asimismo concurrir de forma conjunta varias empresas haciendo una única oferta, siempre que adquieran formalmente el compromiso de constituir, en caso de que aquélla resultara la seleccionada, una persona jurídica de las enumeradas en la letra a) del artículo 42.1 a la que se realizaría la adjudicación definitiva, sin que resulte necesario que tales empresas acrediten haber constituido una unión temporal ni ninguna otra forma de colaboración empresarial antes de que dicha selección se hubiese producido.

No obstante, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 80 del texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, ninguna de ellas podrá presentar, individualmente o junto con otras, ofertas alternativas en ese mismo concurso, debiendo a tal efecto identificarse con precisión cada una de las empresas que participen en la oferta conjunta.

No podrán presentar ofertas a un mismo concurso dos personas jurídicas distintas cuando una de ellas sea titular de más del 50 por ciento del capital social de la otra, o cuando una misma persona, física o jurídica, sea titular de más del 50 por ciento del capital social de una y otra.

La infracción de las normas contenidas en los dos párrafos anteriores dará lugar a la inadmisión de todas las propuestas suscritas o participadas por cualquiera de las empresas afectadas.»

Treinta y cinco. Se añade un nuevo apartado 3 al artículo 71 con la siguiente redacción:

«Cuando el concurso se hubiese convocado como consecuencia de la extinción de una concesión anterior no resultará necesario que los concursantes incluyan en el primer sobre el estudio económico justificativo de la tarifa que propongan.»

Treinta y seis. El apartado 4 del artículo 72 queda redactado de la siguiente forma:

«La Mesa del concurso remitirá la documentación presentada acompañando a las solicitudes admitidas a la Dirección General de Transportes por Carretera que, tras los estudios oportunos, formulará la propuesta de adjudicación.»

Treinta y siete. El apartado 2 del artículo 73 queda redactado de la siguiente forma:

«Se valorará cada uno de los componentes de la oferta en virtud de su importancia para la prestación del servicio.

En especial, serán objeto de dicha valoración las concreciones que sobre tarifas, frecuencia de expediciones, características y antigüedad de los vehículos e instalaciones, compromiso de absorber al personal del antiguo concesionario cuando proceda, y calidad y seguridad del servicio realicen los distintos licitadores.

El pliego de condiciones de cada concurso establecerá módulos objetivos para la valoración de las distintas ofertas, pudiendo el Ministro de Fomento establecer reglas y precisiones de carácter general al efecto.»

Treinta y ocho. El artículo 74 queda redactado de la siguiente forma:

«1. Una vez realizada la adjudicación provisional de la concesión de acuerdo con lo previsto en el artículo anterior, el adjudicatario habrá de acreditar en el plazo de tres meses, a no ser que el pliego de condiciones determinase otro diferente, el cumplimiento de todos los requisitos necesarios para la prestación del servicio que no hayan sido exigidos en el trámite del concurso, así como la constitución de la fianza definitiva del servicio mediante cualquiera de las modalidades contempladas en el artículo 71. El importe de dicha fianza será equivalente al 4 por ciento de la recaudación anual prevista conforme a los elementos contenidos en la oferta objeto de adjudicación.

Dentro de dicho plazo, el adjudicatario habrá de comunicar al órgano concedente los siguientes extremos:

- a) La relación de los vehículos, identificados por sus matrículas, que quedarán adscritos a la concesión.
- b) El calendario y cuadro de horarios con arreglo a los que se van a realizar las expediciones concesionales.
- c) La ubicación geográfica concreta de los puntos de origen y paradas de los servicios, incluyendo tanto aquéllas que se realicen para atender los tráficos de la concesión, como las que tengan un carácter puramente técnico.

Los puntos de parada que hayan de realizarse en suelo urbano o urbanizable, así como su modificación, se determinarán, previo informe o propuesta del Ayuntamiento afectado, con audiencia del concesionario y ponderando la incidencia en la prestación de los servicios incluidos en la concesión y en el tráfico urbano.

Los puntos de parada se identificarán por su dirección postal, cuando se encuentren en suelo urbano, o por la denominación de la infraestructura y punto kilométrico concretos en que tengan lugar, cuando no sea así. Tratándose de una estación de transporte de viajeros, se hará constar dicha circunstancia, así como el carácter público o privado de aquélla y su titularidad.

Los datos así comunicados por el adjudicatario provisional se adjuntarán, posteriormente, como documento anexo al título concesional que se formalice conforme a lo dispuesto en este artículo.

El plazo señalado en este apartado podrá ser excepcionalmente prorrogado hasta tres meses más, cuando medien razones que, a juicio de la Administración, así lo justifiquen suficientemente.

2. Acreditados tales extremos por el adjudicatario, la Administración procederá a la adjudicación definitiva de la concesión.

No obstante, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 146.5 de la LOTT, el pago de las sanciones pecuniarias señaladas en dicha Ley, impuestas por cualquier causa mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, será requisito necesario para que proceda dicha adjudicación definitiva.

Si el adjudicatario no constituye la fianza definitiva, no acredita el cumplimiento de alguno de los requisitos necesarios para la prestación del servicio o no aporta alguno de los datos señalados en el apartado 1 dentro del plazo que en éste se determina, o renuncia a la adjudicación, perderá la fianza provisional y sus derechos de adjudicatario.

3. La adjudicación definitiva de la concesión dará lugar a la formalización del correspondiente contrato mediante documento administrativo, conforme a lo que al efecto se encuentre previsto en la legislación sobre contratación administrativa. Dicho contrato constituirá el título concesional, en el que quedarán determinadas las condiciones de prestación del servicio, ajustadas al pliego del concurso modificado conforme a la oferta del adjudicatario.

La eficacia del contrato así formalizado quedará supeditada a que el adjudicatario inicie la prestación del servicio en el plazo previsto en el apartado 5 de este artículo, perdiendo, en caso contrario, la fianza definitiva, así como su condición de concesionario.

La fecha de formalización del contrato constituirá el día a partir del cual se iniciará el cómputo del plazo concesional.

4. La adjudicación definitiva de la concesión del servicio será publicada en el "Boletín Oficial del

Estado", con las condiciones esenciales que la identifiquen, siendo los gastos correspondientes por cuenta del adjudicatario.

El pago por el concesionario de los gastos generados por dicha publicación será requisito necesario para que pueda iniciarse la prestación del servicio a efectos de lo dispuesto en este artículo.

5. El concesionario, salvo que de forma expresa figure en el pliego de condiciones otro diferente, dispondrá de un plazo de un mes, contado a partir de la fecha de formalización del contrato administrativo, para iniciar la prestación del servicio. Dicho plazo únicamente podrá ser prorrogado cuando no hubiera sido posible la previa publicación de la adjudicación definitiva de la concesión en el "Boletín Oficial del Estado" por causa imputable a la Administración.

A tal efecto, la prestación del servicio únicamente podrá considerarse iniciada cuando el órgano competente para el otorgamiento de la concesión dicte resolución declarándola inaugurada, en los términos señalados en el artículo 75.

6. Cuando el adjudicatario inicial del concurso pierda sus derechos como tal en cualquiera de los supuestos señalados en este artículo, la Administración, salvo que decida declarar desierto el concurso, adjudicará el servicio a la empresa que presentó la oferta que obtuvo la mejor valoración después de la inicialmente escogida.»

Treinta y nueve. El apartado 1 del artículo 75 queda redactado de la siguiente forma:

«La entrada en funcionamiento del servicio concesional se hará constar en el acta que, en el día en que tenga lugar, se levantarán por los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre.

La expedición mediante la que se inicie la prestación del servicio deberá discurrir entre el origen y el final de la concesión, realizándose la totalidad de las paradas, obligatorias y técnicas, de aquélla.

En el acta levantada por los Servicios de Inspección acerca de la entrada en funcionamiento del servicio se harán constar los siguientes extremos:

a) Adecuación de los vehículos utilizados a las condiciones establecidas en el título concesional.

b) Fecha, lugar y hora de salida de la expedición inaugural.

c) Descripción del itinerario seguido por la expedición inaugural, con identificación de las distintas infraestructuras por las que discurra e indicación de la ubicación geográfica concreta del punto o puntos de parada obligatoria de los vehículos en las localidades entre las que se realice el tráfico y, en su caso, los puntos de parada técnica.

d) Hora de entrada y salida de la expedición inaugural en cada uno de los puntos de parada consignados conforme a lo señalado en la letra c).

e) Lugar, fecha y hora en que finaliza la expedición inaugural.

f) Adecuación para la prestación del servicio concesional de los lugares de salida, finalización y parada utilizados durante la expedición, con una breve reseña del equipamiento y servicios que en ellos se encuentran a disposición de los usuarios.

g) En su caso, cuantas otras observaciones o incidencias considere pertinente reflejar el técnico de la Inspección actuante por considerarlas relevantes en relación con la prestación futura del servicio concesional.

A la vista del contenido del acta levantada por la Inspección, el órgano concedente actuará de la siguiente manera:

Cuando en el acta se hiciese constar la plena adecuación del servicio prestado en esa primera expedición a las condiciones de prestación señaladas en el título concesional, dictará resolución mediante la que se declare inaugurada la concesión.

Cuando en el informe se hiciesen constar deficiencias imputables al concesionario que, a juicio del órgano concedente, puedan ser razonablemente subsanadas por éste en un período de tiempo breve, el referido órgano podrá dictar una resolución declarando inaugurada la concesión bajo la condición de que las deficiencias observadas se subsanen en un determinado plazo, que en ningún caso podrá ser superior a un mes.

Finalizado el plazo señalado, los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre comprobarán si las deficiencias de que se trate han sido subsanadas. Cuando así haya sido, el órgano concedente dictará nueva resolución confirmando los efectos de la declaración de inauguración contenida en su primera resolución. En caso contrario, la concesión no podrá considerarse inaugurada, produciéndose los efectos previstos para dicho supuesto en los apartados 3 y 5 del artículo 74. A tal efecto, se notificará esta circunstancia al concesionario, invitándole a formular cuantas alegaciones considere oportunas, antes de dictar la correspondiente resolución.

Cuando en el acta de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre se hiciesen constar deficiencias imputables al concesionario que, a juicio del órgano concedente, no podrían ser subsanadas a corto plazo, la concesión no se declarará inaugurada, sin que las actuaciones realizadas interrumpan el cómputo del plazo previsto en el artículo 74.5. A tal efecto, se notificará esta circunstancia al concesionario, invitándole a formular cuantas alegaciones considere oportunas, antes de dictar la correspondiente resolución.»

Cuarenta. El artículo 77 queda redactado de la siguiente forma:

«1. La Administración, de oficio o a instancia de los usuarios, podrá acordar, justificando el interés general y previa audiencia del concesionario, aquellas modificaciones de las condiciones de prestación previstas en el título concesional que resulten necesarias o convenientes para mejorar el servicio.

2. Asimismo, la Administración podrá autorizar, con arreglo a lo dispuesto en los artículos siguientes, aquellas modificaciones de las condiciones de prestación previstas en el título concesional que sean solicitadas por el concesionario.

No obstante, el concesionario no podrá solicitar tales modificaciones hasta que hayan transcurrido tres años desde la formalización inicial del referido título, o dos desde su última modificación, ni cuando falte un período inferior a dos años para la terminación del plazo concesional.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 146.5 de la LOTT, el pago de las sanciones pecuniarias señaladas en dicha Ley, impuestas por cualquier causa al concesionario mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, será requisito necesario para la realización de cualquier modificación de las condiciones de prestación de las concesiones de que sea titular.

3. La variación de las condiciones previstas en el título concesional requerirá la modificación de

éste, mediante la formalización del correspondiente documento administrativo, en todos aquellos supuestos en que así se señala en este reglamento.

En la modificación del título concesional deberá mantenerse el equilibrio de los supuestos económicos que fueron considerados como básicos en la adjudicación de la concesión. A tal efecto, dicha modificación dará lugar, en todo caso, a una revisión general de las condiciones contempladas en el título, con objeto de que la relación existente entre los costes generados por la explotación de la concesión y su tarifa en el momento previo a la modificación sea la misma que en el posterior.

4. Los requisitos señalados en este artículo no serán de aplicación en relación con la modificación de la relación de los vehículos adscritos a la concesión, el calendario y cuadro de horarios de las expediciones concesionales y la ubicación geográfica concreta de los puntos de origen y parada de los servicios que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 74.1 no figurarán en el propio título concesional, sino en un documento anexo a éste.»

Cuarenta y uno. El artículo 78 queda redactado de la siguiente forma:

«1. La prestación del servicio se ajustará a los tráficos autorizados y al itinerario señalado en el título concesional.

La modificación de dichos tráficos e itinerario podrán ser acordadas por la Administración bien de oficio o a instancia de los usuarios, o bien a solicitud del concesionario, resultando, al efecto, de aplicación lo dispuesto en el artículo anterior.

2. Se considerarán modificaciones de los tráficos de la concesión:

a) La ampliación de los tráficos previstos en el título concesional consistente en la incorporación de nuevas relaciones mediante ampliaciones del itinerario de la concesión.

b) La realización de tráficos comprendidos dentro del itinerario de la concesión no previstos originalmente en el título concesional.

c) La supresión o segregación de tráficos establecidos en el título concesional.

3. La sustitución o modificación total o parcial del itinerario establecido en el título concesional, consistente en la utilización de infraestructuras distintas deberá, asimismo, ser aprobada por la Administración aun cuando no entrañe ninguna de las modificaciones señaladas en el apartado anterior.

Sin perjuicio de que la variación del itinerario recogido en el título concesional haya de ir acompañada de la modificación de éste en los términos señalados en el artículo 77.3, deberá establecerse claramente en la documentación anexa a dicho título el nuevo calendario y horario de expediciones, cuando éstos hayan de sufrir alteración como consecuencia de la utilización del nuevo itinerario.

Cuando las expediciones realizadas por el nuevo itinerario no cubran la totalidad de los tráficos de la concesión, la Administración deberá velar porque no exista una desproporción manifiesta entre el número de las que se prestan por uno y otro itinerario y evitará la utilización exclusiva de uno solo de ellos en los horarios más demandados.»

Cuarenta y dos. El artículo 79 queda redactado de la siguiente forma:

«Cuando sea el concesionario quien solicite la modificación de los tráficos señalados en el título concesional, su solicitud deberá acompañarse de una memoria justificativa de la modificación pro-

puesta, con expresión, en su caso, de los datos de población de las localidades y del área afectada que se pretenda incluir o suprimir en el itinerario de la concesión, plano y descripción de los nuevos recorridos, con indicación de los servicios con cuyo itinerario se produzca alguna coincidencia, previsión de las modificaciones en el número de usuarios, repercusión económica y tarifaria, justificación de la disponibilidad de los medios materiales necesarios para la explotación y los demás que, por resultar precisos para la adopción de la decisión procedente, determine, en su caso, el Ministro de Fomento. Las mismas circunstancias se harán constar por la Administración en el oportuno expediente cuando lo incoe de oficio.

La Dirección General de Transportes por Carretera acordará la apertura de un período de información pública de al menos quince días y, simultáneamente, recabará el informe de las comunidades autónomas afectadas, del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, los cuales deberán ser emitidos en el plazo de quince días, resolviendo a continuación.»

Cuarenta y tres. El artículo 80 queda redactado de la siguiente forma:

«1. Las modificaciones de las concesiones que consistan en la inclusión de nuevos tráficos no previstos en el título concesional estarán, en todo caso, subordinadas a que se respeten las reglas sobre prohibición de coincidencias con servicios preexistentes establecidas en los artículos 64 y 65.

La aprobación de modificaciones que consistan en la incorporación de nuevos tráficos estará condicionada a que quede justificado que éstos carecen de entidad propia para constituir una explotación económicamente independiente y que tienen un carácter complementario respecto a la concesión en que se pretenden incluir.

2. Se considerará que los nuevos tráficos carecen de entidad propia que justifique su establecimiento como servicio independiente cuando quede acreditada la imposibilidad objetiva de su explotación rentable, o cuando la tarifa que hubiera de señalarse para rentabilizarlo fuese manifiestamente más elevada que la que resultaría de aplicación, en ejecución de lo establecido en el segundo párrafo del artículo 77.3, si dichos tráficos fuesen incluidos en la concesión preexistente.

Si existieran dudas por parte de la Administración en relación con los extremos a que se refiere el párrafo anterior, podrá concursarse el nuevo tráfico como servicio independiente, quedando la autorización de modificación condicionada a que el concurso quede desierto, o a que, en su caso, hubiera de adjudicarse con una tarifa igual o superior a la que resultaría de su inclusión en la concesión preexistente.»

Cuarenta y cuatro. El artículo 81 queda redactado de la siguiente forma:

«1. Los concesionarios estarán obligados a prestar el servicio de acuerdo con el calendario, las expediciones y los horarios señalados en el título concesional y en la documentación anexa a éste.

2. El calendario de un servicio quedará establecido por la relación de los días de la semana, mes o año en que se prestará.

3. Las expediciones serán el conjunto de circulaciones independientes con horario diferenciado

realizadas entre la totalidad o una parte de los núcleos de población comunicados por el servicio.

A efectos sistemáticos, se denominará ruta al conjunto de expediciones de una concesión que atiendan idénticos tráficos.

4. El horario quedará determinado por las horas de llegada y salida señaladas para las distintas expediciones en cada uno de los puntos de parada en que se tomen o dejen viajeros.

5. El calendario, la relación de expediciones y los horarios de los servicios deberán encontrarse a disposición del público en las estaciones de viajeros y en los locales de la empresa en que se despachen billetes para la expedición o expediciones de que se trate.

Los concesionarios deberán facilitar la adecuada difusión de dichos datos a través de los medios más convenientes para ello.

6. Los concesionarios estarán obligados a facilitar periódicamente a la Dirección General de Transportes por Carretera los datos relativos a la explotación del servicio que el Ministro de Fomento determine, así como, puntualmente, aquellos otros que dicha Dirección les solicite de forma individualizada.»

Cuarenta y cinco. El artículo 82 queda redactado de la siguiente forma:

«1. La Administración, cuando existan razones objetivas que lo justifiquen, podrá, oído el concesionario, introducir modificaciones obligatorias en el calendario, número de expediciones y horario del servicio.

2. Salvo que en el título concesional esté expresamente previsto un régimen diferente, las modificaciones del calendario, número de expediciones u horario realizadas por el concesionario se ajustarán a las siguientes reglas:

Las modificaciones de calendario u horarios, así como el aumento permanente del número de expediciones inicialmente establecidas en el título concesional, deberán ser comunicadas por los concesionarios a la Administración con una antelación mínima de quince días, pudiendo ésta prohibirlas o limitarlas en cualquier momento por razones de interés general debidamente justificadas, que deberán explicitarse. No será necesaria la referida comunicación cuando se trate de aumentos coyunturales de expediciones para atender puntas de demanda.

La reducción del número de expediciones que suponga una disminución de lo establecido en el título concesional deberá ser previamente autorizada por la Administración, resultando de aplicación lo dispuesto en el artículo 77. En cualquier otro supuesto dicha reducción podrá realizarse conforme a lo señalado en el párrafo anterior.

Las modificaciones a que hace referencia este apartado, darán lugar, en todo caso, a la modificación de la documentación anexa al título concesional en la medida en que se hubiese visto afectada.

3. Las comunicaciones y solicitudes de modificación a que se refiere este artículo deberán documentarse con una memoria justificativa y cuanta otra documentación determine el Ministro de Fomento por considerarla precisa para la adopción de la decisión procedente.

Las modificaciones a que se refiere este artículo únicamente podrán ser puestas en práctica una vez transcurridos siete días desde que hayan sido anunciadas al público por el concesionario, sin que dicho anuncio pueda ser previo al cumplimiento de los plazos señalados en los apartados anteriores, o a la

autorización de la Administración en aquellos casos en que resulta preceptiva.»

Cuarenta y seis. El artículo 83 queda redactado de la siguiente forma:

«1. En el título concesional se determinará el número mínimo y la capacidad de los vehículos que deben estar adscritos a la prestación del servicio concesional, o el número mínimo de plazas ofrecidas y las condiciones técnicas y de seguridad que han de reunir dichos vehículos, así como su antigüedad máxima y otras características exigibles, de acuerdo con las circunstancias propias del tráfico a atender.

A tal efecto, el Ministro de Fomento, con carácter general, o los correspondientes títulos concesionales, de forma individualizada, podrán exigir que el concesionario acredite que los vehículos que se hayan de adscribir a la concesión correspondan a una determinada categoría con arreglo a clasificaciones expresamente establecidas al efecto o que, en su caso, resulten de uso común en el ámbito del transporte de viajeros por carretera.

2. La empresa adjudicataria del servicio deberá comunicar a la Administración, antes de la formalización del título concesional, los vehículos concretos que adscriba a la concesión. Dichos vehículos, de los que la empresa habrá de disponer en virtud de alguno de los títulos previstos en el apartado 1 del artículo 48 de este reglamento, deberán reunir las condiciones técnicas y de capacidad establecidas en el título concesional.

El concesionario deberá comunicar también a la Administración, en su caso, el cambio de los vehículos adscritos a la concesión antes de hacerlo efectivo. Los vehículos adscritos para sustituir a los anteriores habrán de ajustarse, asimismo, a las condiciones del título concesional.

La modificación del número de vehículos establecido en el título concesional o de su categoría, número de plazas o condiciones técnicas y de seguridad deberá ser autorizada por la Administración, que podrá, asimismo, imponerla de oficio, resultando de aplicación lo dispuesto en el artículo 77 cuando dicha modificación implique una reducción del número de vehículos o una rebaja de las condiciones que se encontrasen señaladas en el título concesional.

3. Un mismo vehículo podrá ser utilizado en diversas concesiones de un mismo titular, figurando adscrito simultáneamente a las mismas, cuando dicha adscripción conjunta sea expresamente autorizada por la Administración por resultar compatible la prestación de todos o parte de los servicios de aquéllas con arreglo a sus respectivos calendarios, horarios y expediciones.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, ni de la adscripción de unos vehículos concretos, cuando su titular así lo comunique a la Administración y ésta no lo prohíba o establezca limitaciones al respecto, una concesión podrá ser atendida utilizando indistintamente cualquiera de los vehículos de que sea titular el concesionario, siempre que cumplan las condiciones establecidas en el título concesional. Dicho uso indistinto podrá hacerse extensivo, en su caso, a la flota de vehículos de otras empresas cuando se cumpla alguna de las tres condiciones siguientes:

a) Que tales empresas sean titulares de más del 50 por ciento del capital social de la empresa concesionaria.

b) Que la empresa concesionaria sea titular de más del 50 por ciento del capital social de tales empresas.

c) Que tanto el capital social de tales empresas como el de la empresa concesionaria sean de la titularidad de una misma persona, física o jurídica, en más de un 50 por ciento.

5. La utilización de vehículos prevista en los dos apartados anteriores no podrá en ningún caso consistir en la prestación conjunta sin solución de continuidad de los servicios correspondientes a varias concesiones, que sólo podrá ser autorizada con arreglo a lo previsto en los artículos 90 y 91.

Los servicios prestados conforme a lo previsto en este artículo mediante vehículos no adscritos a la concesión se considerarán, tanto a efectos de las correspondientes relaciones jurídico-privadas como de las obligaciones y responsabilidades de carácter administrativo, prestados por la empresa concesionaria, considerándose integrados en su organización empresarial los vehículos cedidos por otros transportistas.

6. En todo caso, los vehículos que presten los servicios de una concesión deberán estar señalizados, conforme a lo que a tal efecto determine el Ministro de Fomento, con el fin de facilitar la inmediata identificación de aquélla.»

Cuarenta y siete. El artículo 84 queda redactado de la siguiente forma:

«El concesionario deberá contar con una autorización habilitante para la realización de transporte discrecional de viajeros que ampare a los vehículos adscritos a la concesión. La utilización de dichos vehículos en servicios distintos de los concesionales estará, en todo caso, condicionada a que resulte asegurada la correcta prestación de estos últimos.

Por excepción, no será obligatorio contar con la autorización habilitante para la realización de transporte discrecional cuando ello se encuentre previsto en el título concesional, de conformidad con el artículo 68.2 de la LOTT.»

Cuarenta y ocho. El artículo 85 queda redactado de la siguiente forma:

«1. Para hacer frente a intensificaciones de tráfico que no puedan ser atendidas por los vehículos adscritos a la concesión podrán utilizarse otros no adscritos, ya disponga de ellos el concesionario o bien le hayan sido cedidos con conductor por otros transportistas por vía de colaboración. Dichos vehículos deberán estar amparados por la correspondiente autorización de transporte discrecional y cumplir las condiciones exigidas en el título concesional para los adscritos a la concesión.

Excepcionalmente, cuando al concesionario no le resulte posible atender las intensificaciones de tráfico mediante vehículos que cumplan las condiciones mínimas exigidas en el título concesional, podrá servirse de otros, ya sean propios o ajenos, de categoría o características inferiores, si bien en dicho supuesto deberá compensarse a los usuarios que hayan de viajar en ellos, conforme a las reglas que, a tal efecto, determine el Ministro de Fomento.

La utilización de vehículos no adscritos a la concesión prevista en este artículo únicamente podrá llevarse a cabo por vía de refuerzo, debiendo, en consecuencia, utilizarse en cada expedición al menos un vehículo de los adscritos.

2. El volumen de tráfico medido en vehículos-kilómetro servido mediante vehículos no adscritos a la concesión no podrá exceder del 30 por ciento del

tráfico total de ésta en cómputo anual, salvo que el título concesional, bien inicialmente o mediante una modificación posterior formalizada en los términos señalados en el artículo 77.3, señale un límite distinto en atención a circunstancias especiales que así lo justifiquen, relacionadas con la estacionalidad o irregularidad de la demanda atendida.

Cuando se supere el referido porcentaje durante dos años consecutivos, el órgano concedente procederá a modificar el título concesional, aumentando el número de vehículos que han de estar adscritos a la concesión en la proporción que corresponda, de conformidad con las reglas señaladas en el artículo 83.2.

3. El servicio se considerará en todo caso, tanto a efectos de las correspondientes relaciones jurídico-privadas como de las obligaciones y responsabilidades de carácter administrativo, prestado por la empresa concesionaria del servicio regular, considerándose los vehículos cedidos por otros transportistas a que se refiere este artículo integrados en su organización.

4. La utilización de vehículos de otros transportistas por vía de colaboración prevista en este artículo no podrá amparar la prestación conjunta de los servicios de distintas concesiones sin solución de continuidad, salvo que se obtenga la autorización a que se refiere el artículo 90.

5. A efectos de control de lo dispuesto en los apartados 2 y 3, el Ministro de Fomento establecerá las reglas en base a las cuales deberán cumplirse las siguientes obligaciones:

a) Sin perjuicio de las medidas de control previstas en el artículo 48.3, los concesionarios vendrán obligados a comunicar a la Administración los datos correspondientes a la utilización de vehículos no adscritos a la concesión.

b) Siempre que los servicios concesionales se estén prestando mediante vehículos de un transportista distinto al concesionario, deberá poder justificarse la relación jurídica en base a la cual se utilizan.

6. Lo dispuesto en este artículo no será de aplicación a los supuestos regulados en el 83.4.»

Cuarenta y nueve. El artículo 86 queda redactado de la siguiente forma:

«1. Los servicios de transporte público regular permanente de viajeros de uso general se prestarán respetando las tarifas establecidas en el título concesional, con las actualizaciones que hayan tenido lugar desde la formalización inicial o desde la última modificación de aquél.

Salvo que en el propio título concesional se establezca otra cosa, las tarifas señaladas en éste tendrán la consideración de máximas, pudiendo, en consecuencia, cobrar el concesionario a los usuarios cualquier precio inferior a aquéllas.

No obstante, cuando el concesionario reciba cualquier clase de ayuda económica de la Administración para el sostenimiento del servicio de que se trate, únicamente podrá aplicar tarifas inferiores a las máximas señaladas en el título concesional o aplicar cualquier género de descuentos o rebajas a los usuarios dando cuenta, con una antelación mínima de 15 días, a la Administración, la cual podrá prohibirlas o limitarlas.

2. El régimen tarifario de la concesión podrá establecerse:

a) Mediante una única tarifa viajero-kilómetro para todos los servicios y expediciones de la concesión.

b) Mediante distintas tarifas viajero-kilómetro específicas para cada uno de los servicios y expediciones de la concesión, o parte de ellos.

c) Mediante una tarifa viajero-kilómetro especial para aquellos servicios que por su comodidad, calidad, servicios complementarios u otras circunstancias la requieran.

d) Mediante tarifas zonales por viajero para cada zona por la que discurran los servicios de la concesión, independientemente del número de kilómetros realizados.

e) Mediante tarifas por viajero para todos los servicios de la concesión, independientemente de los kilómetros realizados.

3. En los supuestos previstos en las letras a), b) y c) el precio del billete para cada trayecto será el resultante de multiplicar la tarifa establecida por la distancia en kilómetros entre los puntos de origen y destino, pudiendo aplicarse, en su caso, los redondeos autorizados. Podrá, asimismo, en dichos supuestos, preverse un mínimo de percepción cualquiera que sea la distancia recorrida.

4. En las líneas interurbanas que tengan tráficos urbanos coincidentes con los de otros servicios de competencia municipal, las correspondientes tarifas individuales para dichos tráficos no podrán ser inferiores a las del servicio urbano municipal, salvo que el órgano concedente, por causas debidamente justificadas, autorice otra cosa, previo informe favorable del ente que tenga la competencia sobre el servicio urbano coincidente.

5. A petición del concesionario, la Administración podrá autorizar el establecimiento de expediciones diferenciadas de las ordinarias en las que se presten a los viajeros servicios complementarios o de mayor calidad a los previstos en el título concesional, cuyas tarifas serán libremente fijadas.

El otorgamiento de dicha autorización estará condicionado a que quede garantizada la posibilidad para todos los usuarios que así lo deseen de utilizar el servicio en otras expediciones en las condiciones previstas en el título concesional y a los precios contemplados en éste.

El número de expediciones autorizadas conforme a lo previsto en este apartado no podrá exceder del 50 por ciento de las que se realicen en un mismo día con idénticos origen y destino, ni desplazar a las ordinarias de los horarios más demandados.

No será necesaria la autorización a que se refieren los párrafos anteriores cuando se trate de servicios complementarios de utilización opcional por parte de los usuarios que se presten en las expediciones ordinarias y que se cobren de forma diferenciada únicamente a los usuarios que los utilicen.»

Cincuenta. El artículo 87 queda redactado de la siguiente forma:

«1. Dentro del segundo trimestre de cada año, la Administración procederá a una revisión de carácter general de las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera en régimen de concesión, la cual se ajustará a las siguientes reglas:

a) Dicha revisión tendrá como fundamento la modificación de los precios calculada como la variación anual de la media de los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística en el año natural anterior de los índices de precios al consumo (grupo general para el conjunto nacional) sobre la misma medida del año precedente (en adelante ΔIPC_{medio}) y

la modificación del número de viajeros-kilómetro realizados en cada concesión en el año natural anterior (en adelante Vkm_r) en relación con la misma magnitud correspondiente al año precedente (en adelante Vkm_{r-1}).

A estos efectos, la revisión se realizará calculando el coeficiente C , mediante la expresión:

$$C = 1 + \Delta IPC_{medio} - X,$$

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

$$X = 1/100 [(Vkm_r - Vkm_{r-1}) / Vkm_{r-1}]$$

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

$$0 \leq X \leq 1$$

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

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

b) Las revisiones tarifarias realizadas en ejecución de lo dispuesto en este apartado no estarán sujetas al régimen establecido en el artículo 16 del Real Decreto Ley 7/1996, de 7 de junio, de Medidas Urgentes de Carácter Fiscal y de Fomento y Liberalización de la Actividad Económica.

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

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

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

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

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

Cincuenta y uno. El artículo 88 queda redactado de la siguiente forma:

«1. La Administración deberá tener en cuenta la necesidad de compensar al concesionario, siempre que éste así lo solicite, por las obligaciones de servicio público que le sean impuestas con posterioridad a la formalización del título concesional y alte-

ren la relación entre costes y tarifa que en éste se contempla.

Cuando ello resulte posible, dicha compensación se instrumentará a través de una modificación de la tarifa de la concesión, que deberá formalizarse en los términos previstos en el artículo 77.3. En caso contrario, la compensación se llevará a efecto de forma directa por la Administración.

2. De conformidad con lo previsto en el artículo 19.4 de la LOTT, en aquellas concesiones urbanas, rurales, de débil tráfico, o en las que concurren circunstancias especiales que originen su falta de rentabilidad, en cuyos títulos concesionales figure inicialmente o sea introducida con posterioridad la obligatoriedad de la Administración de subvencionar o compensar los déficit de explotación, se realizará dicha compensación según lo establecido en los referidos títulos.»

Cincuenta y dos. El artículo 90 queda redactado de la siguiente forma:

«1. La Dirección General de Transportes por Carretera podrá autorizar la utilización de un mismo vehículo para servir conjuntamente los tráficos de dos o más concesiones que presenten puntos de contacto, a fin de que los servicios correspondientes a las mismas se presten sin solución de continuidad en el recorrido.

A los efectos de este reglamento, únicamente se entenderá que se produce solución de continuidad en la prestación de dos servicios, cuando entre uno y otro tenga lugar el transbordo de los viajeros.

2. Para que proceda el otorgamiento de la autorización prevista en el párrafo anterior, deberán cumplirse los siguientes requisitos:

a) Que las concesiones objeto de la autorización tengan en común un lugar de parada en el que puedan tomar o dejar viajeros con arreglo a sus respectivos títulos concesionales.

b) Que se respeten las reglas sobre prohibición de tráficos establecidas en el artículo 64, de tal forma que los tráficos atendidos sin solución de continuidad no podrán ser coincidentes con los que ya lo estén siendo por otros servicios regulares permanentes de uso general preexistentes integrados en una tercera concesión.

c) Que resulte acreditada la conveniencia de la prestación del servicio sin solución de continuidad en una valoración global, en la que se tendrán en cuenta tanto los intereses de los concesionarios como los de los usuarios de los servicios afectados.

d) Que resulte acreditada la improcedencia de establecer un servicio regular permanente de uso general nuevo e independiente para atender de forma unificada los tráficos que se pretenden prestar sin solución de continuidad.

e) Que no proceda la unificación de las concesiones respecto de las que se solicita la autorización, por no resultar adecuada la explotación general conjunta de todos o de la mayor parte de los servicios de ambas.

3. En el otorgamiento de la autorización a que se refiere este artículo y en la explotación de los servicios realizados a su amparo, se deberán tener en cuenta las siguientes reglas:

a) Los servicios prestados al amparo de esta autorización suponen una forma especial de colaboración entre transportistas, resultándoles de aplicación, en consecuencia, todas las reglas señaladas en los artículos 48.3 y 85, con excepción de lo dispuesto en el último párrafo del apartado 1 del segundo de

los artículos citados en relación con la necesidad de que el servicio se preste por vía de refuerzo.

b) El otorgamiento de la autorización regulada en este artículo no implica, por sí mismo, ninguna modificación de los tráficos de las concesiones afectadas.

Cuando se pretenda que los servicios prestados sin solución de continuidad atiendan tráficos que no se encontrasen expresamente incluidos en alguna de las concesiones, deberán modificarse éstos, previamente a la tramitación de la autorización prevista en este artículo, siguiendo para ello las reglas y procedimiento señalados en los artículos 79 y 80.

c) El otorgamiento de la autorización regulada en este artículo no implica, por sí mismo, ninguna modificación del calendario, expediciones, horarios o itinerario de las concesiones afectadas.

Cuando se pretenda que los servicios prestados sin solución de continuidad se realicen con horario, calendario o itinerario que no viniesen siendo utilizados previamente en las concesiones afectadas, será necesario que simultáneamente se modifiquen aquéllos, conforme al procedimiento señalado para ello en el artículo 82.

d) El otorgamiento de la autorización a que se refiere este artículo no altera el régimen tarifario de las concesiones afectadas, de tal forma que el precio cobrado a los usuarios de los servicios prestados sin solución de continuidad será la suma de los precios correspondientes a los trayectos realizados sobre el itinerario de cada una de las concesiones, conforme a sus respectivas tarifas.

e) La realización de una o más expediciones que atiendan los servicios de las concesiones afectadas sin solución de continuidad será obligatoria en los términos señalados en la correspondiente autorización.

Cuando los concesionarios decidiesen realizar un mayor número de expediciones sin solución de continuidad que las señaladas en la autorización, habrán de comunicar a la Administración, de forma conjunta y con una antelación mínima de 15 días, las que pretendan llevar a cabo, pudiendo aquélla establecer, en su caso, las limitaciones que estime convenientes.

Idéntico procedimiento deberá seguirse cuando se trate de reducir el número de expediciones realizadas sin solución de continuidad que se viniese prestando, pudiendo la Administración anular la autorización, previa audiencia de los interesados, cuando entienda que la reducción del número de expediciones priva a aquélla de contenido real.

f) La autorización se otorgará con un plazo de validez limitado, que en ningún caso podrá superar al de finalización de aquélla de las concesiones afectadas a la que reste menor tiempo de vigencia.

4. La validez de la autorización a que se refiere este artículo se extinguirá en los siguientes supuestos:

a) Cuando concluya el plazo de validez por el que fue otorgado.

b) Cuando el titular de alguna de las concesiones afectadas renuncie expresamente a la prestación conjunta.

c) Cuando la Administración, de oficio o a instancia de parte, determine la procedencia de establecer un servicio regular permanente de uso general nuevo e independiente para atender de forma unificada los tráficos afectados, previa celebración del correspondiente concurso en los términos señalados en la regla 3.^a del artículo siguiente.

5. La Administración podrá imponer, en idénticas condiciones a las anteriormente señaladas en este artículo, la realización sin solución de continuidad de expediciones correspondientes a concesiones distintas cuando, por razones de interés general, hubiese instado al titular de una de ellas a aumentar el número de expediciones que viene realizando y éste se negase a ello, siempre que se cuente con la conformidad expresa del otro concesionario para la realización de las expediciones que resulten necesarias.»

Cincuenta y tres. El artículo 91 queda redactado de la siguiente forma:

«El otorgamiento de la autorización a que se refiere el artículo anterior se tramitará conforme a las siguientes reglas:

1.^a La solicitud se dirigirá por el titular o titulares de las correspondientes concesiones a la Dirección General de Transportes por Carretera, la cual, salvo que previa audiencia a los solicitantes estimase que acceder a la misma sería manifiestamente improcedente, realizará la tramitación del oportuno expediente. En dicho expediente deberán recabarse los informes del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, así como de las comunidades autónomas afectadas, que habrán de ser emitidos en un plazo no superior a 15 días.

2.^a Si de las actuaciones a que se refiere el apartado anterior se dedujera la conveniencia de que el servicio se preste sin solución de continuidad y la improcedencia de establecerlo con carácter independiente, ponderándose a tal efecto la rentabilidad de éste y la repercusión de su establecimiento en las líneas existentes, así como la inadecuación de la explotación general conjunta de las concesiones, se otorgará la autorización solicitada, determinándose en la misma las condiciones de prestación del servicio.

3.^a Si tras la tramitación del expediente subsisten dudas acerca de la procedencia del establecimiento del servicio como independiente o de la rentabilidad de éste con una tarifa igual o inferior a los precios que resultarían de la aplicación de lo señalado en la letra d) del artículo 90.3, la Administración podrá someter a concurso su adjudicación, quedando la autorización de prestación conjunta sin solución de continuidad condicionada a que el concurso quede desierto o a que, en su caso, hubiera de adjudicarse con una tarifa superior a la anteriormente referida.»

Cincuenta y cuatro. El artículo 92 queda redactado de la siguiente forma:

«1. La Administración, de oficio o a instancia de parte, podrá acordar la unificación de dos o más concesiones independientes a efectos de que los servicios objeto de éstas sean prestados en régimen de unidad de empresa.

La inclusión de una concesión en un procedimiento de unificación sólo será posible a partir de que hayan transcurrido tres años de su plazo de vigencia y dejará de serlo cuando falten menos de dos para la finalización de aquél.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 146.5 de la LOTT, el pago de las sanciones pecuniarias señaladas en dicha Ley, impuestas por cualquier causa al concesionario mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, será requisito necesario para que pueda iniciarse a ins-

tancia suya un procedimiento de unificación de concesiones de las que sea titular.

2. La unificación se tramitará siguiendo las reglas que para el establecimiento de nuevos servicios se determinan en este reglamento, dándose audiencia a los titulares de las concesiones afectadas, después del plazo general de información pública, cuando la unificación se inste de oficio por la Administración.

3. El acuerdo de unificación solamente se considerará justificado cuando en el oportuno expediente resulte acreditado que la explotación general conjunta de los anteriores servicios contribuye a racionalizar la explotación de éstos o la red general de transportes, sin que, en ningún caso, suponga, en una valoración global, un empeoramiento de las condiciones en que el servicio se oferta a la mayoría de los usuarios afectados.

4. Cuando se lleve a cabo la unificación de concesiones, la Administración podrá realizar las modificaciones en las condiciones de explotación que resulten necesarias para una más adecuada prestación del servicio, de acuerdo con las características de la concesión unificada.

No obstante, únicamente podrán autorizarse en la unificación tráficos no incluidos en alguna de las concesiones que se unifiquen cuando quede debidamente justificada la inviabilidad o improcedencia de establecer un nuevo servicio independiente y la inexistencia de servicios coincidentes, siendo a tal efecto de aplicación reglas análogas a las establecidas en el artículo 80.

5. Los servicios unificados serán objeto de una nueva concesión, que comportará la extinción de las anteriores, y que tendrá como plazo de duración la media de los años de vigencia que les resten a las concesiones que se unifiquen, ponderados por el factor vehículos-kilómetro anuales.

La tarifa de la concesión unificada se establecerá de tal forma que la relación que guarde con los costes generados por su explotación sea la misma que la existente en el momento inmediatamente anterior a la unificación entre la media de las tarifas de las concesiones que se unifiquen, ponderadas por el factor viajeros-kilómetro medio de los últimos tres años, y la media de los costes generados por sus respectivas explotaciones, ponderados asimismo por el referido factor.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la tarifa que se establezca inicialmente a la concesión unificada no podrá ser superior en más de un 5 por ciento a la que tuviera señalada en el momento inmediatamente anterior a la unificación aquella de las concesiones que se unifican que la tuviera más baja.

6. La unificación de concesiones dará lugar a la expedición de un nuevo título concesional, debiendo la concesión unificada inaugurarse conforme a lo que al efecto se señala en los artículos 74 y 75.»

Cincuenta y cinco. El apartado 3 del artículo 94 queda redactado de la siguiente forma:

«La autorización referida se otorgará previa justificación de la empresa adquirente de su capacidad para la prestación del servicio y de la disponibilidad de los medios exigibles.

Dicha autorización no podrá ser concedida si no han transcurrido al menos tres años desde la formalización inicial del título concesional o desde una anterior transmisión, ni cuando falte un período inferior a dos años para la terminación del plazo concesional.

No serán, sin embargo, de aplicación tales plazos cuando se trate de un simple cambio en la forma jurídica de la empresa titular de la concesión.»

Cincuenta y seis. El artículo 95 queda redactado de la siguiente forma:

«1. Las concesiones se extinguirán por las causas siguientes:

a) Finalización del plazo por el que hubieren sido otorgadas.

b) Declaración de caducidad, de acuerdo con lo previsto en los apartados 2 y 4 del artículo 143 y 1 del 144 de la LOTT y en los apartados 2 y 4 del artículo 201 y 1 del 202 de este reglamento.

c) Muerte del empresario individual o extinción de la empresa gestora del servicio, salvo que se produzca la transmisión de las mismas en los términos previstos en el artículo anterior de este reglamento.

No se considerará que se ha extinguido la empresa cuando cambie simplemente su forma jurídica, pero se mantenga aquélla en sus aspectos económico y laboral.

d) Declaración de concurso del concesionario, determinada judicialmente, que imposibilite la prestación del servicio.

e) Supresión o rescate del servicio por razones de interés público, mediante la indemnización que corresponda, de acuerdo con lo legalmente establecido.

f) Renuncia del concesionario, que deberá haber sido anunciada por éste al órgano concedente con una antelación no inferior a doce meses con relación a la fecha en que pretenda cesar en la prestación del servicio.

g) Mutuo acuerdo entre la Administración y el concesionario.

h) Pérdida por el concesionario de los requisitos señalados con carácter general en el artículo 42, o de los específicamente incluidos en el título concesional, cuyo cumplimiento hubiera resultado necesario para el otorgamiento o posterior mantenimiento de la concesión, en los términos legal y reglamentariamente previstos.

i) Unificación con otras concesiones.

j) Aquellas que se establezcan expresamente en el título concesional.

2. Extinguida la concesión quedarán a favor del concesionario saliente los bienes e instalaciones que hubiera aportado para la explotación del servicio.

En los supuestos señalados en las letras a), b), c), d), f), g), h) y j) del apartado anterior, cuando no existan razones que aconsejen la supresión de los servicios que venían siendo prestados mediante la concesión extinguida, la Administración podrá convocar un nuevo concurso para el otorgamiento de una nueva concesión, dándose por cumplidos todos los requerimientos contenidos en el capítulo primero de este título, salvo que se pretendiese introducir modificaciones significativas en relación con los tráficos o el itinerario de la concesión extinta.

El pliego de condiciones de dicho concurso deberá ajustarse, básicamente, al contenido del título concesional extinguido.

No se admitirán en dicho concurso las ofertas que, en su caso, hubieran sido presentadas por el anterior concesionario, o en las que participe éste o cualquier otra empresa en la que sea titular de más

del 50 por ciento del capital social, cuando el fin de la concesión preexistente se haya debido a alguna de las causas señaladas en las letras b), d), f), g) o h) del apartado 1 de este artículo.»

Cincuenta y siete. El artículo 96 queda redactado de la siguiente forma:

«A los efectos previstos en los artículos 140.5 de la LOTT y 197.5 de este reglamento, se considerará abandono de una concesión la interrupción en la prestación de los servicios sin causa justificada durante más de 10 días consecutivos; quince no consecutivos en el transcurso de un período igual o inferior a 30 días; ó 40 no consecutivos en el transcurso de un período igual o inferior a 365 días, cuando se trate de concesiones que tengan expediciones todos los días. Cuando se trate de concesiones que no tengan expediciones todos los días, los referidos plazos se reducirán proporcionalmente y se computarán únicamente los días en los que estén establecidas expediciones.

Se consideran causas justificadas la huelga, el cierre patronal legalmente autorizado y las demás ajenas a la voluntad del empresario que igualmente impidan a éste la prestación del servicio.»

Cincuenta y ocho. El artículo 97 queda redactado de la siguiente forma:

«1. Cuando se produzcan los supuestos de rescate, renuncia o caducidad previstos en el artículo 95, la Administración, salvo que decida la supresión del servicio o asuma su gestión directa conforme a lo dispuesto en el artículo 71.2 de la LOTT, convocará en el menor plazo posible un nuevo concurso público para otorgar la concesión y, mientras tanto, podrá gestionar directa o indirectamente el servicio, utilizando, si ello resulta necesario o conveniente, los medios personales y materiales con los que aquél se venía prestando, asumiendo los resultados económicos de la explotación.

2. Cuando se utilicen los medios adscritos a la concesión extinguida en los supuestos señalados en el apartado anterior, deberá indemnizarse al concesionario de conformidad con lo previsto en la legislación sobre responsabilidad patrimonial de la Administración. No obstante, no procederá dicha indemnización en los siguientes supuestos:

a) Durante los doce meses siguientes a la declaración de caducidad, cuando la causa de la extinción de la concesión haya sido la señalada en la letra b) del artículo 95.1.

b) Durante el plazo que reste para cumplir doce meses desde la fecha de preaviso del concesionario que haya renunciado a su concesión, cuando éste no hubiera anunciado su intención con la antelación mínima exigida en la letra f) del artículo 95.1.

3. Cuando finalice el plazo concesional sin que haya concluido el procedimiento tendente a determinar la subsiguiente prestación del servicio, el concesionario, a requerimiento de la Administración, prolongará su gestión hasta la finalización de dicho procedimiento, sin que en ningún caso esté obligado a continuarla durante un plazo superior a doce meses.»

Cincuenta y nueve. El artículo 106 queda redactado de la siguiente forma:

«1. La autorización administrativa especial precisa para la realización de transportes regulares de uso especial se otorgará a las empresas que hayan convenido previamente la realización del transporte

con los representantes de los usuarios a través del correspondiente contrato o precontrato, siempre que cumplan los requisitos exigidos en el artículo 42.1 y se acredite la disponibilidad de los medios materiales necesarios para la prestación del servicio.

2. Se considerarán representantes de los usuarios, las personas que, en base a su específica posición respecto a éstos, asuman la relación con el transportista, tales como órganos administrativos competentes sobre centros escolares, propietarios o directores de colegios o centros de producción, representantes de asociaciones de padres de alumnos o de trabajadores, u otros similares.»

Sesenta. El artículo 108 queda redactado de la siguiente forma:

«Las autorizaciones para la realización de transportes regulares de uso especial se otorgarán por el plazo al que se refiera el correspondiente contrato con los usuarios, sin perjuicio de que el órgano en cada caso competente pueda exigir su visado con una determinada periodicidad a fin de constatar el mantenimiento de las condiciones que justificaron su otorgamiento.»

Sesenta y uno. El artículo 110 queda redactado de la siguiente forma:

«1. Las autorizaciones para la realización de transportes públicos discrecionales de mercancías y de viajeros en autobús se otorgarán en la modalidad de autorización a la empresa referida al conjunto de vehículos para los que, en cada momento, la Administración haya expedido una copia certificada de aquélla.

Como regla general, cada copia certificada de la autorización se expedirá referida a un vehículo concreto identificado por su matrícula.

No obstante, cuando las exigencias derivadas de la ordenación de una determinada modalidad o clase de transporte no hagan imprescindible la referida adscripción de las copias de la autorización a vehículos concretos, el Ministro de Fomento podrá acordar que aquéllas se expidan sin referirlas a priori a vehículo alguno, pudiendo por tanto realizar transporte a su amparo cualquier vehículo de que disponga el titular de la autorización en los términos previstos en el artículo 48.1 y reúna las condiciones exigidas en la misma.

2. Las autorizaciones para la realización de transportes públicos discrecionales de viajeros en vehículos de turismo se otorgarán referidas a un vehículo concreto, cuya identificación deberá figurar en las mismas.»

Sesenta y dos. El artículo 111 queda redactado de la siguiente forma:

«Las autorizaciones de transporte público discrecional de mercancías y de viajeros habilitarán para realizar servicios en todo el territorio nacional.

Como regla general dichas autorizaciones se domiciliarán en el lugar en que la empresa transportista tenga su domicilio fiscal. No obstante, el Ministro de Fomento podrá determinar aquellos supuestos excepcionales en que las autorizaciones podrán domiciliarse en un lugar diferente, por venir realizando la empresa una actividad económica distinta con anterioridad.»

Sesenta y tres. El artículo 112 queda redactado de la siguiente forma:

«Para el otorgamiento de autorizaciones de transporte público discrecional de mercancías o de

viajeros será necesario acreditar el cumplimiento de los requisitos previstos en los artículos 42 y concordantes de este reglamento.»

Sesenta y cuatro. El artículo 113 queda redactado de la siguiente forma:

«El otorgamiento de las autorizaciones de transporte público discrecional se realizará por el órgano competente en el lugar en que aquéllas hayan de estar domiciliadas y se documentará a través de la expedición de las correspondientes tarjetas de transporte, en las que se especificará el nombre de su titular, clase y domicilio de la autorización y demás circunstancias que se determinen por la Dirección General de Transportes por Carretera.

Cuando la autorización esté referida a un vehículo concreto, en la correspondiente tarjeta se hará constar asimismo su matrícula.

Cuando la autorización esté referida a un conjunto de vehículos concretos, el órgano competente expedirá, además, una copia certificada de aquélla referida a cada uno de tales vehículos, en la que se hará constar su matrícula, la cual tendrá un valor equivalente al de la autorización que reproduce.

Cuando la autorización no esté referida a priori a vehículo concreto alguno, el órgano competente expedirá un número de copias certificadas de aquélla igual al número de vehículos de que disponga su titular en los términos previstos en el artículo 48.3, las cuales tendrán, como en el caso anterior, un valor equivalente al de la autorización que reproducen.»

Sesenta y cinco. El artículo 114 queda redactado de la siguiente forma:

«No existirán límites cuantitativos al otorgamiento de autorizaciones para realizar transportes públicos discrecionales de mercancías ni de viajeros en autobús.»

Sesenta y seis. El artículo 115 queda redactado de la siguiente forma:

«Los vehículos de transporte mixto definidos en el apartado 5 del artículo 47 podrán realizar tanto el transporte de viajeros como el de mercancías que sus características técnicas permitan.

Para la realización de transporte con vehículos de dicha clase será necesaria la posesión de la preceptiva autorización administrativa, cuyo otorgamiento estará condicionado al cumplimiento simultáneo de los requisitos exigidos para la obtención tanto de la autorización de transporte de viajeros como de la de mercancías que correspondan en función de las características del vehículo y de la clase de transporte, público o privado, que se pretenda realizar con él.»

Sesenta y siete. El artículo 116 queda redactado de la siguiente forma:

«A efectos del cumplimiento de los requisitos señalados en el artículo 42.1, las autorizaciones de transporte mixto computarán, simultáneamente, como una autorización más tanto de transporte de mercancías como de viajeros de las que, en su caso, fuese titular la misma empresa.

En consecuencia, su titular podrá solicitar en cualquier momento el canje de una autorización de transporte mixto por otra de transporte de viajeros o mercancías referida al mismo vehículo, cuya clase vendrá determinada por las características de éste y

de la naturaleza del transporte, público o privado que se viniese realizando con él.»

Sesenta y ocho. El artículo 117 queda redactado de la siguiente forma:

«En aquellos supuestos en que las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros y de mercancías, o sus copias certificadas, estén referidas a vehículos concretos, éstos únicamente podrán sustituirse por otros cuando así lo autorice el Ministerio de Fomento mediante la referencia de la autorización o copia al nuevo vehículo.

Asimismo, deberá autorizar el Ministerio de Fomento, en los referidos supuestos, la continuidad de la vigencia de las autorizaciones de transporte o sus copias, cuando se realicen modificaciones de las características de los vehículos a los que estén referidas que afecten a su masa máxima autorizada, capacidad de carga, número de plazas u otras condiciones técnicas.

La sustitución de los vehículos y la modificación de sus características estará condicionada a que éstas no impliquen un aumento del número de plazas o de la capacidad de carga o masa máxima autorizada que, en su caso, contradiga la naturaleza de la autorización de que se trate, así como al resto de condiciones referidas a la antigüedad del vehículo sustituto o la entidad de la modificación que, en su caso, establezca el Ministro de Fomento.»

Sesenta y nueve. El artículo 118 queda redactado de la siguiente forma:

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

No obstante, el Ministro de Fomento podrá señalar la transmisibilidad de dichas autorizaciones, en aquellos supuestos en que, conforme a lo que se señala en el artículo 110, éstas o sus copias se otorguen referidas a vehículos concretos cuya identificación figure en las mismas y tal otorgamiento se encuentre sometido a limitaciones por razones de la antigüedad de los vehículos o de otro tipo.

2. Las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo serán transmisibles cuando lo sean asimismo las licencias habilitantes para la realización de transporte urbano en esta clase de vehículos.

3. En todo caso, la transmisión de autorizaciones de transporte estará subordinada a que los adquirentes cumplan los requisitos de carácter personal previstos en el artículo 42 y concordantes de este reglamento, así como al cumplimiento de las reglas específicas que, en su caso, determine el Ministro de Fomento, el cual podrá en especial condicionarla a que la empresa transmitente tenga una determinada antigüedad como titular de la autorización, no haya disminuido el número de autorizaciones o copias de que era titular en un determinado período de tiempo, o a que se produzca la transmisión de la totalidad de la empresa.

Dicha transmisión requerirá la novación subjetiva de la autorización y, en su caso, de sus copias certificadas a favor del adquirente por parte de la Administración.»

Setenta. El artículo 119 queda redactado de la siguiente forma:

«En aquellos supuestos en que el transporte se realice al amparo de una autorización específica-

mente referida al vehículo de que se trate, deberá llevarse a bordo de éste el original de la tarjeta en que se documente dicha autorización.

Cuando se realice al amparo de una autorización referida al conjunto de vehículos de la empresa para los que la Administración haya expedido las correspondientes copias certificadas, deberá llevarse a bordo del vehículo la copia que corresponda, cuando ésta se encuentre expresamente referida a aquél, o cualquiera de las copias de que disponga la empresa en caso contrario.»

Setenta y uno. El artículo 123 queda redactado de la siguiente forma:

«El otorgamiento de las autorizaciones habilitantes para la realización de transportes discrecionales interurbanos en vehículos de turismo estará condicionado a que el solicitante sea previamente titular de la licencia municipal que habilite para la prestación de la misma clase de servicios en el ámbito urbano.

La autorización de transporte interurbano deberá domiciliarse en el mismo municipio que hubiese otorgado la licencia de transporte urbano.

La pérdida o retirada por cualquier causa legal de la licencia de transporte urbano dará lugar a la cancelación de la autorización habilitante para la realización de transporte interurbano, salvo que se den las circunstancias previstas en el artículo siguiente.»

Setenta y dos. El artículo 124 queda redactado de la siguiente forma:

«Excepcionalmente, podrán otorgarse autorizaciones habilitantes para la prestación de servicios interurbanos, aún cuando el municipio competente no hubiese otorgado previamente la correspondiente licencia municipal, si concurren las siguientes circunstancias:

a) Que haya sido denegada la correspondiente licencia municipal habilitante para la realización de transporte urbano, o no haya recaído resolución expresa en el plazo de tres meses a partir de su petición.

b) Que la autorización haya de domiciliarse en un núcleo de población de menos de 5.000 habitantes.

c) Que la oferta de transporte público discrecional en vehículos de turismo en la zona geográfica de que se trate, sea insuficiente para atender adecuadamente las necesidades de transporte interurbano, debiendo quedar dicha circunstancia plenamente justificada en el expediente.»

Setenta y tres. El artículo 125 queda redactado de la siguiente forma:

«Como regla general, los servicios a que se refiere esta sección, salvo en los supuestos exceptuados en los artículos 126 y 127, deberán iniciarse en el término municipal en que se encuentre domiciliada la autorización de transporte.

A tal efecto, se entenderá, en principio, que el origen o inicio del transporte se produce en el lugar en que son recogidos los pasajeros de forma efectiva.»

Setenta y cuatro. El apartado 3 del artículo 126 queda redactado de la siguiente forma:

«Las autorizaciones habilitantes para realizar servicios en las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta serán otorgadas por el Ente competente para el establecimiento del Área, o por el que desig-

nen las normas reguladoras de ésta, y, a efectos de lo dispuesto en el artículo 123, tendrán análoga consideración a la de las licencias municipales.

En el procedimiento de adjudicación de dichas autorizaciones deberán observarse los requisitos específicos establecidos para el otorgamiento de licencias municipales, siendo de aplicación las normas relativas a éstas en los servicios que se presten íntegramente dentro de dichas Áreas.»

Setenta y cinco. El artículo 127 queda redactado de la siguiente forma:

«1. No obstante lo dispuesto con carácter general en el artículo 125, los servicios de recogida de viajeros en puertos y aeropuertos que hayan sido previa y expresamente contratados, podrán ser prestados al amparo de autorizaciones de transporte discrecional en vehículo de turismo domiciliadas en municipios distintos a aquél en que se ubica el puerto o aeropuerto de que se trate, siempre que el destino de tales servicios se encuentre en el municipio en que esté domiciliada la autorización.

El Ministro de Fomento, y en sus respectivos ámbitos territoriales las comunidades autónomas que, por delegación del Estado ostenten la competencia para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte discrecional en vehículos de turismo, podrán extender el régimen señalado en este apartado a los servicios de recogida de viajeros en estaciones ferroviarias o de autobuses, cuando entiendan que ello contribuirá a dotar de una mayor fluidez y eficacia al sistema general de transporte público de viajeros.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, cuando las autorizaciones domiciliadas en el término municipal en que se ubiquen puertos o aeropuertos, u otros apartados, tales como, estaciones ferroviarias o de autobuses, ferias, mercados u otros similares en los que se genere un tráfico importante que afecte a varios municipios, no basten para atender ésta demanda de transporte, el ente competente en materia de transporte interurbano podrá establecer, previo informe de los municipios afectados, un régimen específico que incluya la posibilidad de que vehículos con autorización de transporte interurbano domiciliada en otros municipios realicen servicios con origen en los referidos puntos de generación de tráfico.

3. Los órganos en cada caso competentes pondrán especial atención en la vigilancia y control del cumplimiento de las condiciones exigibles para la prestación de los servicios que, con arreglo a lo dispuesto en los apartados anteriores, se inicien fuera del municipio en que se encuentre domiciliada la autorización; pudiendo limitarse o prohibirse por el órgano que ostente la competencia en el lugar de destino la realización de dichos servicios a quienes hubiesen incumplido tales condiciones de forma reiterada.»

Setenta y seis. El apartado 2 del artículo 135 queda redactado de la siguiente forma:

«Las autorizaciones para la realización de transporte público sanitario serán otorgadas por el órgano estatal o autonómico competente en materia de transporte interurbano.

La decisión administrativa sobre el otorgamiento de la autorización tendrá carácter reglado, pudiendo revestir carácter negativo, únicamente, cuando se incumpla alguna condición o requisito que resulte preceptivo, o cuando así deba resultar de la aplicación de los criterios de prestación del servicio y de

distribución territorial del mismo debidamente aprobados.»

Setenta y siete. El artículo 139 queda redactado de la siguiente forma:

«1. El transporte funerario deberá ser realizado por empresas de pompas fúnebres legalmente establecidas, teniendo la consideración de transporte privado complementario.

2. En la realización de los servicios de transporte funerario deberán respetarse las normas vigentes de policía mortuoria, debiendo cumplir los vehículos todos aquellos requisitos técnicos y sanitarios que, en su caso, establezcan los Ministerios de Industria, Turismo y Comercio y de Sanidad y Consumo.

3. Todas las empresas legalmente dedicadas a la realización de transportes funerarios podrán desarrollar esta clase de servicios en todo el territorio nacional, con independencia de su origen o recorrido, hasta el lugar en que se realice el enterramiento o se conduzca el cadáver.»

Setenta y ocho. El apartado 2 del artículo 156 queda redactado de la siguiente forma:

«Los transportes privados particulares de viajeros habrán de realizarse en vehículos de turismo.

Los transportes privados particulares de mercancías habrán de llevarse a cabo en vehículos ligeros, salvo que se trate del transporte de máquinas, animales o complementos destinados a la práctica personal de alguna actividad deportiva o recreativa que, por sus características, no resulte posible transportar en un vehículo de dicha categoría.»

Setenta y nueve. La letra b) del artículo 157 queda redactada de la siguiente forma:

«La empresa deberá disponer de los vehículos en régimen de propiedad, leasing o arrendamiento, en los términos, en este último caso, señalados en este reglamento.»

Ochenta. El artículo 158 queda redactado de la siguiente forma:

«1. La realización de transportes privados complementarios requerirá de autorización administrativa previa, salvo que se encuentren exentos de ello conforme a lo establecido en el artículo 41.

2. Las autorizaciones de transporte privado complementario habilitarán para realizar servicios de esta clase en todo el territorial nacional.

Dichas autorizaciones se otorgarán referidas genéricamente a la empresa y se documentarán siguiendo las reglas señaladas en el artículo 113 que resulten de aplicación para las autorizaciones de transporte público referidas a la misma clase de vehículos.

3. Para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte privado complementario de viajeros será necesaria la previa justificación de la necesidad de realizar el transporte para el que la autorización se solicite, de acuerdo con el número de empleados de los respectivos centros o de personas que, por su relación permanente con la actividad que se desarrolla en éstos, deban asistir habitualmente a los mismos por razones intrínsecas a la naturaleza o finalidad de la actividad empresarial que en ellos se desarrolla.

Para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte privado complementario de mercancías será necesario, asimismo, justificar la necesidad de

realización de éste según la naturaleza y volumen de la actividad de la empresa.

La Administración podrá, en función de los datos obtenidos, limitar el número de vehículos, o de las plazas o capacidad de carga de éstos, que puedan realizar transporte al amparo de la autorización.

4. El otorgamiento de autorizaciones de transporte privado complementario estará, asimismo, condicionado al cumplimiento de los requisitos que en relación con los vehículos, sus conductores u otras circunstancias establezca el Ministro de Fomento para garantizar el desenvolvimiento equilibrado del mercado de transporte.

5. Las autorizaciones de transporte privado complementario únicamente podrán ser transmitidas cuando simultáneamente se transmita al mismo adquirente la titularidad de la industria o negocio a cuyo servicio se encuentren afectas.»

Ochenta y uno. El apartado 1 del artículo 159 queda redactado de la siguiente forma:

«Son agencias de transporte de mercancías las empresas individuales o colectivas dedicadas a intermediar en la contratación del transporte de mercancías como organizaciones auxiliares interpuestas entre los cargadores y los transportistas.

La actividad de intermediación en la contratación de transporte no quedará desvirtuada por el hecho de que en su desarrollo se utilicen exclusivamente medios telefónicos, informáticos o telemáticos que obvien la relación directa y personal entre la agencia y sus clientes.»

Ochenta y dos. El apartado 1 del artículo 170 queda redactado de la siguiente forma:

«Serán de aplicación, en relación con el ejercicio de la actividad de transitario las mismas reglas establecidas para las agencias de transporte de mercancías en relación con las siguientes cuestiones:

a) Libertad para escoger la vía, modo y clase de transporte que estimen conveniente cuando no estuvieran previamente pactados.

b) Posibilidad de realizar su intervención en relación con los transportes efectuados en cualquier modo.

c) Obligatoriedad de contratar con transportistas debidamente autorizados.

d) Posibilidad de utilizar la colaboración de otros transitarios o agencias de transportes.

e) Posibilidad de desarrollar su actividad utilizando exclusivamente medios telefónicos, informáticos o telemáticos que obvien la relación directa y personal entre la agencia y sus clientes.»

Ochenta y tres. El artículo 175 queda redactado de la siguiente forma:

«1. Para el otorgamiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos sin conductor será necesario que la persona física o jurídica solicitante cumpla los siguientes requisitos:

a) Disposición de, al menos, un local u oficina dedicado a la actividad de arrendamiento, con nombre o título registrado, abierto al público previo cumplimiento de los requisitos legales sobre apertura de locales u oficinas. La dedicación de dichos locales y oficinas a la referida actividad sólo resultará compatible con la de cambio de moneda, no pudiendo, en consecuencia, realizarse ninguna otra distinta de éstas en los mismos.

b) Disposición, a título de propiedad o arrendamiento financiero, del número mínimo de vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento que

determine el Ministro de Fomento en función de las circunstancias concurrentes en el mercado.

c) No superación de los límites de antigüedad de los vehículos que, en su caso, determine el Ministro de Fomento, en función de las circunstancias concurrentes en el mercado.

d) Suscripción de los seguros de responsabilidad civil por daños que resulten obligatorios conforme a la legislación vigente.

e) Disposición de garajes o lugares de aparcamiento cuando así lo exija el Ministerio de Fomento o la comunidad autónoma competente por delegación del Estado para el otorgamiento de las correspondientes autorizaciones, debiendo ésta respetar las reglas que, en su caso, el referido Ministerio establezca.

f) Las demás que, por resultar necesarias para el adecuado ejercicio de la actividad, determine el Ministro de Fomento, o, de acuerdo con las previsiones realizadas por éste, la comunidad autónoma competente por delegación del Estado para el otorgamiento de las correspondientes autorizaciones, debiendo ésta respetar las reglas que, en su caso, el referido Ministro establezca.

2. Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos sin conductor habilitarán para la prestación del servicio sin limitación de radio de acción.

Una vez obtenida la correspondiente autorización, su titular podrá abrir sucursales o locales auxiliares en lugares distintos de aquél en que se encuentre domiciliada dicha autorización, siendo suficiente, a tal efecto, la previa comunicación de la referida apertura al órgano competente en materia de transportes por razón del lugar en que aquéllos se ubiquen, haciendo expresión de los datos identificadores del local, a fin de posibilitar la inspección y control de las actividades realizadas en el mismo. Tales locales deberán cumplir, en todo caso, idénticas exigencias a las establecidas en la letra a) del apartado anterior.

Tan pronto reciba la mencionada comunicación, el órgano competente procederá a realizar la anotación de la nueva sucursal o local auxiliar en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.

Al objeto de facilitar la satisfacción de los fines perseguidos por la Ley Orgánica 1/1992, de 21 de febrero, sobre Protección de la Seguridad Ciudadana, el órgano competente para el otorgamiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos sin conductor notificará al Subdelegado del Gobierno de la provincia en que se domicilien la relación de las autorizaciones otorgadas, así como de las sucursales o los locales auxiliares cuya apertura se le hubiera comunicado.»

Ochenta y cuatro. La letra a) del artículo 177 queda redactada de la siguiente forma:

«El contrato de arrendamiento, salvo lo dispuesto en la sección 2.ª de este capítulo, deberá referirse únicamente a la puesta a disposición del vehículo sin conductor, no pudiendo ir acompañado de otro concertado con la misma empresa relativo al personal conductor o acompañante.»

Ochenta y cinco. El artículo 178 queda redactado de la siguiente forma:

«1. Cuando el vehículo arrendado vaya a destinarse a la realización de cualquier tipo de transporte sujeto a autorización o concesión administrativa, será necesario que se le adscriba con carácter previo

la correspondiente autorización de transporte, o una copia certificada de ésta, de la que deberá ser titular el arrendatario.

A fin de acreditar la disponibilidad del vehículo arrendado, necesaria para el otorgamiento de la autorización de transporte, será suficiente un precontrato o documento análogo en el que las partes se comprometan a realizar el arrendamiento y en el que figure el plazo de duración de éste, la identificación de la empresa arrendadora y de la autorización de arrendamiento con que ésta cuente, así como los datos del vehículo de que se trate.

Antes de la formalización del contrato definitivo de arrendamiento, la empresa arrendadora deberá exigir al arrendatario que cuente con la correspondiente autorización de transporte, cuando se trate de autobuses o vehículos pesados de mercancías.

2. Las prescripciones de este artículo y del anterior no serán de aplicación en los supuestos de utilización, por empresas de transporte, de vehículos de otros transportistas, a través de las fórmulas de colaboración legalmente previstas.»

Ochenta y seis. El artículo 180 queda redactado de la siguiente forma:

«1. Fuera de los supuestos de colaboración entre transportistas legalmente previstos, únicamente podrán arrendarse con conductor los vehículos de turismo. Dicho arrendamiento tendrá a todos los efectos administrativos la consideración de actividad de transporte.

2. Para la realización de la actividad de arrendamiento con conductor será precisa la obtención, para cada vehículo que se pretenda dedicar a la misma, de la correspondiente autorización administrativa que habilite al efecto.»

Ochenta y siete. El artículo 183 queda redactado de la siguiente forma:

«De conformidad con lo establecido en el artículo 127 de la LOTT, tendrán la consideración de estaciones de transporte por carretera de viajeros o de mercancías, los lugares destinados a concentrar las salidas, llegadas y tránsitos a las poblaciones de los vehículos de transporte público que reúnan las condiciones mínimas establecidas en los artículos siguientes.

En ningún caso tendrán la consideración de estaciones de transporte los terrenos e instalaciones destinados únicamente a garaje, estacionamiento de vehículos o almacenamiento de mercancías.»

Ochenta y ocho. El artículo 184 queda redactado de la siguiente forma:

«1. Las estaciones de transporte de viajeros deberán cumplir, como mínimo, las siguientes condiciones:

a) Contar con accesos, para entradas y salidas de los vehículos, configurados de modo que no produzcan interferencias entre los mismos ni alteraciones sensibles en la capacidad de circulación normal por las vías colindantes.

b) Contar con accesos para entradas y salidas de los viajeros, independientes de los vehículos.

c) Poseer dársenas cubiertas en número suficiente para los aparcamientos simultáneos que se precisen.

d) Tener andenes cubiertos para subida y bajada de viajeros.

e) Contar con zonas de espera independientes de los andenes.

f) Contar con instalaciones de servicios sanitarios.

g) Poseer dependencias, de uso común o individualizado, para la facturación, consigna y venta de billetes, así como oficina de información, ya sean explotadas por medios propios o a través de terceros.

h) Las demás que, de acuerdo con las características de los servicios que cada estación haya de atender, determine el Ministro de Fomento o las comunidades autónomas.

2. El Ministro de Fomento, previo informe del Comité Nacional del Transporte por Carretera y del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, podrá establecer una clasificación de estaciones de transporte en diversas categorías, en función de la dotación y servicios con que éstas cuenten, a efectos de facilitar la planificación en relación con el establecimiento de esta clase de infraestructuras y la información a sus usuarios.»

Ochenta y nueve. El artículo 185 queda redactado de la siguiente forma:

«Las estaciones de transporte de mercancías deberán cumplir, como mínimo, las siguientes condiciones:

a) Ubicación en zona próxima a los núcleos de contratación o intercambio y generación de cargas.

b) Carácter público, esto es, que puedan ser utilizadas por cualquier vehículo de transporte o transportista legalmente establecido, con las únicas restricciones que se establezcan en sus normas específicas de explotación.

c) Acoger en su recinto un conjunto de servicios e instalaciones donde se desarrollen actividades relacionadas o vinculadas al transporte e integrados, a su vez, en funciones o tareas específicas de la estación o al servicio de la misma, tales como almacenaje, manipulación, clasificación, depósito, grupaje o distribución de las mercancías.

d) Poseer, dentro de una zona identificada y delimitada, accesos controlados para los vehículos, así como contar con playas, viales de maniobra y aparcamientos adecuados para vehículos pesados.

e) Contar con naves de consolidación y fraccionamiento de cargas dotadas de muelles para recibir o expedir las mercancías, así como con naves de almacenamiento.

f) Contar con instalaciones para la atención de las tripulaciones de los vehículos, tales como lugar de restauración, sala de descanso o de espera, así como de los servicios adecuados destinados al aseo personal.

g) Las demás que, de acuerdo con las características de los servicios que cada estación haya de atender, se determinen por el Ministerio de Fomento o las comunidades autónomas.»

Noventa. El artículo 186 queda redactado de la siguiente forma:

«Tendrán la consideración de centros de transporte de mercancías aquellas estaciones de transporte que dispongan de una superficie mínima de 150.000 metros cuadrados, de los cuales al menos 25.000 deberán estar ocupados por naves y almacenes destinados a actividades relacionadas con el transporte y la logística, siempre que sean gestionadas por una autoridad única, pública, privada o mixta, que garantice el desarrollo y la permanencia en el tiempo de los servicios y actividades para los que la instalación fue concebida.»

Noventa y uno. El artículo 187 queda redactado de la siguiente forma:

«Como categoría específica, tendrán la consideración de centros de transporte de mercancías especializados aquellos cuya actividad se desarrolle, principal o preferentemente, en relación con una determinada clase de mercancías o modalidad de transportes, tales como los dedicados al transporte de mercancías peligrosas, mercancías perecederas, cargas fraccionadas u otros.»

Noventa y dos. El artículo 193 queda redactado de la siguiente forma:

«La imputación de la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias se realizará de conformidad con lo previsto en el artículo 138.1 de la LOTT.

La responsabilidad de un determinado sujeto no excluirá la que legalmente corresponda a otro, aún en el supuesto de que aquélla se derive en ambos casos de lo dispuesto en un mismo apartado del artículo 138.1 de la LOTT.»

Noventa y tres. El artículo 197 queda redactado de la siguiente forma:

«De conformidad con lo establecido en el artículo 140 de la LOTT, se considerarán infracciones muy graves:

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

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

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

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

1.2 La realización de transportes públicos o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias careciendo de autorización por no haber realizado su visado reglamentario, salvo que dicha conducta deba calificarse como infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 199.8.

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

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

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

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

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

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

Asimismo, se considerará incluida en este apartado la realización de transporte llevando a bordo del vehículo utilizado una copia certificada de la autorización o licencia de que se trate específicamente referida a otro vehículo.

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

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

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

2. La realización de transporte público, o de actividades auxiliares o complementarias del transporte, incumpliendo alguno de los requisitos exigidos en el artículo 42.1 de la LOTT y en las letras a), b) y c) del artículo 42.1 de este reglamento.

3. La realización de transporte público o de actividades auxiliares y complementarias del mismo, incumpliendo alguno de los requisitos que resulten exigibles de conformidad con lo dispuesto en las letras b) y c) del artículo 48 de la LOTT y en las letras d), e) y f) del artículo 42.1 de este reglamento.

En todo caso, será constitutiva de esta infracción la realización del transporte o actividad de que se trate sin disponer del número mínimo de vehículos, conductores o locales abiertos al público o instalaciones que reúnan las condiciones establecidas, cuando así resulte obligatorio.

4. La cesión del uso de títulos habilitantes por parte de sus titulares a favor de otras personas, ya sea a título oneroso o gratuito.

Se considerará incluida en la anterior infracción cualquier forma de autorización, expresa o tácita, que permita la utilización del título de forma temporal o permanente por una persona, física o jurídica, distinta de aquella a cuyo nombre se encuentre expedido.

5. El abandono de las concesiones de transporte regular de viajeros o la paralización de los servicios de las mismas en los términos previstos en el artículo 96 de este reglamento.

6. La negativa u obstrucción a la actuación de los Servicios de Inspección que imposibiliten total o parcialmente el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas, así como la desatención total o parcial a las instrucciones o requerimientos de los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre o de las fuerzas que legalmente tienen atribuida la vigilancia de dicha clase de transporte.

Se entenderá incluido en el presente apartado todo supuesto en que las personas sometidas a la legislación de los transportes terrestres o sus representantes, impidan al personal de la Inspección o a los agentes que directamente realicen la vigilancia y control del transporte el desarrollo de las facultades que les corresponden conforme a lo señalado en los artículos 19 y 20 de este reglamento.

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

En todo caso, se considerará no aportada, y consecuentemente será constitutiva de la infracción tipificada en este apartado, la remisión a la Administración de la información extraída del tacógrafo digital o de la tarjeta del conductor sin la correspondiente firma digital u otros elementos destinados a garantizar su autenticidad.

Asimismo, se considerará obstrucción a los efectos de este artículo el supuesto en que, ante un requerimiento de la Inspección del transporte terrestre o de los agentes que directamente realicen la vigilancia y control del mismo, la empresa transportista o sus representantes se nieguen a señalar los datos identificadores del vehículo o conjunto de vehículos con el que se haya realizado o se esté realizando un determinado servicio de transporte, el origen y destino de éste o la fecha en que se realizó, o cualquier otro dato o circunstancia relativo al mismo que resulte relevante a los efectos de la actuación inspectora llevada a cabo.

En todo caso, se considerará incluida en la infracción tipificada en el presente apartado la desobediencia a las órdenes, verbales o escritas, impartidas por los Servicios de Inspección del transporte terrestre o por los agentes que directamente realicen las labores de vigilancia y control del mismo en el uso de las facultades que les están conferidas y, en especial, el incumplimiento de las órdenes de traslado de los vehículos en los supuestos legalmente previstos.

Se considerará también incluida en esta infracción la no comunicación al Subdelegado del Gobierno del lugar en que se encuentra un vehículo que, en su caso, deba ser precintado o la fecha en que regresará a su base en caso de no encontrarse en ésta en ese momento.

7. El quebrantamiento de las órdenes de inmovilización o precintado de vehículos o locales, así como la desatención a los requerimientos formulados por la Administración en los términos señalados en el artículo 202.2.

8. La falsificación de títulos administrativos habilitantes para la realización de transporte terrestre o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias, o de alguno de los datos que deban constar en aquéllos.

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

Se considerará incluida en el presente apartado la utilización de fotocopias, facsímiles, reprografías o cualquier otra forma de reproducción mecánica, electrónica o de otra naturaleza del título habilitante en sustitución de éste, cuando dicha reproducción contenga alteraciones respecto al original.

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

10. La manipulación del tacógrafo o sus elementos, del limitador de velocidad u otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo destinada a alterar su normal funcionamiento, así como la instalación de elementos mecánicos, electrónicos o de otra naturaleza destinados a alterar el correcto funcionamiento de los correspondientes instrumentos de control o modificar sus mediciones, aun cuando unos u otros no se encuentren en funcionamiento en el momento de realizarse la inspección.

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

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

Se considerará equivalente a su carencia la utilización de instrumentos o elementos no homologados, cuando preceptivamente hubieran de estarlo, o que sean distintos a los exigidos reglamentariamente.

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

A tal efecto, se considerará que tal carencia de hojas o datos es significativa, cuando resulte acreditado que falta, por vehículo o por conductor, el reflejo de más de un 30 por ciento de los kilómetros realizados durante el período requerido. A dicha circunstancia se equipará el hecho de que la documentación aportada no permita, por causa imputable a la empresa, determinar el número total de kilómetros realizados durante dicho período.

En todo caso, a los efectos de este apartado, así como del apartado 11 del artículo 198, se considerará que se carece de aquéllas hojas de registro cuyo contenido resulte ilegible, debido a su suciedad, deterioro u otra causa.

13. La falsificación de hojas de registro, tarjetas de conductor u otros elementos o medios de control que exista la obligación de llevar en el vehículo, así como el falseamiento de su contenido o alteración de las menciones obligatorias de la hoja de registro o tarjeta del conductor.

Se considerará, asimismo, constitutiva de dicha infracción cualquier utilización indebida de las referidas hojas, tarjetas o elementos destinada a modificar la información en ellos recogida o a anular o alterar el normal funcionamiento de los aparatos de control instalados en el vehículo.

Tendrá la misma consideración la presentación de documentos de carácter público o privado con objeto de justificar fraudulentamente la carencia de hojas de registro, tarjetas de conductor u otros elementos o medios de control que exista la obligación de llevar en el vehículo.

La responsabilidad por esta infracción corresponderá tanto a las personas que hubiesen falsificado los referidos elementos o colaborado en su falsificación o comercialización, como a quienes los hubiesen utilizado para encubrir las auténticas condiciones de realización de un transporte.

14. El falseamiento de cualesquiera documentos contables, estadísticos o de control que las empresas incluidas en el artículo 19 se encuentren obligadas a llevar o de los datos obrantes en dichos documentos.

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

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

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

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

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

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

15.5 El incumplimiento del régimen tarifario.

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

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

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

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

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

17.1 La autonomía económica y de dirección en la explotación de los servicios por parte del titular de la autorización, gestionando el transporte a su riesgo y ventura, con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial, en los términos señalados en el artículo 48.

17.2 La obligación del titular de la autorización o licencia de transporte de asumir la posición de porteador en todos los contratos de transporte que realice al amparo de dicha autorización o licencia, en los términos señalados en el artículo 48.

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

18.1 La realización de la actividad de intermediación en la contratación de transportes terrestres en calidad de comisionista en nombre propio, contratando en su propio nombre con los cargadores o usuarios y los titulares de autorizaciones de transporte, asumiendo frente a aquéllos la posición de transportista y frente a éstos las obligaciones y responsabilidades propias del cargador, en los términos señalados en los artículos 48 y 159.

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

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

M.M.A.	% de exceso total	% de exceso sobre un eje
De más de 20Tm.	+ 15%	+ 30%
De más de 10Tm. a 20Tm.	+ 20%	+ 40%
De hasta 10Tm.	+ 25%	+ 50%

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

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

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

Cuando se trate de un transporte de paquetería o mudanzas se presumirá, salvo prueba en contrario,

la concurrencia de causas de inimputabilidad respecto del cargador y el expedidor.

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

21. La realización de las operaciones de carga, estiba, desestiba o descarga por el propio conductor del vehículo contraviniendo las limitaciones que, en su caso, resulten de aplicación de conformidad con lo establecido en el artículo 4.3 del presente reglamento. La responsabilidad por dicha infracción corresponderá tanto a la empresa bajo cuya dirección actúe el conductor del vehículo como, en su caso, al cargador o remitente, expedidor, operador de transporte y consignatario o destinatario, salvo que alguno de ellos justifique respecto de sí mismo la existencia de causas de inimputabilidad.

22. No llevar insertada la correspondiente hoja de registro o tarjeta del conductor en el tacógrafo, cuando ello resulte exigible, llevar insertada una hoja de registro sin haber anotado el nombre y apellido del conductor o llevar insertadas las hojas de registro o tarjetas correspondientes a otro conductor.

A dicha conducta quedará equiparada la falta de impresión de los datos obrantes en el tacógrafo al inicio y a la finalización del viaje, en aquellos supuestos en que así resulte obligatorio, así como la falta de identificación del conductor en dicha impresión.

23. El incumplimiento de la obligación de suscribir los seguros que resulten preceptivos conforme a lo dispuesto en el artículo 21 de la LOTT y 5 del presente reglamento.

24. La carencia de hojas de registro del tacógrafo, de la tarjeta de conductor o de los documentos impresos que exista obligación de llevar en el vehículo.

Se considerará, asimismo, incluida en esta infracción la falta de realización de aquellas anotaciones manuales relativas a la actividad del conductor que exista obligación de llevar a cabo por parte de éste cuando el tacógrafo esté averiado.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

25.9 Incumplir las limitaciones de las cantidades a transportar.

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

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

25.12 Incumplir las normas sobre el grado de llenado.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

No obstante, el transportista quedará exento de responsabilidad por la comisión de la infracción tipificada en el apartado 25.6 si se acredita que, dadas las circunstancias de carga, él no pudo detectar la

falta de etiquetas de peligro en los bultos o envases.

A los efectos previstos en el presente apartado y en el artículo 198.24, tendrá la consideración de expedidor la persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa, figurando como tal en la carta de porte, y de cargador-descargador la persona física o jurídica bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga o descarga de la mercancía peligrosa.

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

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

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

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

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

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

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

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

Noventa y cuatro. El artículo 198 queda redactado de la siguiente forma:

«De conformidad con lo establecido en el artículo 141 de la LOTT, se considerarán infracciones graves:

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

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

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

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

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

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

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

3. El arrendamiento de vehículos con conductor fuera de las oficinas o locales establecidos en el artículo 182, así como la búsqueda o recogida de clientes que no hayan sido contratados previamente.

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

M.M.A.	% de exceso total	% de exceso sobre un eje
De más de 20Tm.	+ 6% hasta el 15%	+ 25% hasta el 30%
De más de 10Tm. a 20Tm.	+ 10% hasta el 20%	+ 35% hasta el 40%
De hasta 10Tm.	+ 15% hasta el 25%	+ 45% hasta el 50%

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación las reglas establecidas en el artículo 197.19.

5. El inadecuado funcionamiento imputable al transportista del tacógrafo, del limitador de velocidad o sus elementos u otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, cuando no haya de ser calificada como muy grave de conformidad con lo establecido en el artículo 197.10, o no pasar la revisión periódica de los mismos en los plazos y forma legal o reglamentariamente establecidos.

Se considerará incluido en esta infracción llevar el aparato, instrumento o medio de control de que se trate averiado durante un período de tiempo superior al que reglamentariamente se determine, así como no utilizar adecuadamente el selector de actividades del tacógrafo, carecer de los preceptivos precintos o placas, o llevarlos rotos o deteriorados, llevar el reloj del tacógrafo marcando una hora distinta a la del país de matriculación o, en su caso, del país en que se encuentre circulando el vehículo, y la utilización de un tacógrafo destinado para el uso de un solo conductor por dos o más conductores.

Asimismo, se considerará incluido en dicha infracción cualquier funcionamiento anómalo del tacógrafo imputable al transportista que no permita visualizar la información en él registrada o su impresión o transferencia electrónica en las condiciones legal o reglamentariamente establecidas.

6. El exceso superior al 20 por ciento en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida, así como la minoración superior a dicho porcentaje en los períodos de descanso establecidos, salvo que dicho exceso o defecto deba ser

considerado infracción muy grave, de conformidad con lo previsto en el artículo 197.20.

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

8. El incumplimiento por parte del conductor de la obligación de realizar por sí mismo determinadas entradas manuales o anotaciones en el tacógrafo o en las hojas de registro, en aquellos supuestos en que tal obligación se encuentre reglamentariamente establecida, salvo que deba calificarse como muy grave de conformidad con lo establecido en los apartados 22 ó 24 del artículo 197 o como leve por darse las circunstancias previstas en el apartado 5 del artículo 199.

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

10. La obstrucción que dificulte gravemente la actuación de los Servicios de Inspección del transporte terrestre, cuando no concurra alguno de los supuestos que, conforme a lo señalado en el apartado 6 del artículo anterior, impliquen que dicha obstrucción deba ser calificada como infracción muy grave.

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

11. La carencia no significativa de hojas de registro o de datos registrados en el tacógrafo o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa a disposición de la Administración, cuando dicha infracción no deba ser calificada como muy grave conforme a lo establecido en el artículo 197.12, considerándose cometida una infracción por cada vehículo o conductor del que se acredite la carencia no significativa de hojas o datos.

12. La falta de anotación de alta, en el Registro a que hace referencia el artículo 53 de la LOTT, incumpliendo lo establecido en el artículo 53.3 del presente reglamento, por parte de las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización.

13. La realización de transportes privados careciendo de la autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras del transporte terrestre, salvo que dicha infracción deba calificarse como leve al amparo de lo dispuesto en el artículo 199.8.

Se considerará que carece de autorización quien no hubiese realizado su visado reglamentario, incluso cuando se produzca por el supuesto regulado en el artículo 215.4.

14. La prestación de servicios públicos de transporte, utilizando la mediación de personas físicas o jurídicas no autorizadas para dicha mediación, sin perjuicio de la sanción que al mediador pueda corresponderle de conformidad con lo previsto en el artículo 197.1.

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

16. La venta de billetes para servicios de transporte de viajeros no autorizados y, en general, la mediación en relación con los servicios o actividades no autorizados, sin perjuicio de calificar la infracción como muy grave, de conformidad con el artículo 197.1, cuando no se posea título habilitante para realizar actividades de mediación.

17. El incumplimiento del régimen tarifario reglamentariamente establecido, salvo que, por tratarse de un transporte público regular de viajeros de uso general, deba calificarse como infracción muy grave de conformidad con lo establecido en el artículo 197.15.5.

18. El reiterado incumplimiento injustificado superior a 15 minutos de los horarios de salida en las cabeceras de las líneas de servicios públicos regulares de transporte de viajeros de uso general.

19. La carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales de la documentación de control, estadística o contable a cuya cumplimentación se encuentren obligadas las empresas incluidas en el artículo 19, así como la ocultación o falta de conservación de la misma y demora injustificada de la puesta en conocimiento o la falta de comunicación de su contenido a la Administración, salvo que deba ser calificada como infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los apartados 6, 14, 22 ó 24 del artículo 197.

Especialmente se considerará constitutiva de esta infracción la carencia del preceptivo documento en que deban formularse las reclamaciones de los usuarios y la negativa u obstaculización a su uso por el público, la carencia de las hojas que, en su caso, conformen los correspondientes documentos y la ocultación o demora injustificada de la puesta en conocimiento de la Inspección del Transporte de las reclamaciones o quejas consignadas en dicha documentación.

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

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

22. La utilización por parte del arrendatario de vehículos industriales arrendados con o sin conductor sin llevar a bordo el contrato de arrendamiento o una copia del mismo, o llevarlo sin cumplimentar, así como la falta de cuanta otra documentación resulte obligatoria para acreditar la correcta utilización del vehículo.

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

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

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

24.2 No incluir en los documentos de acompañamiento o indicar inadecuadamente alguno de los

datos que reglamentariamente deben figurar en ellos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

27. La contratación del transporte con transportistas o intermediarios que no se hallen debidamente autorizados, siempre que la contratación global de la empresa haya alcanzado el año de que se trate o el anterior el volumen de 15 vehículos en viajeros o 500 toneladas en mercancías.

Se entenderá incluida en este apartado la contratación por parte de las cooperativas de transportistas o sociedades de comercialización con transportistas no socios, fuera de los supuestos de colaboración legal o reglamentariamente establecidos.

No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, cuando quien actúa como cargador sea transportista, agencia de transportes, transitario, almaceñista distribuidor, cooperativa de transportistas o sociedad de comercialización no se tendrá en cuenta

el volumen mínimo de contratación global que en aquéllos se señala, considerándose cometida la infracción señalada en este apartado desde el primer transporte que se contrate con transportista o intermediario no autorizado.

28. El incumplimiento por las empresas arrendadoras de vehículos sin conductor de la obligación de exigir la correspondiente autorización de transporte al arrendatario, en los casos previstos en el artículo 178, y de las condiciones exigibles para la realización de su actividad.

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

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

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

Noventa y cinco. El artículo 199 queda redactado de la siguiente forma:

«De conformidad con lo establecido en el artículo 142 de la LOTT, se considerarán infracciones leves:

1. La falta de comunicación de cualquier dato o circunstancia que deba figurar en el Registro a que hace referencia el artículo 53 de la LOTT o que exista obligación por otra causa de poner en conocimiento de la Administración, con arreglo a lo que por la normativa en vigor se determine, salvo que dicha infracción deba ser calificada como grave conforme a lo establecido en el 198.12.

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

M.M.A.	% de exceso total	% de exceso sobre un eje
De más de 20Tm.	+ 2,5% hasta el 6%	+ 20% hasta el 25%
De más de 10Tm. a 20Tm.	+ 5% hasta el 10%	+ 30% hasta el 35%
De hasta 10Tm.	+ 6% hasta el 15%	+ 40% hasta el 45%

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación las reglas establecidas en el artículo 197.19.

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

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

5. El incumplimiento por parte del conductor de la obligación de realizar por sí mismo determinadas entradas manuales o anotaciones en el tacógrafo o en las hojas de registro, en aquellos supuestos en que tal obligación se encuentre reglamentariamente establecida, cuando, no obs-

tante no haberse realizado las anotaciones oportunas, resulte posible deducir bien del propio tacógrafo o de las hojas de registro inmediatamente anteriores y posteriores cuál debiera de haber sido su contenido.

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

Se equipara a la carencia de los referidos rótulos o avisos, aquellos supuestos en que por su ubicación o cualquier otra circunstancia relativa a su tamaño, legibilidad o redacción no resulte posible conocer su contenido por el público.

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

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

9. La realización de transportes públicos o privados sin llevar a bordo del vehículo la documentación formal que acredite la posibilidad legal de prestarlos o que resulte exigible para la determinación de la clase de transporte que se está realizando, salvo que dicha infracción deba ser calificada como muy grave o grave conforme a lo dispuesto en los artículos 197.1 y 198.13.

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

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

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

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

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

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

15. La salida de los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor del lugar en que habitualmente se encuentren guardados o estacionados sin llevar a bordo la hoja de ruta o llevándola sin cumplimentar, salvo los supuestos exceptuados reglamentariamente. No se apreciará esta infracción cuando la misma concorra con la establecida en el artículo 198.22.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

22. La realización del transporte con vehículos ajenos sobre los que no se tengan las condiciones de disponibilidad legalmente exigibles, así como utilizar para el transporte vehículos arrendados a otros transportistas o utilizar la colaboración de éstos fuera de los supuestos o incumpliendo las condiciones legalmente establecidas, salvo que deba ser considerada infracción muy grave, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 197. En idéntica infracción incurrirán las empresas que actúen como colaboradores, incumpliendo las obligaciones que les afecten.

A los efectos señalados en el presente apartado constituirá una infracción independiente cada uno de los transportes que se realicen una vez superados los porcentajes máximos permitidos.

No se apreciará esta infracción en relación con los servicios de transporte regular de uso general, siempre que se justifique la debida utilización en el transporte de que se trate de la totalidad de los vehículos que, conforme al correspondiente título concesional o autorización especial, deban estar adscritos a su realización.

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

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

23.2 Carecer el vehículo de las placas de identificación de características, cuando sean exigibles o llevarlas ilegibles, deterioradas o careciendo de alguna de las menciones esenciales, así como llevar paneles o etiquetas de peligro cuando ello no resulte exigible.

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

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

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

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

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

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

Noventa y seis. El artículo 200 queda redactado de la siguiente forma:

«1. Tendrán la consideración de infracciones independientes las que se cometan en relación con distintas expediciones, aún cuando los hechos infrinjan los mismos o semejantes preceptos.

No obstante, tratándose de servicios de transporte regular, cuando el incumplimiento de que se trate guarde relación directa con la actividad administrativa desarrollada en las oficinas de la empresa o con el vehículo utilizado y resulte acreditado que no podría haber sido corregido hasta el regreso de éste a la sede empresarial de la que inicialmente partió, dicho incumplimiento se considerará constitutivo de una sola infracción, aunque se hubiera mantenido durante las distintas expediciones parciales realizadas entre tanto.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, en aquellas expediciones en que la tripulación del vehículo esté formada por más de un conductor, los posibles incumplimientos en materia de tiempos de conducción y descanso de los conductores cometidos por cada uno de ellos constituirán infracciones independientes.»

Noventa y siete. El artículo 201 queda redactado de la siguiente forma:

«1. De conformidad con lo establecido en el artículo 143 de la LOTT, las sanciones por las infracciones tipificadas en los artículos anteriores se graduarán de acuerdo con la repercusión social del hecho infractor, la intencionalidad, la naturaleza de los perjuicios causados, la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido y la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora, conforme a las reglas y dentro de las horquillas siguientes:

a) Se sancionarán con apercibimiento o multa de hasta 200 euros las infracciones previstas en los apartados 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24 del artículo 199.

b) Se sancionarán con multa de 201 a 300 euros las infracciones previstas en los apartados 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 y 17 del artículo 199.

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

c) Se sancionarán con multa de 301 a 400 euros las infracciones previstas en los apartados 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 del artículo 199.

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

d) Se sancionarán con multa de 401 a 1.000 euros las infracciones previstas en los apartados 25, 26, 27, 28, 29 y 30 del artículo 198.

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

e) Se sancionarán con multa de 1.001 a 1.500 euros las infracciones previstas en los apartados 11,

12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24 del artículo 198.

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

f) Se sancionarán con multa de 1.501 a 2.000 euros las infracciones previstas en los apartados 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10 del artículo 198.

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

g) Se sancionará con multa de 2.001 a 3.300 euros las infracciones previstas en los apartados 24, 25 y 26 del artículo 197.

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

h) Se sancionará con multa de 3.301 a 4.600 euros las infracciones previstas en los apartados 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 y 23 del artículo 197.

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

i) Se sancionarán con multa de 4.601 a 6.000 euros las infracciones previstas en los apartados 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 y 14 del artículo 197.

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

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

k) Cuando fuera de aplicación lo previsto en los artículos 198.31 y 199.25, la cuantía de la sanción que en su caso corresponda imponer estará comprendida, respectivamente, dentro de los límites establecidos en las letras d), e) y f) y a) b) y c).

2. La comisión de la infracción prevista en el apartado 2 del artículo 197 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de todas aquellas autorizaciones de que fuese titular el infractor para cuya obtención resultaban exigibles los requisitos incumplidos.

La comisión de la infracción prevista en el apartado 3 del artículo 197 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de tantas autorizaciones o copias certificadas de las que fuese titular el infractor como resulte preciso a fin de restablecer el equilibrio reglamentariamente exigido entre número de autorizaciones y cumplimiento de las condiciones requeridas para su obtención y mantenimiento. No obstante, cuando el nivel de incumplimiento del requisito de que se trate afectase a una parte importante del conjunto de la actividad del infractor, podrá implicar la pérdida de validez de todas aquellas autorizaciones de que fuese titular para cuya obtención resultase exigible aquél. En todo caso, cuando esta infracción se cometiese por segunda vez en el espacio de doce meses, la sanción pecuniaria irá siempre acompañada, de la pérdida de validez de la totalidad de autorizaciones de que fuese titular el infractor.

La comisión de la infracción prevista en el apartado 4 del artículo 197, llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de cuantas autorizaciones, licencias o copias certificadas de idéntica clase a la utilizada fuese titular el transportista a cuyo nombre fue expedida por la Administración.

La comisión de la infracción prevista en el apartado 5 del artículo 197 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la declaración de caducidad de la concesión de que se trate y la inhabilitación para ser titular de ninguna concesión o autorización de transporte público regular de viajeros de uso general de nueva creación en el plazo de cinco años. Tampoco podrá la empresa inhabilitada tener una participación mayoritaria en el capital de ninguna otra que pretenda acceder a la titularidad de algunas de tales concesiones o autorizaciones.

La comisión de las infracciones previstas en los apartados 1 y 8 del artículo 197 podrá implicar, independientemente de la sanción pecuniaria que corresponda, el precintado del vehículo con el que se realiza el transporte o la clausura del local en el que, en su caso, se venga ejerciendo la actividad, en ambos supuestos durante el plazo máximo de un año, sin perjuicio del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan, y de las medidas que puedan arbitrarse para su garantía.

Cuando en la comisión de la infracción prevista en el apartado 10 del artículo 197, hubiesen intervenido talleres autorizados, con independencia de la sanción que corresponda, se propondrá al órgano competente la retirada de la correspondiente autorización.

3. Cuando sean detectadas durante su comisión en carretera infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los apartados 1, 4, 6, 8, 10, 19 ó 20 del artículo 197, 4 ó 6 del artículo 198, o bien alguno de los excesos en el tiempo de conducción tipificados en el apartado 3 del artículo 199, siempre que en este último supuesto la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino sea superior a 30 kilómetros, deberá ordenarse la inmediata inmovilización del vehículo hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, salvo que concurran circunstancias ligadas a la seguridad que aconsejen no hacerlo en el caso concreto de que se trate. A tal

efecto, los miembros de la inspección del transporte terrestre o agentes de las fuerzas actuantes que legalmente tienen atribuida la vigilancia del mismo habrán de retener la documentación del vehículo y, en su caso, la de la mercancía, así como la correspondiente autorización, hasta que se subsanen las causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo, en todo caso, responsabilidad del transportista la custodia del vehículo, su carga y pertenencias, así como los gastos que dicha inmovilización pueda ocasionar. Si se negara a satisfacerlos quedará inmovilizado el vehículo hasta que aquellos fueran satisfechos, aunque hubieran desaparecido las causas de la infracción.

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

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

Cuando el transportista no subsane los hechos que dieron lugar a la inmovilización del vehículo en el plazo de 15 días, el órgano competente para iniciar el expediente sancionador podrá ordenar su traslado desde el lugar en que inicialmente se hubiese inmovilizado a otro en el que quedará depositado hasta la subsanación de los referidos hechos. Los gastos que puedan ocasionarse por el traslado y depósito del vehículo serán por cuenta del titular de la autorización a cuyo amparo estuviese realizando transporte o, en su defecto, del titular del vehículo, el cual deberá abonarlos o garantizar su pago como requisito previo a la recuperación del vehículo.

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

4. Independientemente de las sanciones pecuniarias que correspondan de conformidad con este reglamento, la resolución sancionadora en que se aprecie el incumplimiento reiterado de las circunstancias previstas en los apartados 15 ó 16 del artículo 197, podrá acordar la caducidad de la concesión o autorización especial de que se trate con pérdida de la fianza y sin perjuicio del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan. Asimismo, la resolución sancionadora en que se aprecie el incumplimiento reiterado de las circunstancias previstas en los apartados 17 ó 18 del artículo 197, podrá dar lugar a la pérdida de validez de cuantas autorizaciones sea titular el infractor.

A los efectos previstos en este apartado se considerará que existe incumplimiento reiterado

cuando la correspondiente empresa haya sido sancionada, mediante resoluciones que pongan fin a la vía administrativa, por la comisión en un período de un año de tres o más infracciones de carácter muy grave por vulneración de las circunstancias previstas en los apartados 15, 16, 17 ó 18 del artículo 197.

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

Cuando las sanciones impuestas a personas que no acrediten su residencia en territorio español mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa no sean satisfechas en período voluntario, se podrá proceder, si el vehículo de que se trate hubiera quedado inmovilizado durante la tramitación del expediente, a su venta en pública subasta, en la forma que establezca el Ministro de Fomento, quedando el dinero obtenido afecto al pago del importe de la sanción, de los gastos originados por la inmovilización y la subasta, así como a los gastos que pudieran haberse producido como consecuencia de lo establecido en el último párrafo del apartado 3 anterior. El sobrante, si lo hubiere, quedará a disposición de la persona denunciada.

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

7. El plazo de precintado de vehículos, clausura de locales o retirada no definitiva de autorizaciones, se empezará a contar a partir de la fecha en que se lleve a efecto la ejecución material del acto por el órgano administrativo competente.»

Noventa y ocho. El artículo 202 queda redactado de la siguiente forma:

«1. La comisión de dos o más infracciones de las reseñadas en los apartados 1, 2, 3, 4 y 5 del artículo 197 en el espacio de un año, conllevará la inhabilitación del infractor durante un período de tres años para ser titular de cualquier clase de concesión, autorización o licencia habilitante para el ejercicio de la actividad de transporte o de cualquiera de sus actividades auxiliares y complementarias o formar parte del consejo de administración u órgano equivalente de una empresa que sea titular de tales concesiones, autorizaciones o licencias. Durante dicho período, tampoco podrá el así inhabilitado aportar su capacitación profesional a ninguna empresa transportista o de actividad auxiliar y complementaria del transporte.

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

Para que se produzca el supuesto de reincidencia señalado en este artículo las sanciones tenidas en cuenta deberán haber sido impuestas mediante

resolución que ponga fin a la vía administrativa. El período de inhabilitación comenzará a contarse desde el día siguiente a aquél en que se hubiese dictado la última de estas resoluciones.

2. En todos aquellos supuestos en que se constate la comisión de alguna de las infracciones tipificadas en los apartados 10 u 11 del artículo 197, ó 1.1, 1.2 y 5 del artículo 198, a la notificación del inicio del expediente sancionador se acompañará un requerimiento para que, en el plazo de un mes, el titular de la actividad acredite haber subsanado la deficiencia constitutiva de la infracción de que se trate y, cuando así no lo hiciere, se procederá a incoar un nuevo expediente sancionador, que se tramitará independiente del anterior, por la comisión de la infracción tipificada en el artículo 197.7.

3. A efectos de la determinación de los supuestos de reincidencia o habitualidad contemplados en este reglamento, se computarán todas las sanciones impuestas mediante resolución que hubiera puesto fin a la vía administrativa, sea cual fuere la autoridad o Administración competente que las hubiera dictado.»

Noventa y nueve. El artículo 203 queda redactado de la siguiente forma:

«1. No se impondrá sanción alguna por las infracciones a los preceptos de la LOTT sino en virtud de procedimiento instruido conforme a las normas del presente capítulo, y en lo no previsto por éstas, se estará a lo establecido en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y en el Reglamento del procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora aprobado por Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto.

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

Las sanciones de la legislación reguladora de los transportes terrestres prescribirán en los plazos y condiciones establecidos en dicha Ley.»

Cien. El artículo 204 queda redactado de la siguiente forma:

«La competencia para resolver los procedimientos sancionadores previstos en el presente título corresponderá, según los casos, a las comunidades autónomas a las que les esté atribuida de conformidad con lo previsto en la normativa vigente en relación con los transportes terrestres, a los Subdelegados del Gobierno de la provincia en que se haya cometido la infracción cuando derive de una inspección o control en frontera de transportes internacionales o a los órganos centrales de la Administración del Estado a los que le esté expresamente conferida.

Cuando la competencia corresponda a las comunidades autónomas, la incoación, instrucción y resolución se realizarán por los órganos que determine su normativa aplicable.

En los supuestos en que la competencia para resolver los procedimientos sancionadores esté atribuida a los Subdelegados del Gobierno, la incoación e instrucción corresponderá a los órga-

nos que integran las áreas funcionales del Ministerio de Fomento.

Lo dispuesto en los párrafos anteriores se entenderá sin perjuicio de la competencia de la Dirección General de Transportes por Carretera para tramitar y resolver los procedimientos incoados por los servicios directamente dependientes de la misma imponiendo las sanciones que, en su caso, correspondan. En este supuesto, será competente para resolver los procedimientos sancionadores el Director General. La incoación e instrucción de los procedimientos corresponderá a los órganos y unidades que integran la Subdirección General de Inspección de los Transportes por Carretera.»

Ciento uno. El artículo 205 queda redactado de la siguiente forma:

«El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en este reglamento se iniciará de oficio por acuerdo del órgano competente, bien por propia iniciativa o ya sea como consecuencia de orden superior, de actas o informes suscritos por los servicios de inspección, de la petición razonada de otros órganos o por denuncia.

El plazo máximo en que deberá notificarse la resolución del procedimiento sancionador será de un año, contado desde la fecha de iniciación del procedimiento. En el supuesto de no haberse notificado la resolución del procedimiento en dicho plazo, se producirá la caducidad del mismo, debiendo dictarse, en todo caso, resolución expresa de caducidad del expediente.»

Ciento dos. El artículo 206 queda redactado de la siguiente forma:

«Las denuncias de particulares, instituciones o asociaciones habrán de formularse por escrito al órgano competente.

Dichas denuncias no vincularán al órgano competente acerca de la posible incoación de un procedimiento sancionador, si bien deberá comunicar al denunciante su decisión al respecto.»

Ciento tres. El artículo 207 queda redactado de la siguiente forma:

«1. En toda denuncia formulada por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargados de la vigilancia del transporte terrestre, así como en las actas o informes suscritos por los Servicios de Inspección habrá de consignarse una sucinta exposición de los hechos; la matrícula del vehículo que, en su caso, hubiese intervenido en aquéllos; la identidad de la persona o personas presuntamente responsables de la infracción; la identidad, condición y destino del denunciante, que podrá realizarse a través de su número de registro personal, así como aquellas otras circunstancias y datos que contribuyan a determinar el tipo de infracción.

2. En las denuncias formuladas por particulares deberán constar además de los datos señalados en el apartado anterior, el nombre y apellidos, domicilio, número de documento nacional de identidad, o del documento equivalente en el caso de extranjeros.

Cuando se trate de denuncias formuladas en nombre de sociedades, asociaciones o instituciones, los datos indicados en el párrafo anterior se referirán al representante de las mismas que suscriba el escrito, debiendo hacer constar también el nombre

de la persona jurídica representada, así como su domicilio y el código de identificación fiscal o de otro Registro en que legalmente deban estar inscritas.»

Ciento cuatro. El artículo 208 queda redactado de la siguiente forma:

«Cuando en las actas o informes de los Servicios de Inspección o en las denuncias formuladas se observe la existencia de hechos que pudiesen ser constitutivos de infracción de la normativa reguladora de otros sectores, especialmente en lo referente al ámbito laboral, fiscal y de seguridad vial, se pondrán en conocimiento de los órganos competentes en función de la materia de que se trate.

Si una vez iniciada por éstos la tramitación, se desprende de sus actuaciones la indebida calificación o la existencia de una infracción de distinta naturaleza, deberán devolver el expediente al órgano competente en materia de transporte para que continúe la instrucción del expediente.»

Ciento cinco. El artículo 209 queda redactado de la siguiente forma:

«Con anterioridad a la iniciación del procedimiento sancionador, el órgano administrativo competente para su instrucción llevará a cabo de oficio cuantas actuaciones resulten adecuadas para la determinación, conocimiento y comprobación de los hechos en virtud de los cuales haya de dictarse la resolución, pudiendo, en su caso, acordar el archivo de las actuaciones cuando de éstas no se derivara responsabilidad.

A tal fin, y con objeto de establecer la posible existencia de alguno de los supuestos de reincidencia o habitualidad en la conducta infractora contemplados en este capítulo, deberán consultarse, en todo caso, los antecedentes obrantes en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.»

Ciento seis. El artículo 210 queda redactado de la siguiente forma:

«Recibida la información del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte, el instructor designado al efecto dará traslado al denunciado de los hechos que se le imputan, con expresión del precepto infringido, del precepto sancionador aplicable y de la sanción que, en su caso, habría de serle impuesta; de la identidad del propio instructor del procedimiento, con expresión del régimen de recusación, y de la del órgano competente para resolver el procedimiento sancionador y la norma que le atribuye tal competencia; advirtiéndole que dispone de un plazo de quince días para manifestar lo que a su derecho convenga, aportando o proponiendo las pruebas de que, en su caso, intente valerse.

A efectos de notificaciones se considerará domicilio del denunciado aquél que expresamente haya indicado y, en su defecto, tratándose de empresas de transporte o de actividades auxiliares y complementarias del transporte el que figure en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte, o tratándose de otro tipo de empresas el que figure en el Registro o Registros en que legalmente deban estar inscritas.

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

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 213, el pago de la sanción con la reducción del 25 por ciento implicará la conformidad con los hechos denunciados, la renuncia a formular alegaciones y la terminación del procedimiento, debiendo, no obstante, dictarse resolución expresa.»

Ciento siete. El artículo 211 queda redactado de la siguiente forma:

«Se dará traslado al denunciante de las alegaciones del denunciado, salvo que no aporten datos nuevos o distintos de los inicialmente constatados por el propio denunciante, para que informe en el plazo máximo de quince días. De no emitirse el citado informe en plazo, podrán proseguirse las actuaciones como corresponda. Si tales alegaciones se formularan en procedimiento incoado por denuncia de particulares, el denunciante será requerido además para que aporte pruebas sobre la veracidad de los hechos no admitidos por el denunciado.

Cuando así resulte necesario para averiguar o calificar correctamente los hechos o para determinar las posibles responsabilidades, el instructor acordará la apertura de un período de prueba. No obstante, podrá rechazar de forma motivada la realización de aquellas pruebas que hubiesen propuesto el denunciado u otros interesados en el procedimiento cuando considere que resultan improcedentes para determinar el alcance de los hechos denunciados o la posible responsabilidad de los sujetos intervinientes.»

Ciento ocho. El artículo 212 queda redactado de la siguiente forma:

«Ultimada la instrucción del procedimiento, el órgano instructor formulará propuesta de resolución, que se notificará al interesado para que, en el plazo de quince días, pueda presentar las alegaciones, documentos e informaciones que estime pertinentes. No obstante, se podrá prescindir de dicha notificación cuando no figuren en el procedimiento ni sean tenidos en cuenta en la resolución otros hechos ni otras alegaciones y pruebas que las aducidas por el propio interesado, siempre que en la notificación de la iniciación del expediente se hubiese advertido a éste que, de no efectuar alegaciones, dicha iniciación podría ser considerada propuesta de resolución.

Practicada, en su caso, la audiencia al interesado, el órgano instructor elevará la propuesta de resolución al órgano que legal o reglamentariamente tenga atribuida la competencia sancionadora para que dicte la resolución que proceda.

Cuando así se considere oportuno para garantizar la eficacia de la resolución sancionadora, ésta podrá suspender, cautelarmente y de forma expresa, el derecho del sancionado a transmitir los títulos habilitantes para la realización de transporte y los vehículos de que sea titular durante el tiempo que resulte estrictamente necesario para ello.»

Ciento nueve. El artículo 213 queda redactado de la siguiente forma:

«1. El pago de la sanción pecuniaria con anterioridad a que se dicte la resolución sancionadora implicará la terminación del procedimiento, debiendo señalarse así en la correspondiente resolución sancionadora. No obstante, en aquellos supuestos en que la sanción lleve aparejadas consecuencias no pecuniarias en aplicación de lo dispuesto en los artículos 201 y 202, deberá continuarse el procedimiento hasta su terminación por cuanto se refiere a tales consecuencias, dictándose en ese momento la oportuna resolución referida al contenido total de la sanción.

2. La resolución del procedimiento sancionador se notificará al denunciado, el cual podrá interponer recurso de alzada contra aquélla dentro del plazo de un mes, contado a partir del día de la notificación.

Dicho recurso de alzada será resuelto por el Delegado del Gobierno del que dependan, en el caso de sanciones impuestas por los Subdelegados del Gobierno, y por el Secretario General de Transportes cuando lo hayan sido por el Director General de Transportes por Carretera, o por el órgano que en cada caso corresponda cuando se trate de sanciones impuestas por una comunidad autónoma.

3. Las resoluciones que pongan fin a la vía administrativa serán recurribles ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.»

Ciento diez. El artículo 214 queda redactado de la siguiente forma:

«Los órganos de las distintas Administraciones Públicas competentes para sancionar las infracciones previstas en la legislación de los transportes terrestres comunicarán en un plazo de treinta días las sanciones que impongan al Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte, con objeto de que se realice su anotación en éste.

El plazo de treinta días mencionado en el párrafo anterior comenzará a contarse a partir del día en que se dictó la resolución sancionadora que puso fin a la vía administrativa.

Las comunicaciones que se remitan para su anotación en el Registro contendrán como mínimo los datos siguientes: número de expediente; nombre y apellidos y domicilio del infractor; número de su documento nacional de identidad o código de identificación fiscal, en su caso; matrícula del vehículo, en su caso; fecha de la infracción; breve exposición de los hechos sancionados y preceptos infringidos, así como la sanción impuesta; fecha de la resolución sancionadora y en la que se puso fin a la vía administrativa, y todos aquellos datos que se consideren necesarios. La información del Registro relativa a infracciones y sanciones estará a disposición de todas las Administraciones Públicas a las que afecte o interese.»

Ciento once. El apartado 4 del artículo 215 queda redactado de la siguiente forma:

«El pago de las sanciones pecuniarias señaladas en el presente reglamento, impuestas por resolución que ponga fin a la vía administrativa, será requisito necesario para que proceda el otorgamiento de nuevos títulos habilitantes para la realización de cualquier clase de transporte interior o internacional por carretera o de alguna de sus actividades

auxiliares y complementarias, así como para la realización del visado, la transmisión o la modificación de cualquiera de aquellos de que ya fuera titular el infractor.

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

Ciento doce. El artículo 216 queda redactado de la siguiente forma:

«En la imposición y ejecución de sanciones por infracciones cometidas por personas que no tengan su residencia en territorio español serán de aplicación las siguientes normas:

a) La cuantía de la multa se fijará provisionalmente por los servicios de inspección o los agentes de vigilancia del transporte por carretera, atendándose a lo dispuesto en la LOTT y en el presente reglamento.

b) El importe de la sanción deberá ser entregado en el momento de la denuncia, en concepto de depósito, en moneda de curso legal en España o de cualquier otro país respecto al que en España exista tipo oficial de cambio o mediante tarjeta de crédito, sin que por ello deba efectuarse reducción alguna. Por su parte, la autoridad o el agente denunciante deberá entregar al denunciado el escrito de denuncia y el recibo de depósito de la cantidad correspondiente.

c) La cantidad será entregada a resultas del acuerdo que en definitiva adopte la autoridad competente, a la que se remitirá aquélla en unión del escrito de denuncia.

d) La denuncia deberá tramitarse siguiendo el procedimiento establecido en el presente reglamento, reconociendo a los denunciados idénticos derechos que a los residentes en España.

e) El interesado contará con un plazo de un mes a partir del día siguiente al de la notificación para formular alegaciones y aportar las pruebas que estime pertinentes.

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

f) Si se dejase sin efecto la denuncia o se redujera el importe de la multa, se pondrá a disposición del interesado o de su representante la cantidad que en cada caso proceda.

g) Si el denunciado no hiciere efectivo el depósito del importe de la multa en el momento de la denuncia, se le permitirá, de acuerdo con lo que en su caso determine el Ministerio de Fomento, que señale persona o entidad que constituya caución suficiente y, de no lograrse ésta, el agente denunciante procederá a la inmovilización del vehículo. La inmovilización se realizará en un lugar que reúna las condiciones de seguridad suficientes y que garantice la efectividad de la medida tomada. Serán de aplicación en relación con dicha inmovilización las mismas reglas previstas en el apartado 3 del artículo 201 de este reglamento.

Una vez efectuada la entrega del importe de la sanción o prestada caución a su favor se permitirá continuar al vehículo, sin perjuicio de la inmovilización del mismo que, en su caso, proceda en aplicación de lo previsto en el artículo 201.3 antes citado.»

Ciento trece. El apartado 2 del artículo 219 queda redactado de la siguiente forma:

«Cuando se trate del precintado de vehículos, el Subdelegado del Gobierno o el órgano que tenga atribuida la competencia en la comunidad autónoma requerirá al sancionado para que, en un plazo no superior a ocho días, comunique el lugar en que se encuentra en esos momentos el vehículo a precintarlo, indicando la fecha de su regreso de no hallarse entonces en el lugar de su residencia, con apercibimiento de que de no contestar o de demorar dicho regreso por tiempo superior a diez días desde la notificación de dicho requerimiento, se dispondrá su localización y precintado en el lugar en que se encuentre por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargados de la vigilancia del transporte en carretera, considerándose ello, además, infracción muy grave, de conformidad con lo establecido en el artículo 140.6 de la LOTT y 197.6 de este reglamento.

En el citado requerimiento se comunicará al sancionado que debe indicar el lugar de su residencia en el que le interese que se practique el precintado y quede depositado el vehículo, advirtiéndole que tanto si no hace designación expresa, como si propone un lugar inadecuado, el vehículo precintado se situará en las dependencias de que el Subdelegado del Gobierno disponga o para estos fines contrate.

La competencia para la imposición de la sanción correspondiente a la falta relativa a la no contestación, o demora en el regreso superior a diez días previsto en el primer párrafo de este apartado, corresponderá al órgano competente para sancionar las infracciones en materia de transportes en el territorio en el que esté domiciliado el vehículo, dándose cuenta a tal efecto al mismo por el Subdelegado del Gobierno. Cuando dicho órgano no coincidiera con el que hubiera instado el procedimiento de precintado, la referida falta se notificará a éste, asimismo, por el Subdelegado del Gobierno.

En todo caso, los gastos devengados como consecuencia del depósito y, en su caso, del traslado del vehículo, serán de cuenta y cargo del sancionado.»

Ciento catorce. El artículo 222 queda redactado de la siguiente forma:

«Los vehículos destinados a la realización de transporte por carretera deberán tener instalado y llevar en funcionamiento durante su prestación el tacógrafo, el limitador de velocidad, así como otros mecanismos o instrumentos de control reglamentariamente exigidos o que resulten obligatorios de conformidad con las disposiciones contenidas en los convenios internacionales suscritos por España o en la normativa directamente aplicable en la Unión Europea.

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

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

Las personas que realicen los servicios y actividades previstos en este reglamento deberán cumplir y conservar en su domicilio empresarial, durante el plazo que se establezca a los efectos previstos en el artículo 19, la documentación de carácter administrativo o estadístico que, en su caso, se establezca.

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

Disposición transitoria primera. *Procedimientos ya iniciados.*

Los procedimientos tendentes al otorgamiento, modificación o transmisión de títulos habilitantes para la realización de transporte de viajeros o mercancías que se hubiesen iniciado antes de la fecha de entrada en vigor del presente real decreto, se tramitarán y resolverán conforme a las reglas y procedimientos hasta ese momento vigentes.

A tal efecto, únicamente se podrán considerar iniciados aquellos procedimientos en que al menos la solicitud del interesado hubiera sido registrada antes de la referida fecha de entrada en vigor.

Disposición transitoria segunda. *Títulos concesionales.*

Los documentos en que se encuentren formalizados los actuales títulos habilitantes para la realización de transportes públicos regulares de viajeros permanentes de uso general conservarán su validez.

No obstante, a partir de la entrada en vigor de este real decreto, deberá formalizarse en documento administrativo la modificación de las condiciones recogidas en dichos títulos habilitantes en todos aquellos casos en que, de conformidad con lo que en él se dispone, así resulte preceptivo.

Disposición transitoria tercera. *Extinción de determinadas concesiones.*

La Dirección General de Transportes por Carretera y los titulares de concesiones cuyo plazo de vigencia expire, por aplicación de lo dispuesto en el apartado 4 de la disposición transitoria segunda de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, con posterioridad a la entrada en vigor de este real decreto podrán acordar que se adelante la extinción de la concesión hasta cuatro años respecto de la fecha en que así correspondería por aplicación de lo establecido en el mencionado precepto.

En dicho supuesto, el referido concesionario podrá, no obstante lo dispuesto en el artículo 95.2 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, participar en el concurso que, en su caso, se convoque para el otorgamiento de una nueva concesión destinada a cubrir idénticos o similares servicios a los que venía prestando la extinta, conservando los derechos que le correspondían en virtud de lo dispuesto en el artículo 74.2 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y 73.3 de su reglamento.

Idéntica regla será de aplicación a las concesiones resultantes de una unificación en la que al menos una de las concesiones unificadas fuese consecuencia de la convalidación regulada en el mencionado apartado 4 de la

disposición transitoria segunda de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Disposición transitoria cuarta. *Autorizaciones de ámbito local.*

Las actuales autorizaciones de transporte público en vehículo pesado de mercancías de ámbito local conservarán su vigencia y radio de acción, estando su régimen jurídico sometido a las disposiciones del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo. No obstante, y con la salvedad establecida en la disposición transitoria segunda, no se otorgarán nuevas autorizaciones de transporte público en vehículo pesado de ámbito local a partir de la entrada en vigor del presente real decreto.

Las autorizaciones de ámbito local domiciliadas en las ciudades de Ceuta y de Melilla habilitarán para realizar transporte en la totalidad del área de la ciudad correspondiente y, en régimen de transporte combinado, entre dichas ciudades y cualquier punto del territorio peninsular español, así como para regresar desde éste con carga, pero en ningún caso para hacer transporte entre dos puntos distintos de dicho territorio peninsular.

Las autorizaciones de ámbito local domiciliadas en cualquier punto del territorio peninsular español habilitarán para realizar transporte entre dicho territorio y Ceuta o Melilla en régimen de transporte combinado cuando su radio de acción baste, con arreglo a lo previsto en el apartado 1, para amparar el transporte en la península hasta el puerto en el que el mismo haya de continuar, aunque no para hacer transporte interior en las citadas ciudades. Dichas autorizaciones habilitarán, asimismo, para realizar el regreso con carga desde Ceuta o Melilla a un punto concreto de la península, cuando su radio de acción baste para amparar el transporte en la península desde el puerto de arribada hasta dicho punto.

Previo acuerdo con las Comunidades Autónomas de las Illes Balears y de Canarias, podrá establecerse en relación con las mismas, de conformidad con lo previsto en la disposición adicional octava de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, un régimen análogo al establecido para Ceuta y Melilla.

Disposición transitoria quinta. *Canje de las tarjetas en que se documentan los títulos habilitantes para la realización de transporte discrecional de mercancías.*

Las tarjetas en que actualmente se documentan las autorizaciones habilitantes para la realización de transporte discrecional de mercancías, hasta ahora referidas a determinados vehículos, serán sustituidas por otras referidas a la empresa titular y sus correspondientes copias certificadas, ajustadas a lo dispuesto en la nueva redacción del título IV del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en los términos y con arreglo a los criterios y procedimiento que, a tal efecto, deberá establecer el Ministerio de Fomento en un plazo no superior a tres meses contados desde la entrada en vigor de este real decreto.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones, de igual o inferior rango, se opongan o contradigan lo establecido en el presente real decreto.

Disposición final única. Entrada en vigor.

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 27 de octubre de 2006.

JUAN CARLOS R.

La Ministra de Fomento,
MAGDALENA ÁLVAREZ ARZA

MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

19827 *REAL DECRETO 1226/2006, de 27 de octubre, por el que se regulan las actividades y el funcionamiento del Fondo para inversiones en el exterior y el Fondo para operaciones de inversión en el exterior de la pequeña y mediana empresa.*

Transcurridos ocho años desde la creación por la Ley 66/1997 del Fondo para Inversiones en el Exterior y del Fondo para Operaciones de Inversión en el Exterior de la Pequeña y Mediana Empresa y siete años desde la promulgación del Real Decreto 2815/1998, de 23 de diciembre, por el que se regulan las actividades y el funcionamiento de dichos fondos, y promulgada la Ley 30/2005, de 29 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2006, resulta conveniente considerar algunas modificaciones en su funcionamiento, dictadas tanto por la experiencia acumulada durante su actividad como por los cambios profundos sufridos en nuestro entorno económico.

Una de las principales limitaciones del Real Decreto 2815/1998, de 23 de diciembre, por el que se regulaban las actividades y el funcionamiento del Fondo para Inversiones en el Exterior y el Fondo para Operaciones de Inversión en el Exterior de la Pequeña y Mediana Empresa, era su rigidez al forzar a los fondos a promover la internacionalización de la empresa española a través exclusivamente de inversiones directas en los fondos propios de empresas constituidas en países extranjeros. Con ello impedía la inversión inicial en las denominadas sociedades vehiculares, establecidas generalmente en otros países distintos de los que finalmente serían los receptores de la inversión y muy utilizadas en este tipo de operaciones de inversión extranjera, mermando la capacidad de los fondos como apoyo para la promoción de las inversiones españolas en el exterior.

Además este enfoque era muy parcial ya que se centraba únicamente en inversiones productivas, dejando de lado múltiples aspectos que influyen en la internacionalización de la economía española como podrían ser la exportación, la transferencia de tecnología, la subcontratación, franquicias, la adquisición de créditos de carbono y penetración de marcas españolas, entre otras.

Considerar, como se hace en este real decreto, que los fondos pueden participar, directa o indirectamente, en los proyectos de inversión en el exterior, contribuirá a reducir la rigidez y la insuficiencia de la anterior normativa.

Mención especial merece la modificación del Fondo para Operaciones de Inversión en el Exterior de la Pequeña y Mediana Empresa (FONPYME). El escaso apro-

vechamiento por parte de la Pequeña y Mediana Empresa española de los instrumentos disponibles para su internacionalización hace necesaria una redefinición de aquellos. El hecho de que la Compañía Española de Financiación del Desarrollo, COFIDES S.A., sólo pueda participar en proyectos en países en desarrollo, limita su capacidad para ayudar a las Pequeñas y Medianas Empresas a establecerse en lo que puede ser su mercado más natural. De ahí la necesidad de modificar el criterio de coinversión estricta entre COFIDES S.A. y FONPYME, según el cual la aportación de COFIDES S.A. a un proyecto debía ser igual, y en las mismas condiciones, que la aportación de FONPYME.

Relajar este criterio de coinversión estricta tiene la consecuencia de que COFIDES S.A. podrá ayudar a la PYME a invertir en países desarrollados con el apoyo de los recursos de FONPYME pero sin utilizar sus recursos propios, que seguirán siendo destinados a proyectos en países en desarrollo. No obstante se establece como umbral mínimo de financiación de COFIDES S.A., en las operaciones cofinanciadas con FONPYME, el 25 por ciento.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Industria, Turismo y Comercio, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 27 de octubre de 2006,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Del Fondo para Inversiones en el Exterior (FIEX)

Artículo 1. *Operaciones del Fondo para Inversiones en el Exterior.*

1. De acuerdo con lo establecido en el apartado uno del artículo 114 de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social en su redacción actual de 29 de diciembre de 2005, dada por la disposición adicional cuadragésima tercera, párrafo uno de la Ley 30/2005 de 29 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2006, el Fondo para Inversiones en el Exterior tiene como finalidad promover la internacionalización de la actividad de las empresas, y, en general, de la economía española, a través de inversiones temporales y minoritarias en empresas situadas en el exterior, realizadas de forma directa o indirecta, y mediante participaciones en los fondos propios de dichas empresas y a través de cualesquiera instrumentos financieros participativos.

2. Las aportaciones realizadas con cargo y por cuenta del Fondo para Inversiones en el Exterior en empresas constituidas en el exterior se realizarán siempre en régimen de cofinanciación, a iniciativa de la empresa promotora del proyecto y de manera que ésta participe igualmente en la financiación de la empresa extranjera receptora de la inversión realizada por cuenta del Fondo.

Los límites de participación del fondo se determinarán, con carácter general, por el Comité Ejecutivo del Fondo, en función de criterios tales como la naturaleza de la operación, el sector concreto de la actividad de que se trate, la importancia de la participación relativa del promotor del proyecto, la existencia de efectos acumulativos sobre la política de fomento de la internacionalización de las empresas y en general de la economía española, así como el apoyo financiero a proyectos con interés español que se lleven a cabo en el exterior y cualesquiera otros criterios que resulten relevantes.

3. A efectos de asegurar un correcto funcionamiento del régimen de financiación arriba señalado el Comité Ejecutivo del Fondo elaborará y aprobará una guía opera-