



MINISTERIO  
DE LA PRESIDENCIA



Tengo el honor de dar traslado a esa Cámara del escrito de remisión y la documentación relativa al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres para adaptarla a diversos Reglamentos de la Unión Europea.

Madrid, 23 de mayo de 2011



SR. PRESIDENTE DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS



MINISTERIO  
DE LA PRESIDENCIA

En cumplimiento del Acuerdo adoptado por el Consejo de Ministros, en su reunión del día 13 de mayo de 2011, tengo el honor de remitir a V.E., en nombre del Gobierno, el Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, acompañado de la siguiente documentación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 88 de la Constitución:

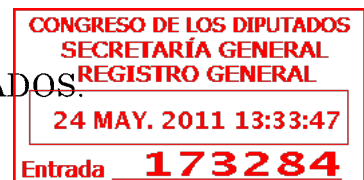
- Memoria del análisis de impacto normativo.

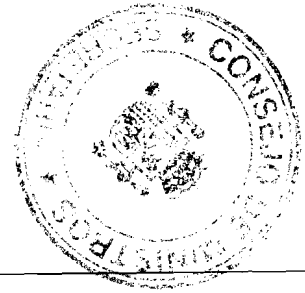


Madrid, 23 de mayo de 2011  
EL MINISTRO DE LA PRESIDENCIA

Ramón Jáuregui Atondo

EXCMO. SR. PRESIDENTE DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.





**Anteproyecto de Ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres**

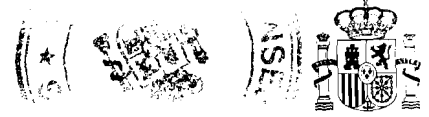
La evolución del mercado de transportes por carretera y ferrocarril desde la aprobación original de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aconseja revisar algunos de los presupuestos de los que esta Ley partía, a fin de actualizar su contenido.

Esta Ley, que permitió en su momento un tratamiento unificado de las distintas formas de transporte terrestre, sirvió de punto de partida a todo un desarrollo reglamentario que adaptó nuestro régimen jurídico a los criterios marcados por la normativa de la Unión Europea y, mediante un proceso de debate y consenso continuado con los sectores afectados, facilitó un desarrollo no traumático de nuestras empresas, ligado a la progresiva liberalización del mercado.

Se pretende ahora, dar un nuevo impulso al proceso entonces iniciado, propiciando nuevos avances en la eficiencia del sistema de transportes, sin cuestionar, sin embargo, las bases sobre las que viene apoyándose el régimen de ordenación del mercado de transportes en nuestro país desde hace más de dos decenios y que ha permitido el actual nivel de desarrollo de nuestras empresas y, en gran medida, ha conformado la idiosincrasia de las mismas.

Por otra parte, se ha estimado necesario revisar la tipificación de infracciones y el régimen sancionador hasta ahora contenidos en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, con objeto de acomodarlos al nuevo enfoque, especialmente, aunque no sólo, en materia de condiciones de acceso a las distintas profesiones del transporte por carretera y de cumplimiento de la legislación en materia de tiempos de conducción y descanso de los conductores, habiéndose alcanzado, a tal efecto, un acuerdo entre el Ministerio de Fomento y los Departamentos de Transporte de Viajeros y Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

La revisión del contenido de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, a los fines anteriormente señalados, se ha llevado a efecto teniendo en cuenta, además, la conveniencia de propiciar una mejor estructuración empresarial de la oferta de transporte, al mismo tiempo que se aumenta la capacidad de las empresas que la integran para adaptarse a una demanda cambiante, tanto en términos cualitativos como cuantitativos. Así, se ha pretendido abrir el paso a la eliminación de rigideces comerciales que, si bien tuvieron su justificación en el pasado, han devenido obsoletas por la evolución del mercado.



Asimismo, se ha procurado reducir las cargas administrativas que venían recayendo sobre las empresas, cuando ello se ha considerado posible sin detrimento de la adecuada ordenación del mercado o del cumplimiento de las normas a ello conducentes.

A tal efecto, se ha introducido una regulación más pormenorizada del Registro en el que se inscriben la totalidad de títulos habilitantes para el ejercicio de las distintas actividades y profesiones de transporte, reforzando la publicidad plena de algunos de sus contenidos, de tal forma que los afectados únicamente se vean obligados a acreditar documentalmente su habilitación para ejercer la actividad de que se trate ante la Administración o sus clientes cuando materialmente no resulte posible el acceso al Registro.

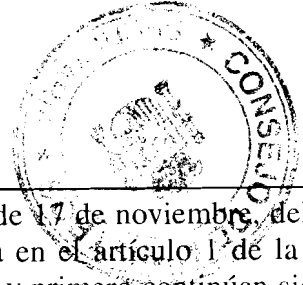
El nuevo tratamiento de dicho Registro y, sobre todo, su comunicación con el Mercantil permitirá introducir los mecanismos que posibiliten la tramitación estrictamente virtual de las solicitudes de autorización o visado de autorizaciones por parte de todos aquellos interesados que cuenten con los medios tecnológicos necesarios para ello, haciendo que el concepto de “Administración electrónica” sea una realidad en el ámbito de la ordenación de los transportes terrestres.

En la misma línea, y siguiendo el camino abierto por la Ley 6/2009, de 3 de julio, por la que se modificó el Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros, se ordena al Gobierno proceder a una racionalización del aseguramiento obligatorio en materia de transportes que suprima la exigencia de la contratación del Seguro Obligatorio de Viajeros en el transporte por carretera y en los transportes por ferrocarril allí donde existan seguros de responsabilidad civil obligatorios que cubran suficientemente los daños que pudieran sufrir los viajeros y sus equipajes como consecuencia de la responsabilidad del transportista.

Todo este proceso, se acomoda además a la línea que vienen marcando los últimos criterios normativos en el ámbito de la Unión Europea, en orden a aumentar los niveles de profesionalidad y el equipamiento técnico y tecnológico de las empresas, mejorando su capacidad de autogestión.

En otro orden de cuestiones, se ha tenido en cuenta la aprobación de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, suprimiendo aquellos preceptos originales de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres que tenían un contenido mercantil que hoy día es objeto de regulación por la mencionada Ley, evitando así reiteraciones innecesarias y posibles contradicciones.

No obstante, con objeto de impulsar también desde el ámbito administrativo una mayor transparencia en la contratación de los transportes terrestres, se actualiza la cuantía hasta la que se presume la existencia de un acuerdo de sometimiento al arbitraje de las Juntas Arbitrales del Transporte, para acomodarla a la evolución del valor adquisitivo de la moneda y de los precios medios de la contratación de los transportes públicos.



Por último, y con objeto de evitar incongruencias con la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, se modifica la definición de esta clase de transporte contenida en el artículo 1 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, puesto que sus Títulos preliminar y primero continúan siendo de aplicación a los transportes ferroviarios regulados por aquélla

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

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

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

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

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

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

3.º Las actividades auxiliares y complementarias del transporte, considerándose como tales, a los efectos de esta ley, las desarrolladas por las agencias de transportes, transitarios, operadores logísticos, almacenistas-distribuidores y cualesquiera otros que intervengan habitualmente en la contratación de transportes por ferrocarril o carretera, así como el arrendamiento de vehículos de carretera sin conductor. Asimismo, tendrán esta consideración las estaciones y centros de transporte por carretera o multimodal de viajeros o mercancías y las actividades de formación que, conforme a lo dispuesto en esta ley y las normas dictadas para su desarrollo, resulte obligatorio cursar para el ejercicio de alguna de las profesiones relacionadas con las actividades de transporte o auxiliares y complementarias de éste.»

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

«Artículo 17.

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



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

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

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

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

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

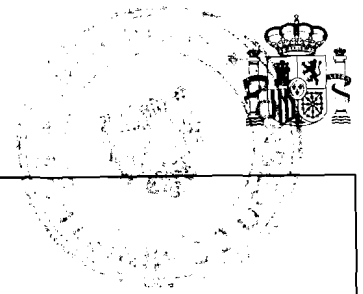
Cuatro. Se suprime el punto 4 del artículo 19, que queda sin contenido.

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

«Artículo 20.

De conformidad con lo que se dispone en la normativa de la Unión Europea sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, se consideran obligaciones de servicio público las exigencias determinadas por la Administración a fin de garantizar la prestación de un servicio de transporte de viajeros en unas condiciones que no serían asumidas por un operador si considerase exclusivamente su propio interés comercial, o no serían asumidas en la misma medida, sin obtener una compensación por ello.

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



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

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

«Artículo 22.

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

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

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

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

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

Ochos. Se suprimen los artículos 23, 24 y 27 que quedan sin contenido.

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

«Artículo 28.

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

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

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

«Se presumirá que existe el referido acuerdo de sometimiento al arbitraje de las Juntas siempre que la cuantía de la controversia no exceda de 10.000 euros y ninguna de las partes intervinientes en



el contrato hubiera manifestado expresamente a la otra su voluntad en contra antes del momento en que se inicie o debiera haberse iniciado la realización del servicio o actividad contratado.»

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

«Reglamentariamente se establecerá un procedimiento simplificado a través del que las Juntas Arbitrales del Transporte atenderán al depósito y, en su caso, enajenación de mercancías en los supuestos en que así corresponda de conformidad con lo dispuesto en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato del Transporte Terrestre de Mercancías.»

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

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

«Artículo 42.

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

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

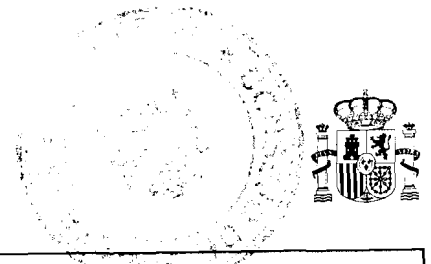
a) Transporte de viajeros o mercancías realizado en vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora.

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

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

d) Transporte de cabotaje realizado por empresas establecidas en un Estado miembro de la Unión Europea distinto de España, bajo las condiciones señaladas en la legislación europea sobre acceso al mercado de transporte internacional de viajeros y mercancías por carretera y las normas reglamentarias dictadas para su ejecución y desarrollo.





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

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

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

«Artículo 43.

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

a) Tener nacionalidad española, encontrarse amparado por el Régimen comunitario de extranjería recogido en el Real Decreto 240/2007, de 16 de febrero, o contar con las oportunas autorizaciones recogidas en la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, reguladora del Régimen General de Extranjería, y en su normativa de desarrollo, respecto a la realización de la actividad profesional de transportista en nombre propio.

b) Tratándose de personas jurídicas, tener personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas que las integren y contemplar en su objeto social la realización de transporte público o de la actividad auxiliar y complementaria de éste de que se trate en cada caso.

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

c) Cumplir los requisitos que, en su caso, vengán exigidos por la legislación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera.

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

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

No se exigirán los requisitos señalados en el apartado c) para la obtención de la autorización de transporte cuando la empresa solicitante pretenda realizar su actividad exclusivamente con vehículos de transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada no supere las 3,5 toneladas. En este caso, la validez de la autorización así obtenida tampoco quedará condicionada a la realización periódica del visado previsto en el artículo 51.»



Quince. Se suprimen los artículos 44, 45, 46, 47 y 48, que quedan sin contenido.

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

«Artículo 51.

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

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

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

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

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

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

«Artículo 52.

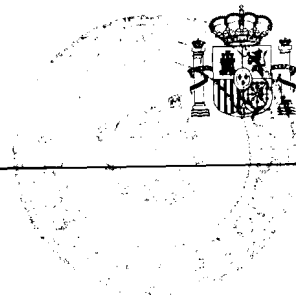
1. Fuera del supuesto regulado en el artículo anterior, cuando la Administración constate el incumplimiento de alguna de las condiciones exigidas en el artículo 43, suspenderá la autorización, comunicándoselo a su titular, hasta que éste subsane dicho incumplimiento.

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

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

3. Cuando el alcance del requisito incumplido se hubiera determinado teniendo en cuenta la capacidad de transporte de la empresa o el número de vehículos de que dispone, la suspensión sólo afectará al volumen de transporte o número de vehículos que resulte necesario para restablecer el equilibrio con la parte que sí se cumple.

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



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

«Artículo 53.

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

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

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

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

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

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

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

3. La organización del Registro, integrada por los Registros territoriales y el Registro Central, se halla bajo la dependencia del Ministerio de Fomento y se articulará conforme a lo que reglamentariamente se determine.

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

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

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

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

7. El Registro es público en los términos siguientes:

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

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



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

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

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

Lo dispuesto en este punto se entenderá sin perjuicio de cuanto resulte de aplicación en virtud de los principios y reglas que, conforme a lo que se establece en la legislación sobre régimen jurídico y procedimiento administrativo común de las Administraciones públicas, informan las relaciones entre éstas y la coordinación de competencias entre órganos administrativos. Asimismo, serán de aplicación en la gestión y tratamiento de los datos registrales las exigencias derivadas de la reglamentación de la Unión Europea en materia de normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera.»

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

«Artículo 54.

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

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

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

En todo caso, los referidos vehículos deberán estar matriculados y habilitados para circular en España.

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

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

4. Quienes intervengan como portadores en la contratación de transportes al amparo de una autorización de transporte o de operador de transporte deberán disponer, en los términos en los que reglamentariamente se determine, de firma electrónica y del equipo informático necesario para documentar a distancia el contrato y otras formalidades mercantiles con sus clientes.»



Veinte. Se suprimen los artículos 56, 60 y 61, que quedan sin contenido.

Veintiuno. Se suprime el apartado c) del punto 1 del artículo 63.

Veintidós. El artículo 68 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 68.

Quienes pretendan optar a la prestación de los transportes públicos regulares de viajeros deberán ser previamente titulares de la autorización de transporte público de viajeros regulada en el artículo 42.

En caso contrario, habrán de comprometerse a obtener dicha autorización, previa acreditación del cumplimiento de los requisitos exigidos para ello, antes de finalizar el plazo señalado para la adjudicación definitiva del correspondiente contrato de gestión del servicio público de que se trate.»

Veintitrés. El artículo 69 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 69.

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

Veinticuatro. El artículo 71 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 71.

La prestación de los servicios públicos de transporte regular de viajeros permanentes de uso general se regirá por lo dispuesto en la legislación de la Unión Europea y esta ley, así como en las disposiciones reglamentarias dictadas para su ejecución y desarrollo, en relación con los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera.

En lo no previsto expresamente en tales disposiciones, serán de aplicación supletoria las normas aplicables al contrato de gestión de servicios públicos contenidas en la legislación general sobre contratos del sector público.»

Veinticinco. El artículo 72 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 72.

1. Los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte de viajeros a los que se refiere el artículo anterior se adjudicarán por la Administración con carácter exclusivo, no pudiendo otorgarse otros que cubran tráficos coincidentes, salvo los supuestos que reglamentariamente se exceptúen por razones fundadas de interés público.



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

No procederá tampoco el establecimiento de nuevos servicios cuando, aun sin producirse esa coincidencia absoluta de tráficos con otros preexistentes, la localización geográfica y número de habitantes de los núcleos en que el nuevo servicio tendría su origen o destino supondría atender demandas de transporte sustancialmente coincidentes con las de otros ya existentes.

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

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

3. Los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera determinarán su plazo de vigencia, de acuerdo con las características y necesidades del servicio y atendiendo a los plazos de amortización de vehículos e instalaciones, teniendo en cuenta lo dispuesto al efecto en la legislación de la Unión Europea, así como en las disposiciones reglamentarias dictadas para su ejecución y desarrollo, en relación con los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera.»

Veintiséis. El punto 4 del artículo 75 queda redactado en los siguientes términos:

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

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

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

Veintisiete. El artículo 81 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 81.

1. Cuando existan razones objetivas de interés público que lo justifiquen, y no resulte viable o procedente el establecimiento de un nuevo servicio con independencia de los anteriormente



existentes, la Administración podrá acordar la concentración en un solo contrato de todos los derechos y obligaciones dimanantes de diferentes contratos de gestión de servicios públicos de transporte de viajeros preexistentes, de tal manera que los servicios contemplados en éstos se presten desde ese momento de forma unificada.

Cuando los contratos preexistentes se encontrasen adjudicados a diferentes empresas, se establecerá por vía reglamentaria el sistema que habrá de seguirse para determinar el régimen de gestión unificada.

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

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

Veintiocho. El artículo 82 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 82.

Los contratos de gestión de servicios públicos de transporte de viajeros por carretera se extinguirán por las causas señaladas en la legislación sobre contratos del sector público que afecten a los contratos de gestión de servicios públicos.»

Veintinueve. Se suprimen los artículos 83 y 84 que quedan sin contenido.

Treinta. El artículo 85 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 85.

En caso de interrupción de un servicio público de transporte de viajeros o de riesgo inminente de que dicha interrupción se produzca, la Administración podrá adoptar una medida de emergencia en forma de adjudicación directa o de acuerdo formal de prórroga de un contrato de gestión de servicio público o de exigencia de prestar determinadas obligaciones de servicio público, de conformidad con lo que se encuentre previsto para tales supuestos en la legislación de la Unión Europea en materia de contratos de servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.»

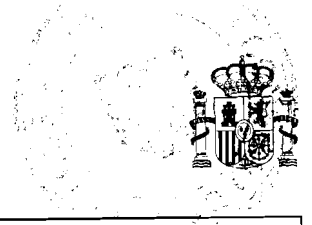
Treinta y uno. Se suprimen los artículos 87, 90, 92, 93, 94, 95 y 96 que quedan sin contenido.

Treinta y dos. El artículo 98 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 98.

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

Asimismo, habilitará para intermediar en la contratación de esta clase de transportes cuando, conforme a lo que reglamentariamente se determine, los requisitos exigidos para su obtención



resulten en conjunto iguales o superiores a los exigidos para la obtención de una autorización de operador de transporte.

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

3. Durante la realización de transportes de mercancías, únicamente podrán ocupar el vehículo personas distintas a su conductor y tripulación cuando así lo posibilite el correspondiente permiso de circulación y dichas personas guarden una relación directa bien con la empresa transportista o bien con las mercancías transportadas y su transporte no dé lugar a retribución alguna a favor del transportista.»

Treinta y tres. El artículo 99 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 99.

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

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

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

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

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

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

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

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





Treinta y cuatro. El artículo 102 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 102.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Treinta y cinco. El artículo 103 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 103.

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

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

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

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



c) Transporte funerario.

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

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

Treinta y seis. El punto 2 del artículo 104 queda redactado en los siguientes términos:

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

Treinta y siete. El artículo 106 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 106.

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

Treinta y ocho. El artículo 107 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 107.

Los transportes realizados con vehículos matriculados en otro Estado miembro de la Unión Europea cuyo origen y destino se encuentren en territorio español, se regirán por lo dispuesto acerca de los transportes de cabotaje en la legislación de la Unión Europea en materia de acceso al mercado de transporte internacional de mercancías y al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses, y en las disposiciones reglamentarias aprobadas para su ejecución y desarrollo.»

Treinta y nueve. El artículo 108 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 108.

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



La realización de los tramos parciales de un transporte internacional que discurran dentro de territorio español utilizando vehículos matriculados en España deberá encontrarse amparada, en todo caso, por la autorización de transporte anteriormente señalada, sin perjuicio de la preceptiva obtención del título que, en cada caso, habilite para la realización completa del transporte de que se trate.»

Cuarenta. Se suprime el artículo 109, que queda sin contenido.

Cuarenta y uno. El artículo 110 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 110.

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

Cuarenta y dos. El artículo 111 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 111.

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

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

Cuarenta y tres. Se suprime el artículo 112, que queda sin contenido.

Cuarenta y cuatro. El artículo 119 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 119.

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 22, quienes pretendan intermediar en nombre propio en la contratación de transportes terrestres sin ser previamente titulares de la autorización de transporte público regulada en el artículo 42, ya sea en concepto de agencia de transporte, transitario, almacenista-distribuidor, operador logístico o cualquier otro, deberán obtener una autorización de operador de transporte de mercancías.

Para el otorgamiento de dicha autorización se exigirá la acreditación de requisitos análogos a los exigidos para la de transporte público, con las adaptaciones que reglamentariamente se determinen en atención a la naturaleza de las actividades a que está referida.

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



2. Las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización podrán realizar tareas de intermediación en la contratación de transportes idénticas a las previstas para los titulares de la autorización de operador de transporte, en relación con la comercialización de los servicios desarrollados por aquellos de sus socios que sean titulares de autorización de transporte.»

Cuarenta y cinco. Se suprimen los artículos 120, 121, 122, 123, 125 y 126, que quedan sin contenido.

Cuarenta y seis. El artículo 127 queda redactado en los siguientes términos:

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

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

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

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

Cuarenta y siete. El artículo 140 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 140.

Se considerarán infracciones muy graves:

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

Cuando la realización del transporte de que se trate requiriese disponer de más de un título habilitante, resultará constitutiva de esta infracción la carencia de cualquiera de ellos, aunque se disponga de los demás, de conformidad con lo dispuesto en esta ley y sus normas de desarrollo.

A los efectos de su correcta calificación, se consideran incluidos en este punto los siguientes hechos:

1.1. La realización de transportes públicos 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.



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.

1.3. La realización de transportes públicos sin llevar a bordo del vehículo una copia de la autorización o licencia cuando éstas hubieran sido expedidas sin adscripción a vehículo concreto.

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

1.5. La realización de transporte internacional regular de viajeros sin llevar a bordo del vehículo la correspondiente autorización.

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

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

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

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

1.8. 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.

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

En esta misma infracción incurrirán quienes presten materialmente los servicios integrados en ese transporte, aun cuando únicamente actúen bajo la dirección de su organizador o no contraten directamente con los usuarios, siempre que la Administración les haya advertido de la ilegalidad del transporte.

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

1.11. La venta individualizada de las plazas de un transporte de viajeros, así como la prestación o venta de servicios integrados en una serie de expediciones que atiendan, de forma reiterada, tráfico preestablecidos, cuando no se posea otra habilitación que la autorización de transporte discrecional.

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

1.12. La realización de transporte utilizando un vehículo que no cumpla las condiciones que fueron exigidas para el otorgamiento del título habilitante en que se ampara.

No se apreciará la infracción tipificada en este punto cuando concurra con las señaladas en el punto 2 de este artículo.

Tampoco se apreciará, cuando los hechos deban reputarse infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 142.1.

2. La contratación como porteador de servicios de transporte sin ser previamente titular de autorización de transporte o de operador de transporte.



3. 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.

4. 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.

La responsabilidad por esta infracción corresponderá tanto al titular de la autorización como a su gestor de transporte, cuando hubiesen suscrito un documento en el que indicasen una dedicación de éste a gestionar la empresa de aquél que no se corresponda con la realidad.

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

La responsabilidad por esta infracción corresponderá tanto al titular de la autorización como a su gestor de transporte.

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

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

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

7. La negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de inspección o de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte que imposibiliten total o parcialmente el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas, así como la desatención total o parcial a sus instrucciones o requerimientos.

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

En los supuestos de requerimientos relativos al cumplimiento de la legislación sobre tiempos de conducción y descanso de los conductores, se considerará cometida una infracción distinta por cada



vehículo o conductor del que no se aporte la documentación solicitada o se aporte de tal forma que imposibilite su control.

8. El quebrantamiento de las órdenes de inmovilización o precintado de vehículos o locales, así como la desatención a los requerimientos formulados por la Administración en los términos señalados en el artículo 144.

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

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

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

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

La responsabilidad por esta infracción corresponderá tanto al titular de la autorización como a su gestor de transporte.

12. La realización de transportes públicos o privados utilizando conductores que carezcan del permiso de conducir que, en cada caso, sea pertinente o, cuando resulte preceptivo, del certificado de aptitud profesional o de la tarjeta de cualificación (CAP) en vigor.

En todo caso, incurrirán en esta infracción quienes utilicen conductores extranjeros cuyo permiso de conducción hubiese perdido su validez por haber transcurrido el período durante el que ésta se le reconocía temporalmente.

La responsabilidad por esta infracción corresponderá tanto al titular de la autorización como a su gestor de transporte.

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

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

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



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

Se considerará incluida en esta infracción la falta de conservación de los registros digitales de los datos de un tacógrafo o de una tarjeta de conductor, de conformidad con lo que resulte preceptivo, o la conservación de registros sin cumplir la estructura de campo o la extensión del fichero reglamentariamente establecidas.

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

Se considerará, asimismo, constitutiva de esta infracción la carencia o el uso de una hoja de registro o documento de impresión en los que no se hayan anotado las actividades o el nombre y apellido del conductor, el número de su tarjeta o de su permiso de conducir, cuando ello resulte preceptivo como consecuencia del alejamiento del vehículo, de la avería o mal funcionamiento del tacógrafo o cuando, por cualquier otra causa justificada, el conductor se encuentra desarrollando su actividad sin llevar insertada su tarjeta.

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

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

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

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

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

20.2. El incumplimiento de los tráficos, itinerario, expediciones o puntos de parada establecidos en el contrato de gestión del servicio público de que se trate, cuando no deba reputarse conforme a lo señalado en el punto 12 de este artículo.

20.3. 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.

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

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

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





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

21.1. Incumplimiento de cualquiera de las condiciones señaladas en la correspondiente autorización con el carácter de esenciales, cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta ley.

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

21.3. 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.

22. La contratación de servicios de transporte de mercancías por parte de transportistas, agencias de transporte, transitarios, almacenistas distribuidores, operadores logísticos o cualquier otro profesional del transporte incumpliendo la obligación de hacerlo en nombre propio, cuando así resulte preceptivo, o la contratación de servicios de transporte público de viajeros de titularidad de la Administración en concepto de porteador, por quien no se encuentre habilitado para ello.

23. La realización de transportes de mercancías o discrecionales de viajeros incumpliendo las condiciones establecidas en el artículo 54.2, salvo que deba reputarse conforme a lo señalado en el punto 1 de este artículo.

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

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

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

Cuando el vehículo se encuentre amparado por una autorización especial que le permita circular con una masa superior a la que, de otro modo, le correspondería, los señalados porcentajes deberán referirse a la masa máxima señalada en dicha autorización especial.

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

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

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



25. El inadecuado funcionamiento imputable al transportista del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como el de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo.

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

27. La carencia a bordo del vehículo de las hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso ya utilizadas que resulte obligatorio llevar, aunque en el momento en que se realice la inspección se esté utilizando un tacógrafo digital.

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

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

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

29.1. Carecer los contenedores para granel de la placa de aprobación relativa a la seguridad de conformidad con el CSC.

29.2. 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.

29.3. Transportar mercancías en un medio de contención cuyo uso se encuentre prohibido o que carezca de la preceptiva aprobación.

29.4. 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.

29.5. 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.

29.6. 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.

29.7. Carecer las cisternas, los vehículos batería o los contenedores de gas de elementos múltiples de las placas metálicas con las marcas de identificación de características o llevarlas ilegibles, deterioradas o careciendo de las menciones esenciales.

Especialmente se considera incluida en esta infracción utilizar cisternas, vehículos batería o contenedores de gas de elementos múltiples sin haber pasado la correspondiente revisión periódica.

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

29.9. Transportar mercancías cuyo transporte por carretera no está permitido.

29.10. Transportar de forma no autorizada por la regulación específica que resulte de aplicación.



A tal efecto, se considerará que el transporte en bultos, en cisternas y a granel constituyen formas distintas de transporte.

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

29.12. Carecer de paneles, placas o etiquetas de peligro o cualquier señalización o marca exigible, o llevarlas ilegibles, cuando no deba reputarse conforme al apartado anterior.

29.13. Transportar mercancías careciendo del permiso o autorización especial o autorización previa que, en su caso, sea necesario.

29.14. Incumplir las condiciones señaladas en la excepción, autorización o permiso especial a cuyo amparo se realiza el transporte.

29.15. Utilizar vehículos y/o depósitos distintos a los prescritos en la regulación específica para el transporte de determinadas mercancías.

Esta infracción incluye, por tanto, la utilización de cisternas, vehículos batería o contenedores de gas de elementos múltiples no permitidos para la mercancía peligrosa transportada.

29.16. Utilizar vehículos que, aún habiendo obtenido en su momento el certificado de aprobación, ya no cumplan las normas de homologación, cuando ello ocasione un peligro inmediato.

29.17. No llevar a bordo del vehículo los documentos de transporte o acompañamiento que cubran todas las mercancías transportadas.

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

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

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

29.21. Incumplir las normas sobre la limitación de las cantidades a transportar por unidad de transporte.

29.22. Utilizar envases o embalajes no autorizados para el transporte de la mercancía de que se trate por su normativa específica.

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

29.23. Incumplir las normas sobre el grado de llenado.

29.24. No indicar, o hacerlo inadecuadamente, en los documentos de transporte o acompañamiento la mercancía transportada o la falta en dichos documentos de aquella información obligatoria a efectos de determinar la existencia de infracciones muy graves.

29.25. No respetar las precauciones relativas a las mercancías alimentarias, otros objetos de consumo y alimentos para animales reglamentariamente establecidas.

29.26. 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.

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

- a) Al transportista por las infracciones tipificadas en los apartados 29.1 y 29.2.
- b) Al transportista y al cargador por las infracciones tipificadas en los apartados 29.3, 29.4, 29.5, 29.6, 29.7 y 29.8.
- c) Al transportista y al cargador o expedidor, según el caso, por las infracciones tipificadas en los apartados 29.9, 29.10, 29.11, 29.12, 29.13, 29.14, 29.15, 29.16 y 29.17.
- d) Al transportista, al cargador y al descargador por la infracción tipificada en el apartado 29.18.
- e) Al cargador o expedidor, según el caso, por las infracciones tipificadas en los apartados 29.19, 29.20, 29.21, 29.22, 29.23 y 29.24.



- f) Al cargador o descargador por la infracción tipificada en el apartado 29.25.
- g) A la empresa obligada a tener consejero de seguridad por las infracciones tipificadas en el apartado 29.26.

No obstante, el transportista quedará exento de responsabilidad por la comisión de la infracción tipificada en el apartado 29.4 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 este punto y en el artículo 141.21, tendrá la consideración de expedidor la persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa y figura como tal en la carta de porte, con independencia de que sea ella misma o un tercero el destinatario de las mercancías así expedidas. Se considerará cargador o descargador la persona física o jurídica que efectúa o bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga o descarga de la mercancía peligrosa.

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

30.1. Transportar mercancías 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.

30.2. Utilizar un vehículo que carezca del certificado de conformidad para el transporte de mercancías perecederas o tenerlo caducado o falseado.

30.3. Transportar a granel productos alimenticios en polvo, granulados o líquidos en recipientes, contenedores o cisternas que no estén dedicados exclusivamente a esta clase de transporte.

Especialmente se considerará incluido en esta infracción el uso de cisternas aprobadas para el transporte de mercancías peligrosas en el transporte de mercancías alimentarias que no figuren catalogadas, a su vez, como peligrosas.

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

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

- a) Al transportista y al expedidor por las infracciones tipificadas en los apartados 31.1 31.2 y 31.3.
- b) Al transportista y al expedidor o al destinatario, según el caso, por la infracción tipificada en el apartado 31.4.

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

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

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

31.3. El exceso superior a dos horas en los tiempos máximos de conducción diaria, salvo que deba reputarse conforme a lo dispuesto en el apartado 32.1.



31.4. La conducción continuada durante más de seis horas o la conducción discontinua durante más de ocho cuando, en este caso, no se respeten las pausas reglamentariamente exigidas.

31.5. La disminución del descanso diario normal en más de dos horas y media o del reducido o fraccionado en más de dos horas, incluso cuando se realice conducción en equipo, salvo que deba reputarse conforme a lo dispuesto en el apartado 32.1.

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

Cuarenta y ocho. El artículo 141 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 141.

Se consideran infracciones graves:

1. El incumplimiento de la obligación de devolver a la Administración una autorización o licencia de transporte, alguna de sus copias o cualquier otra documentación cuando, por haber sido 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.

2. El exceso comprendido entre el 15 y el 25 por ciento sobre la masa máxima total o entre el 30 y el 50 por ciento sobre la masa por eje que tenga autorizadas el vehículo de que se trate.

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

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación las reglas establecidas en el artículo 140.24.

3. No pasar la revisión periódica de algún instrumento o medio de control que exista la obligación de llevar instalado en el vehículo, en los plazos y forma establecidos, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.26.

4. La obstrucción que dificulte gravemente la actuación de los servicios de inspección cuando no concorra alguno de los supuestos que, conforme a lo señalado en el punto 7 del artículo 140, implicarían que se reputase infracción muy grave.

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

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

6. La realización de transportes públicos o privados, utilizando un conductor extranjero, careciendo del certificado de conductor de tercer país, cuando resulte preceptivo o, aún poseyéndolo, incumpliendo alguna de las condiciones que dieron lugar a su expedición.



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

7.1. No disponer del número mínimo de vehículos o el incumplimiento por éstos, incluso cuando se realicen intensificaciones de tráfico, de las condiciones exigidas en el correspondiente contrato de gestión del servicio público de que se trate, salvo que, en este último supuesto, resulte probada la imposibilidad de encontrar en el mercado vehículos que cumplan exactamente dichas condiciones u otras similares.

7.2. No prestar los servicios complementarios o suplementarios del transporte señalados en el contrato de gestión del servicio público de que se trate.

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

7.4. Incumplir cualquier otra obligación señalada como esencial en el contrato de gestión del servicio público de que se trate, cuando no deba reputarse otra infracción tipificada en esta ley.

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

9. La falta de consignación de la fecha de comienzo o finalización de la conducción o de los kilómetros iniciales en una hoja de registro de los tiempos de conducción y descanso, así como la falta de la firma del conductor en dicha hoja o en los documentos impresos en que resulte necesario.

10. 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.

11. 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.

A efectos de esta infracción, se considerará que carece, asimismo, de autorización quien no hubiese realizado su visado reglamentario.

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

12. La venta de billetes para servicios no autorizados de transporte de viajeros, salvo que deba reputarse infracción muy grave, de conformidad con el artículo 140.1.

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

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

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

13.2. Incumplimiento del régimen tarifario que resulte de aplicación.



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

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

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

No se apreciará la infracción tipificada en este punto cuando los hechos comprobados deban reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los puntos 7, 15 ó 27 del artículo 140, ó en el punto 9 del artículo 141.

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

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

17. La realización de transportes internacionales o de cabotaje utilizando vehículos matriculados en el extranjero sin llevar a bordo el original o la copia de la autorización o licencia en que se amparen.

18. La utilización por parte del arrendatario de vehículos industriales arrendados 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, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los puntos 1.1.6 ó 23 del artículo 140.

19. 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.

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

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

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

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



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

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

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

21.1. Carecer de las preceptivas instrucciones escritas o utilizar unas que no se ajusten a las que resulten exigibles.

Asimismo, será constitutivo de esta infracción el uso inadecuado de dichas instrucciones.

21.2. Incumplir lo dispuesto en las normas de aplicación o en las correspondientes instrucciones escritas en relación con el equipamiento del vehículo o de los miembros de la tripulación.

21.3. Utilizar paneles, placas, etiquetas de peligro o marcas en los vehículos que no se adecuen a la mercancía transportada.

Se encuentra incluida aquí la utilización de los mismos cuando no se realice un transporte de mercancías peligrosas.

21.4. Utilizar vehículos que, aún habiendo obtenido en su momento el certificado de aprobación, ya no cumplan las normas de homologación, cuando ello no ocasione un peligro inmediato.

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

Se consideran incluidos en este apartado los supuestos en que haya caducado el plazo para inspeccionar los extintores utilizados o éstos no estén provistos del correspondiente precinto, salvo que, en este supuesto, resulte acreditado su buen funcionamiento.

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

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

21.8. Transportar mercancías en una unidad de transporte que integre más de un remolque y/o semirremolque.

21.9. Transportar bultos o cisternas que no estén correctamente cerrados, incluso cuando estas últimas se encuentren vacías si no han sido previamente limpiadas.

21.10. Transportar bultos en contenedores no adecuados estructuralmente.

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

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

21.13. Transportar mercancías peligrosas en bultos, embalajes o recipientes deteriorados o transportar embalajes deteriorados vacíos sin limpiar.

21.14. No incluir en los documentos de acompañamiento o indicar inadecuadamente alguno de los datos que deben figurar en ellos, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los apartados 17 ó 24 del artículo 140.29.

21.15. Etiquetar o marcar inadecuadamente los bultos.

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

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





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

21.19. Incumplir la obligación de remitir a las autoridades competentes el informe anual y los partes de accidentes, o remitírselos fuera de los plazos legalmente establecidos.

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

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

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

a) Al transportista por las infracciones tipificadas en los apartados 21.1, 21.2, 21.3, 21.4, 21.5, 21.6 y 21.7.

b) Al transportista y al cargador por las infracciones tipificadas en los apartados 21.8, 21.9 y 21.10.

c) Al transportista y al cargador o descargador, según el caso, por la infracción tipificada en el apartado 21.11.

d) Al cargador por las infracciones tipificadas en los apartados 21.12 y 21.13.

e) Al cargador o expedidor, según el caso, por la infracción tipificada en el apartado 21.14 y 21.15.

f) Al cargador o descargador por las infracciones tipificadas en los apartados 21.16 y 21.17.

g) Al consejero de seguridad y la empresa obligada a tenerlo por la infracción tipificada en el apartado 21.18.

h) A la empresa obligada a tener consejero de seguridad por las infracciones tipificadas en los apartados 21.19 y 21.20.

i) A la empresa obligada por la infracción tipificada en el apartado 21.21.

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

22.1. Utilizar vehículos que carezcan de la placa de certificación de conformidad, cuando no se lleve a bordo el certificado acreditativo de dicha conformidad.

22.2. Transportar a granel productos alimenticios en polvo, granulados o líquidos en receptáculos, contenedores o cisternas en los que no se indique este uso de forma visible e indeleble o no se haya inscrito, al menos, la indicación «exclusivamente para productos alimenticios».

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en este punto corresponderá al transportista por la infracción tipificada en el apartado 22.1 y al transportista y al expedidor por la infracción tipificada en el apartado 22.2.

23. La contratación de servicios de transporte por parte de cargadores o usuarios habituales con transportistas u operadores de transporte no autorizados, cuando no deba reputarse muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.11.

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



25. El incumplimiento de la legislación aplicable en materia de tiempos de conducción y descanso de los conductores en los siguientes supuestos, salvo que deba reputarse infracción muy grave, de conformidad con lo establecido en el artículo 140.31:

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

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

25.3. La conducción continuada durante más de cinco horas o la conducción discontinua durante más de seis cuando, en este caso, no se respeten las pausas reglamentariamente exigidas.

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

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

26. 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.»

Cuarenta y nueve. El artículo 142 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 142.

Se considerarán infracciones leves:

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

2. El exceso comprendido entre el 5 y el 15 por ciento sobre la masa máxima total o entre el 20 y el 30 por ciento sobre la masa por eje que tenga autorizadas el vehículo de que se trate.

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

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación las reglas establecidas en el artículo 140.24.

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

Se considerará asimismo incluida en esta infracción la falta o insuficiencia de papel en el que deben imprimirse las actividades de los conductores registradas por el tacógrafo digital, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.16.



4. La falta de anotación en la hoja de registro de los tiempos de conducción y descanso de la matrícula del vehículo, los lugares en que se encontraba al iniciar y finalizar la jornada o de los kilómetros que registraba al finalizarla.

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

6. El incumplimiento en los transportes interurbanos de viajeros contratados por plaza con pago individual de la obligación de expedir los correspondientes títulos de transporte a los usuarios o de las normas establecidas para su despacho o devolución, o expedirlos incumpliendo cualquier otra condición exigible.

7. La realización de transportes públicos o privados sin llevar a bordo del vehículo la documentación formal que acredite la posibilidad legal de prestarlos o que resulte exigible para la determinación de la clase de transporte que se está realizando, salvo que dicha infracción deba ser calificada como muy grave o grave conforme a lo dispuesto en los artículos 140.1 y 141.11.

8. La falta de anotación manual en el tacógrafo o las hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso de aquellos datos que resulte preceptivo, cuando, no obstante, sea posible deducir cuál debió ser su contenido a la vista de los datos obrantes en el propio tacógrafo o en las hojas inmediatamente anteriores y posteriores.

9. El arrendamiento de vehículos sin conductor incumpliendo las condiciones que reglamentariamente se determinen, así como no suscribir de forma independiente un contrato por cada arrendamiento de vehículos que la empresa efectúe.

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

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.

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

12. En el transporte escolar y de menores, el incumplimiento 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.

13. La salida de los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor del lugar en que habitualmente se encuentren guardados o estacionados sin llevar a bordo la hoja de ruta o llevándola sin cumplimentar, salvo los supuestos exceptuados reglamentariamente. No obstante, cuando su contenido coincida, la hoja de ruta podrá ser sustituida por el propio contrato de arrendamiento.

14. La realización de un transporte público regular permanente de viajeros de uso general incumpliendo cualquier obligación señalada, sin atribuirle carácter esencial, en el contrato de gestión del servicio público de que se trate, cuando no deba reputarse otra infracción tipificada en esta ley.



15. El incumplimiento por parte de las empresas que intervengan en la carga, descarga, y realización de transportes de mercancías peligrosas de las siguientes obligaciones:

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

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

15.3. Conservar los informes anuales, durante el plazo reglamentariamente establecido, siempre que hubieran sido remitidos a los órganos competentes.

15.4. Remitir a las autoridades competentes el informe anual o los partes de accidente en de los plazos establecidos.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en este punto corresponderá a las empresas obligadas a tener consejero de seguridad.

16. 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

18. 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.

19. La impartición de cursos que resulten preceptivos para la obtención o mantenimiento de alguna de las cualificaciones reguladas por las normas de ordenación del transporte, sin haber puesto en conocimiento del órgano administrativo competente, por los medios y en el plazo previstos para



ello, la falta de asistencia injustificada de un veinticinco por ciento o más de los alumnos inscritos en el curso, salvo que deba reputarse infracción grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 141.20.

20. La realización de transporte de mercancías peligrosas cuando concorra alguna de las siguientes circunstancias:

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

20.2. Utilizar paneles, placas, etiquetas, marcas, letras, figuras o símbolos cuyo tamaño no se ajuste a los exigidos.

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

20.4. Carecer de documentos obligatorios de acompañamiento, cuando no deba reputarse infracción grave o muy grave de conformidad con lo dispuesto en los artículos 141 y 140.

20.5. Utilizar documentos de transporte o acompañamiento que carezcan de información obligatoria, cuando no deba reputarse infracción grave o muy grave de conformidad con lo dispuesto en los artículos 141 y 140.

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

- a) Al transportista por las infracciones tipificadas en los apartados 20.1, 20.2 y 20.3.
- b) Al transportista y al cargador o expedidor por la infracción tipificada en el apartado 20.4.
- c) Al cargador o expedidor, según el caso, por la infracción tipificada en el apartado 20.5.

21. La realización de transporte de mercancías perecederas cuando concorra alguna de las siguientes circunstancias:

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

21.2. 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 este punto corresponderá al transportista o, en su caso, al titular del vehículo.

22. Todo exceso en los tiempos máximos de conducción, así como la disminución de los períodos de descanso, salvo que deba reputarse infracción grave o muy grave de conformidad con lo dispuesto en los artículos 141.25 ó 140.31.

23. La falta de comunicación de cualquier dato o circunstancia que deba figurar en el Registro de Empresas y Actividades de Transportes o que exista obligación por otra causa de poner en conocimiento de la Administración, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.10.

24. 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.»



Cincuenta. El artículo 143 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 143.

1. Las sanciones por las infracciones tipificadas en los artículos anteriores se graduarán de acuerdo con la repercusión social del hecho infractor, 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 multa de 100 a 200 euros las infracciones previstas en los puntos 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24 del artículo 142.

b) Se sancionarán con multa de 201 a 300 euros las infracciones previstas en los puntos 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 y 14 del artículo 142.

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

d) Se sancionarán con multa de 401 a 600 euros las infracciones previstas en los puntos 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 y 26 del artículo 141.

e) Se sancionarán con multa de 601 a 800 euros las infracciones previstas en los puntos 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 y 13 del artículo 141.

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

g) Se sancionará con multa de 1.001 a 2.000 euros las infracciones previstas en los puntos 17, 18, 19, 20, 19, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 y 31 del artículo 140.

h) Se sancionará con multa de 2.001 a 4.000 euros las infracciones previstas en los puntos 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 16 del artículo 140.

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

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

k) Cuando fuera de aplicación lo previsto en los artículos 141.26 y 142.24, la cuantía de la sanción que en su caso corresponda imponer estará comprendida, respectivamente, dentro de los límites establecidos en los apartados d), e) y f) y a) b) y c).

2. La comisión de la infracción prevista en el punto 10 del artículo 140 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de todas aquellas autorizaciones de que fuese titular el infractor para cuya obtención resultaban exigibles los requisitos incumplidos.

Cuando el requisito incumplido se cuantifique en función de la capacidad de transporte de la empresa, su incumplimiento únicamente llevará aneja la pérdida de validez de tantas copias certificadas de la autorización de que sea titular el infractor como resulte preciso para restablecer el equilibrio exigido entre número de copias y cumplimiento de la condición. No obstante, cuando el nivel de incumplimiento del requisito de que se trate afecte a una parte importante del conjunto de la actividad del infractor, podrá implicar la pérdida de validez de la autorización. En todo caso, cuando esta infracción se cometa por segunda vez en el espacio de 12 meses, la sanción pecuniaria irá siempre acompañada, de la pérdida de validez de la autorización de que sea titular el infractor.



La comisión de la infracción prevista en el punto 9 del artículo 140 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la declaración de caducidad del contrato de gestión del servicio público de transporte de que se trate y la inhabilitación para ser adjudicatario de ningún nuevo contrato de esta clase 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 dichos contratos.

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

Cuando en la comisión de la infracción prevista en el punto 6 del artículo 140, hubiesen intervenido talleres autorizados, con independencia de la sanción que corresponda, se propondrá al órgano competente la retirada de la correspondiente autorización.

3. Cuando sean detectadas durante su comisión en carretera infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los puntos 1, 3, 6, 7 ó 24 del artículo 140 ó en el punto 2 del artículo 141, deberá ordenarse la inmediata inmovilización del vehículo hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, salvo que concurren circunstancias ligadas a la seguridad que aconsejen no hacerlo en el caso concreto de que se trate. En idénticos términos deberá ordenarse la inmovilización del vehículo cuando se detecte que se han excedido los tiempos máximos de conducción o disminuido los períodos obligatorios de descanso, salvo que la infracción deba reputarse leve y la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino no sea superior a 30 kilómetros. A tal efecto, los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre o agentes de las fuerzas actuantes que legalmente tienen atribuida la vigilancia del mismo habrán de retener la documentación del vehículo y, en su caso, la de la mercancía, así como la correspondiente autorización, hasta que se subsanen las causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo, en todo caso, responsabilidad del transportista la custodia del vehículo, su carga y pertenencias.

En idénticos términos se procederá en aquellos supuestos en que la inspección actuante hubiese retirado la hoja de registro que venía siendo utilizada en el tacógrafo durante la realización de un transporte y la empresa hubiese incumplido la obligación de llevar a bordo otras de repuesto.

Deberá, por fin, inmovilizarse el vehículo en todos los casos en que se detecte alguna de las infracciones tipificadas en los apartados 29.25 y 30.3 del artículo 140, hasta que el órgano competente en materia de sanidad determine el tratamiento que haya de darse a las mercancías transportadas.

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

En los supuestos de inmovilización de vehículos que transporten viajeros, y a fin de que éstos sufran la menor 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 y el vehículo continuará inmovilizado hasta que los satisfaga, aunque hubieran desaparecido las causas de la infracción.



4. La comisión de las infracciones señaladas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 14, 15 ó 24 del artículo 140 ó en los apartados 3, 9, 10 u 11 del punto 29 y 1 ó 2 del punto 31 del mismo artículo, darán lugar a la pérdida de la honorabilidad de la persona que, en su caso, ocupe el puesto de gestor de transporte en la empresa infractora, durante un plazo no superior a un año, salvo que el órgano competente acuerde lo contrario mediante resolución motivada, por estimar que ello resultaría desproporcionado en el caso concreto de que se trate.

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

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

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

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

Cincuenta y uno. El artículo 144 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 144.

En todos aquellos supuestos en que se constate la comisión de alguna de las infracciones tipificadas en los puntos 6, 14 ó 25 del artículo 140, ó en los apartados 1 ó 2 del punto 7 del artículo 141, a la notificación del inicio del expediente sancionador se acompañará un requerimiento para que, en el plazo de un mes, el titular de la actividad acredite haber subsanado la deficiencia constitutiva de la infracción de que se trate y, cuando así no lo hiciera, se procederá a incoar un nuevo expediente sancionador, que se tramitará independientemente del anterior, por la comisión de la infracción tipificada en el artículo 140.7.»

Cincuenta y dos. Los puntos 2 y 3 del artículo 146 quedan redactados en los siguientes términos:

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

Con objeto de establecer la posible existencia de alguno de los supuestos de reincidencia o habitualidad en la conducta infractora contemplados en este capítulo, la tramitación de todo procedimiento sancionador por la comisión de las infracciones tipificadas en esta ley deberá incluir





expresamente la consulta al Registro de Empresas y Actividades de Transporte que permita conocer si existen sanciones previas que determinen dicha reincidencia o habitualidad.

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

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

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

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

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

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

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

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

«6. La Administración competente en materia de transportes podrá ordenar el traslado de un vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos para su posterior destrucción y descontaminación cuando hayan transcurrido más de dos meses desde que fuera inmovilizado y depositado por la Administración o abandonado por su titular, sin que éste hubiera formulado alegaciones.

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

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

La declaración e imposición de obligaciones de servicio público a los transportes públicos de viajeros por carretera o ferrocarril se llevará a cabo por el órgano competente del Ministerio de Fomento de conformidad con lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y, en su caso, en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y en el Reglamento



(CE) 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, así como en las normas reglamentarias dictadas para la ejecución y desarrollo de las citadas disposiciones.

No obstante, cuando las obligaciones de servicio público de que se trate hayan de ser compensadas, en todo o en parte, mediante subvenciones, será de aplicación, además, lo dispuesto en los puntos 2 y 3 del artículo 95 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

**Disposición adicional segunda.** *Referencia a los contratos de gestión de servicios públicos de transporte de viajeros por carretera y ferrocarril.*

El término “concesión de transporte regular de viajeros” deberá considerarse sustituido en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres por el término “contrato de gestión del servicio público de transporte regular de viajeros”.

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

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

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

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

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

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

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

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

Los servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares regulados en el título III de la Ley del Sector Ferroviario no se considerarán incluidos a ningún efecto entre los servicios auxiliares y



complementarios del transporte definidos en el artículo 1 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

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

1. La Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y las disposiciones reglamentarias dictadas para su ejecución y desarrollo únicamente se aplicarán a los transportes públicos de viajeros por ferrocarril en cuanto no resulten contrarias a lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo, y en los artículos 22 y 150.2 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

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

2. Las disposiciones contenidas en el Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, únicamente continuarán siendo de aplicación a los transportes de viajeros por ferrocarril prestados por empresas que no se encuentren obligadas a tener cubierta su responsabilidad civil en los términos señalados en el artículo 48 de la Ley del Sector Ferroviario y las normas dictadas para su ejecución y desarrollo.

**Disposición transitoria segunda.** *Seguro Obligatorio de Viajeros.*

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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 registrará por las condiciones señaladas en la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

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

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

2. Asimismo, serán de aplicación, de conformidad con lo que en ellos se dispone, el Reglamento (CE) nº 1371/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros por ferrocarril, con las excepciones establecidas por Acuerdo del Consejo de Ministros de 5 de marzo de 2010, y el Reglamento (UE) nº 181/2011, del Parlamento Europeo y del



Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar, y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004.

En la medida en que tales Reglamentos resulten de aplicación, no lo será la limitación de responsabilidad señalada en el punto anterior de esta disposición.

**Disposición transitoria sexta.** *Equipamiento informático de las empresas.*

Quienes sean titulares de autorizaciones de transporte o de operador de transporte a la entrada en vigor de esta ley no estarán obligados a acreditar la disposición de la firma electrónica y el equipamiento informático señalados en el artículo 54.4 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres hasta que hayan de realizar el visado de sus autorizaciones correspondiente al año 2014, cuando se trate de transportistas u operadores de transporte de mercancías, y al año 2015, cuando se trate de transportistas de viajeros.

**Disposición derogatoria única.** *Derogación normativa.*

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

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

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

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



**Disposición final segunda. Título competencial.**

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

**Disposición final tercera. Pérdida de honorabilidad.**

Se faculta al Gobierno para ampliar los supuestos en que la imposición de determinadas sanciones implica la pérdida de honorabilidad del infractor y su gestor de transporte, o la retirada temporal o definitiva de títulos habilitantes, cuando ello resulte preciso para adaptarla a las reglas aprobadas por la Unión Europea.

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

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

**Disposición final quinta. Habilitación normativa.**

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

**Disposición final sexta. Entrada en vigor.**

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

Elévese al Consejo de Ministros

EL CONSEJO DE MINISTROS, en su reunión del día 13 MAYO 2011 acordó remitir a las Cortes Generales el presente proyecto de Ley.

EL MINISTRO SECRETARIO

EL MINISTRO DE FOMENTO

José Blanco López



## **Memoria del análisis de impacto normativo del Anteproyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.**

---

### **1. OPORTUNIDAD DE LA NORMA.**

De acuerdo con lo establecido en el artículo 22.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, de Organización, Competencia y Funcionamiento del Gobierno, se formula el siguiente informe de análisis de impacto normativo del anteproyecto de referencia.

#### **1.1. Motivación.**

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante LOTT), dictada por el Estado con base en el artículo 149.1.21ª de la Constitución, se configura como pieza clave en la regulación del transporte por carretera en España.

#### **- Causas de la propuesta.**

La evolución del mercado de transportes por carretera y ferrocarril desde la aprobación original de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en el año 1987, aconseja revisar algunos de los presupuestos de los que esta Ley partía, a fin de actualizar su contenido.

Se pretende dar un nuevo impulso al proceso entonces iniciado, propiciando nuevos avances en la eficiencia del sistema de transportes, sin cuestionar, sin embargo, las bases sobre las que viene apoyándose el régimen de ordenación del mercado de transportes en nuestro país desde hace más de dos decenios y que ha permitido el actual nivel de desarrollo de nuestras empresas y, en gran medida, ha conformado la idiosincrasia de las mismas.

Por otra parte, se ha estimado necesario revisar la tipificación de infracciones y el régimen sancionador hasta ahora contenidos en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, con objeto de acomodarlos al nuevo enfoque, especialmente, aunque no sólo, en materia de condiciones de acceso a las distintas profesiones del transporte por carretera y de cumplimiento de la legislación en materia de tiempos de conducción y descanso de los conductores, habiéndose alcanzado, a tal efecto, un acuerdo entre el Ministerio de Fomento y los Departamentos de Transporte de Viajeros y Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

La revisión del contenido de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, a los fines anteriormente señalados, se ha llevado a efecto teniendo en cuenta la conveniencia de propiciar una mejor estructuración empresarial de la oferta de transporte, al mismo tiempo

que se aumenta la capacidad de las empresas que la integran para adaptarse a una demanda cambiante, tanto en términos cualitativos como cuantitativos. Así, se ha pretendido abrir el paso a la eliminación de rigideces comerciales que, si bien tuvieron su justificación en el pasado, han devenido obsoletas por la evolución del mercado.

Asimismo, se ha procurado reducir las cargas administrativas que venían recayendo sobre las empresas, cuando ello se ha considerado posible sin detrimento de la adecuada ordenación del mercado o del cumplimiento de las normas a ello conducentes.

Por último, conviene señalar que la modificación operada en la LOTT pretende, además, armonizar su contenido con otras normas dictadas a nivel nacional, en concreto la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo, la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías y la legislación sobre defensa de los consumidores y usuarios en relación con el contrato de viaje combinado (Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias).

## **1.2. Objetivos.**

Como se indica en el apartado anterior, este anteproyecto pretende propiciar una mejor estructuración empresarial de la oferta de transporte, al mismo tiempo que se aumenta la capacidad de las empresas que la integran para adaptarse a una demanda cambiante, tanto en términos cualitativos como cuantitativos. Así, se ha intentado eliminar rigideces comerciales que, si bien tuvieron su justificación en el pasado, han devenido obsoletas por la evolución del mercado.

En este sentido, se ha impulsado en el seno de las empresas tanto la formación de sus profesionales como los aspectos tecnológicos que conduzcan a una mayor modernización del sector, que tenga reflejo en la calidad y eficiencia en el servicio de transporte.

Asimismo, se ha procurado reducir las cargas administrativas que venían recayendo sobre las empresas cuando ello se ha considerado posible, sin detrimento de la adecuada ordenación del mercado o del cumplimiento de las normas a ello conducentes.

## **1.3. Alternativas.**

No se ha considerado ninguna otra alternativa. Dada la aprobación de los nuevos reglamentos comunitarios en materia de transporte así como determinadas normas nacionales que afectan a la materia de transporte, se ha considerado que lo más idóneo es proceder a una modificación de la LOTT.

Se tiene previsto en el plazo aproximado de un año, tal y como se dispone en el propio anteproyecto (disposición final cuarta) refundir en un solo texto la Ley 16/1987, de 30 de



julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y las diferentes Leyes que la han modificado desde su entrada en vigor para una mayor claridad normativa. **En este proceso se tendrá en cuenta lo establecido en Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 3821/85 y (CE) n° 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo.**

## 2. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN.

### 2.1. Contenido (estructura, resumen de cada parte, novedades).

#### - Estructura.

En lo que a la estructura se refiere, este Anteproyecto se compone de un artículo único en el que se modifican numerosos artículos de la LOTT (artículos 1.1, 17, 19.1, 19.2, 19.3, 20, 22, 28, 38, 42, 43, 51, 52, 53, 54, 68, 69, 71, 72, 75.4, 81, 82, 85, 98, 99, 102, 103, 104.2, 106, 107, 108, 110, 111, 119, 127, 140, 141, 142, 143, 144, 146.2 y 146.3) y se suprimen, igualmente, varios (artículos 19.4, 21.2, 23, 24, 27, 41.2, 44, 45, 46, 47, 48, 56, 60, 61, 63.1.c), 83, 84, 87, 90, 92, 93, 94, 95, 96, 109, 112, 120, 121, 122, 123, 125, 126); el texto se cierra con cinco disposiciones adicionales, seis disposiciones transitorias, una disposición derogatoria única y seis disposiciones finales.

#### - Resumen de cada parte.

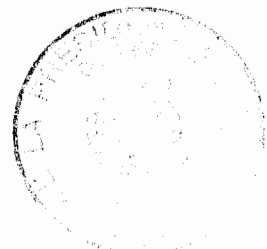
A través del siguiente cuadro explicativo se detalla el contenido de la modificación que se pretende llevar a cabo en la LOTT.

Artículo/s modificado/s	Contenido de la modificación	Objetivos
1	Incluye a los operadores logísticos. Nueva definición de transporte ferroviario.	- Mejorar la profesionalidad. - Armonizar con la legislación ferroviaria.
17	Consagra autonomía de gestión de las empresas a su riesgo y ventura. Salvaguarda obligaciones servicio público.	- Reducir restricciones mercantiles. - Mejorar la profesionalidad. - Mejorar la gestión de los servicios públicos en sentido estricto.
19	Liberaliza todos los precios de transporte salvo en los servicios públicos.	- Reducir restricciones mercantiles. - Mejorar la profesionalidad.
20	Define las obligaciones de servicio público y los servicios públicos.	- Mejorar la gestión de los servicios públicos en sentido estricto.
22	Liga el concepto de porteador con el de transportista conforme a la nueva Ley de Contrato.	- Mejorar la profesionalidad. - Armonizar con la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

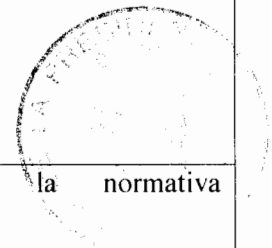
Artículo/s modificado/s	Contenido de la modificación	Objetivos
23 y 24	Suprime reglas mercantiles ya incorporadas a la nueva Ley de Contrato. Nota. Régimen transitorio previsto en la disposición transitoria cuarta.	- Armonizar con la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.
27	Suprime referencias al transporte multimodal hoy superadas.	- Reducir restricciones mercantiles.
28	Actualiza el concepto de transporte multimodal.	- Mejorar la profesionalidad.
38	Refuerza las Juntas Arbitrales del Transporte (aumenta la cuantía de sometimiento y prevé el depósito y enajenación de mercancías).	- Armonizar con la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.
41	Suprime obligaciones de los usuarios superadas por la nueva Ley de Contrato.	- Armonizar con la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.
42, 43, 44, 45, 46, 47 y 48	Revisión del régimen de autorizaciones	- Mejorar el tamaño y equipamiento de las empresas. - Reducir cargas administrativas. - Mejorar la profesionalidad.
51 y 52	Revisión del régimen de autorizaciones	- Mejorar la estructura empresarial
53	Se regula el Registro de Transportistas, previendo una gestión virtual y un mayor nivel de publicidad de parte de su contenido (su desarrollo permitirá la tramitación electrónica de la mayor parte de procedimientos de otorgamiento y visado de autorizaciones y hará innecesaria la documentación en papel de dichas autorizaciones).	- Reducir cargas administrativas.
54	Revisión del régimen de las autorizaciones	- Mejorar la profesionalidad. - Armonizar con la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.
56	Elimina la exigencia de fianzas aparejadas a la titularidad de autorizaciones de transporte.	- Reducir cargas administrativas.
60 y 61	Suprime las referencias específicas a cooperativas en el ordenamiento del transporte. Nota. Las únicas referencias se contemplan en el artículo 119.2	- Reducir restricciones mercantiles.
63	Pura corrección formal. Suprime referencias incorporadas en otro artículo.	
68	Normaliza la concurrencia de empresas comunitarias a los concursos de transportes regulares.	- Mejorar la profesionalidad. - Mejorar la gestión de los servicios públicos en sentido estricto.
69-87, 88 y 89	Revisión del régimen de los servicios regulares de viajeros	- Mejorar la gestión de los servicios públicos en sentido estricto.

Artículo/s modificado/s	Contenido de la modificación	Objetivos
90-97	Revisión del régimen de los transportes públicos discrecionales de viajeros y mercancías.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejorar el tamaño y equipamiento de las empresas.</li> <li>- Reducir cargas administrativas.</li> <li>- Mejorar la profesionalidad.</li> </ul>
98 y 99	<p>La autorización de transporte público de viajeros habilita tanto para realizar transporte como a intermediar en su contratación.</p> <p>La autorización de transporte público de mercancías habilita para realizar transporte y en su caso a intermediar siempre “que los requisitos exigidos para realizar transporte resulten en conjunto iguales o superiores a los exigidos para la obtención de una autorización de operador de transporte”.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejorar el tamaño y equipamiento de las empresas.</li> <li>- Reducir restricciones mercantiles.</li> <li>- Mejorar la profesionalidad.</li> </ul>
102, 103 y 104	Hacen congruente el régimen del transporte privado complementario con el nuevo régimen del transporte público.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejorar el tamaño y equipamiento de las empresas.</li> <li>- Reducir restricciones mercantiles.</li> <li>- Mejorar la profesionalidad</li> <li>- Reducir cargas administrativas.</li> </ul>
106, 107, 108 y 109	Revisión del régimen del transporte internacional y de cabotaje.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Simplificación y congruencia con la reglamentación comunitaria y convenios internacionales.</li> </ul>
110, 111 y 112	Adapta el concepto de transporte turístico a la regulación sobre contratos de viaje combinado definida en la legislación sobre defensa de los consumidores y usuarios.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Armonizar con la legislación sobre defensa de los consumidores y usuarios.</li> </ul>
119, 120, 121, 122, 123, 125 y 126	Hacen congruente el régimen de la intermediación de transporte al de acceso al mercado de transporte. Suprimen diferencias entre las distintas clases de intermediarios y operadores, aumentando su libertad de actuación en el mercado.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reducir restricciones mercantiles.</li> <li>- Mejorar la profesionalidad.</li> </ul>
127	Actualiza el concepto de estaciones y centros de transporte, acentuando su carácter de organizadores y facilitadores del transporte por carretera y combinado.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejorar la profesionalidad.</li> </ul>
140, 141, 142, 143, 144 y 146	<p>Reducen la cuantía de las sanciones, yendo mucho más allá del acuerdo con el sector.</p> <p>Suprime infracciones que no protegían aspectos relevantes del mercado y coartaban la libre actuación de las empresas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adaptar la LOTT al Acuerdo con CNTC en materia sancionadora.</li> <li>- Reducir restricciones mercantiles.</li> <li>- Mejorar la profesionalidad.</li> </ul>

Artículo/s modificado/s	Contenido de la modificación	Objetivos
Disposición adicional primera	<p>“Establecimiento de obligaciones de servicio público”.</p> <p>Se declara de aplicación el Reglamento (CE) 1370/2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera a los servicios públicos de transporte en sentido estricto.</p>	- Mejorar la gestión de los servicios públicos en sentido estricto.
Disposición adicional segunda	<p>“Referencia a los contratos de gestión de servicios públicos de transporte de viajeros por carretera y ferrocarril”.</p> <p>Se sustituye el concepto “concesión” por el de “contrato de servicio público de transporte de viajeros”, y el término “concesionario” por el de “contratista del servicio público”.</p>	- Mayor claridad jurídica.
Disposición adicional tercera	<p>“Coordinación con el Registro Mercantil”.</p> <p>Se establecen cauces de comunicación entre el Registro mercantil y el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.</p>	- Reducir cargas administrativas.
Disposición adicional cuarta	<p>“Registro de los títulos y licencias habilitantes para la realización de transporte por ferrocarril”.</p> <p>Se incluyen las licencias y demás habilitaciones para la realización de transporte ferroviario en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.</p>	- Armonizar con la legislación ferroviaria.
Disposición adicional quinta	<p>“Prestación de servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares”.</p> <p>No consideración de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares regulados en la Ley del Sector Ferroviario como servicios auxiliares y complementarios del transporte definidos en la LOTT.</p>	- Armonizar con la legislación ferroviaria.
Disposición transitoria primera	<p>“Régimen jurídico de los transportes públicos de viajeros por ferrocarril”.</p> <p>Se declara de aplicación supletoria al transporte de viajeros por ferrocarril lo dispuesto en relación con los servicios públicos de transporte por carretera.</p> <p>Se declara vigente el Real Decreto 1575/1989 sobre Seguro Obligatorio de Viajeros al transporte de viajeros por ferrocarril prestado por empresas que no se encuentren obligadas a tener cubierta su responsabilidad civil en los términos señalados en el artículo 48 de la Ley del sector ferroviario y sus normas de desarrollo.</p>	- Mejorar la gestión de los servicios públicos en sentido estricto.



Artículo/s modificado/s	Contenido de la modificación	Objetivos
Disposición transitoria segunda	<p>“Seguro obligatorio de viajeros”.</p> <p>Racionalización del régimen de aseguramiento obligatorio en materia de transportes terrestres, en el plazo de 6 meses.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reducir cargas administrativas.</li> <li>- Eliminar sobrecostos innecesarios.</li> </ul>
Disposición transitoria tercera	<p>“Servicios regulares de transporte de viajeros de uso general con un bajo índice de utilización”.</p> <p>Se establece la vigencia de las autorizaciones especiales hasta la expiración del plazo por las que fueron otorgadas y la adecuación de la prestación de esta clase de servicios al correspondiente contrato de servicio público de acuerdo al nuevo régimen establecido.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Razones de seguridad jurídica y respeto a las situaciones jurídicas creadas con anterioridad.</li> </ul>
Disposición transitoria cuarta	<p>“El Registro de Empresas y Actividades de Transporte”.</p> <p>Se da plazo al Gobierno para hacer efectivas las previsiones legales en relación con el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reducir cargas administrativas.</li> </ul>
Disposición transitoria quinta	<p>“Condiciones de aplicación en la contratación de transporte de viajeros”.</p> <p>Se declara de aplicación determinadas reglas sobre responsabilidad de los portadores de viajeros por las pérdidas o averías que sufran los equipajes hasta que se dicten unas nuevas condiciones generales de contratación.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Evitar lagunas legales.</li> </ul>
Disposición transitoria sexta	<p>“Equipamiento informático de las empresas”</p> <p>Se establece plazo de adaptación a las nuevas tecnologías para los que ya fueran titulares de autorizaciones de transporte o de operador de transporte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Seguridad jurídica y respeto a las situaciones creadas con anterioridad.</li> </ul>
Disposición derogatoria única	<p>“Derogación Normativa”.</p> <p>Se derogan los artículos 52 y 53 ROTT y cuantas otras disposiciones de igual o inferior rango al de esta Ley se opongan a lo que en ella se dispone.</p>	
Disposición final primera	<p>“El Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres”.</p> <p>Se declara vigente el ROTT, en cuanto no se oponga a los Reglamentos comunitarios y se da plazo al Gobierno para aprobar un nuevo Reglamento que ya sea totalmente congruente.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Congruencia con la normativa comunitaria.</li> </ul>



Artículo/s modificado/s	Contenido de la modificación	Objetivos
Disposición final segunda	“Título competencial”. Se fija el título competencial por el que se dicta esta Ley (artículo 149.1.21ª de la Constitución).	
Disposición final tercera	“Pérdida de honorabilidad”. Se habilita al Gobierno a matizar las condiciones de cumplimiento del requisito de honorabilidad.	-Congruencia con la normativa comunitaria.
Disposición final cuarta	“Texto refundido de la LOTT”. Se faculta al Gobierno para refundir en un solo texto armonizado el de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, con las sucesivas modificaciones de que ha sido objeto desde su inicial aprobación.	- Mejorar la seguridad jurídica y transparencia del régimen de ordenación de los transportes terrestres.
Disposición final quinta	“Habilitación normativa”. Desarrollo reglamentario que regule las condiciones de obtención de los títulos habilitantes en materia de seguridad en la circulación ferroviaria del personal de FEVE.	
Disposición final sexta	“Entrada en vigor”. Al día siguiente al de su publicación en el BOE.	

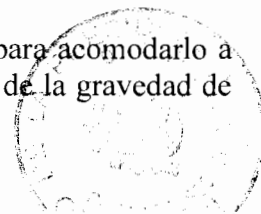
**- Principales novedades.**

Cabe destacar las siguientes novedades:

Generales

El nuevo texto pretende, siguiendo la línea marcada por la Unión Europea, propiciar una mejor estructuración empresarial de la oferta de transporte mejorando el tamaño y equipamiento de las empresas, incidiendo en temas claves como la formación y tecnología, reduciendo restricciones mercantiles y eliminando cargas administrativas innecesarias, con el objetivo último de mejora de la calidad de los servicios de transporte.

Asimismo se ha procedido a una revisión del baremo sancionador para acomodarlo a las recomendaciones de la Unión Europea en materia de homogeneización de la gravedad de



las infracciones y a los acuerdos alcanzados con el Comité Nacional del Transporte por Carretera.

Además, resulta pertinente la introducción de algún tipo infractor nuevo y la modificación de alguno de los preexistentes para acomodarlas al resto de las modificaciones contempladas en la Ley

En otro orden de cosas, se han reducido las cargas económicas y administrativas para las empresas y se ha procedido a una simplificación burocrática.

De conformidad con alguno de los mandatos expresos contenidos en el Acuerdo del Consejo de Ministros por el que se aprobaron medidas para la reducción de las cargas administrativas que soportan los ciudadanos y las empresas y, en todo caso, con el espíritu del mismo, se proponen diversas modificaciones de la Ley en orden a la reducción de cargas económicas y administrativas a las empresas y simplificación burocrática.

Especial importancia cobran en dicho proceso las modificaciones que se pretenden introducir en la regulación del Registro General de Transportistas destinadas a garantizar su transparencia y seguridad, así como la viabilidad definitiva de la llamada “Administración electrónica” en el ámbito de los transportes por carretera.

Por último, se ha buscado la armonización de la LOTT con diversas leyes nacionales de reciente aprobación, comentadas anteriormente. (Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo, la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías y Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias).

Específicas, haciendo referencia al articulado del anteproyecto:

- Ámbito de aplicación (artículo 1 LOTT).

Se da nueva definición del Transporte Ferroviario de acuerdo con la fijada en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre del Sector ferroviario, eliminado la referencia a que el camino-vehículo constituye una unidad de explotación.

En lo que a las “actividades auxiliares y complementarias del transporte” se refiere, que quedan igualmente dentro del ámbito de aplicación de la LOTT, se incluyen aquellas desarrolladas por los “operadores logísticos” y “los centros que imparten cualquiera de las formaciones que, conforme a lo dispuesto en esta ley y las normas dictadas para su desarrollo resulten obligatorias para el ejercicio de alguna de las profesiones relacionadas con las actividades de transporte o auxiliares y complementarias de éste”.

- Transporte regular de viajeros permanente y de uso general.

Se clarifica la definición de “obligaciones de servicio público” y se revisa todo el régimen de transporte regular de viajeros permanente y de uso general para propiciar una mejora de la gestión de estos servicios públicos, en la línea marcada por la Unión Europea.

Una cuestión novedosa es que no es necesario estar en posesión de autorización para acceder a la licitación en los procedimientos de otorgamiento de autorizaciones para prestar servicios de transporte regular de viajeros, solamente antes de la finalización del plazo señalado para la adjudicación definitiva del correspondiente contrato (artículo 68).

- Racionalización del régimen de aseguramiento obligatorio en materia de transportes por carretera y ferrocarril (supresión del artículo 21 LOTT y Disposición transitoria segunda).

Otro aspecto significativo sería la racionalización, en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta Ley (actualmente Anteproyecto), del régimen de aseguramiento obligatorio en materia de transportes terrestres, suprimiendo la exigencia de la contratación del Seguro Obligatorio de Viajeros en los transportes por carretera y ferrocarril en que resulta obligatorio contratar seguros que cubran la responsabilidad civil del transportista, en la línea marcada por la Ley 6/2009, de 3 de julio, que suprimió las funciones del Consorcio de Compensación de Seguros en relación con el mismo.

Se pretende, ahora, dar un paso más evitando la acumulación de seguros obligatorios destinados a proteger de un mismo riesgo, con el consiguiente sobre coste obligatorio del precio del transporte.

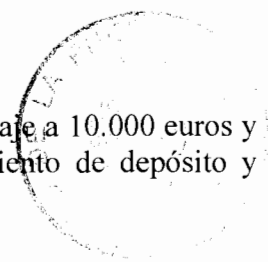
No obstante, hay que tener en cuenta en este sentido lo dispuesto en la disposición transitoria primera que viene a determinar que sigue siendo de aplicación el Real Decreto 1575/1989 relativo al Seguros Obligatorio de Viajeros, en el ámbito del transporte de viajeros por ferrocarril, respecto a empresas que no se encuentren obligadas a tener cubierta su responsabilidad civil en los términos señalados en el artículo 48 de la Ley del Sector ferroviario y sus normas de desarrollo.

- Transporte multimodal (artículo 28 LOTT).

Se da una nueva definición de transporte multimodal, en consonancia con la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de transporte terrestre de mercancías.

- Juntas Arbitrales (artículo 38 LOTT).

Se eleva la cuantía de presunción de acuerdo de sometimiento a arbitraje a 10.000 euros y se establece una remisión a Reglamento para que regule un procedimiento de depósito y enajenación de mercancías.





- Registro de Empresas y Actividades de Transporte (artículo 53 y disposición adicional tercera).

Se procede a un cambio de denominación del Registro más sencillo; se crea un Registro Central y Registros Territoriales; se inscriben la totalidad de títulos habilitantes para el ejercicio de las distintas actividades y profesiones de transporte; se regula de forma detallada las formas de publicidad de este Registro: plena, ordinaria y restringida.

Además, al establecerse en la disposición adicional tercera la conexión de este Registro con el Mercantil en el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de esta norma en tramitación, se está permitiendo de cara al futuro una posible tramitación virtual de las solicitudes de autorización y visado por parte de las empresas que cuenten con los medios tecnológicos adecuados.

- Régimen autorizador.

La principal novedad, tal y como se contempla en la modificación operada en el artículo 99 LOTT -viajeros-, radica en que con la nueva Ley se permite operar en el mercado de transporte público de viajeros, realizando transporte e intermediando en su realización, por medio de una única autorización de transporte público. En el caso de transporte de mercancías (artículo 98 LOTT) se permite igualmente, aunque con determinados condicionamientos, operar en el mercado realizando transporte e intermediando en su realización, por medio de una única autorización de transporte público.

Lo mismo ocurre en el caso de mercancías, tal y como se determina en el artículo 98 LOTT, aunque con determinados condicionamientos.

-Requisitos para la obtención de autorización de transporte público (artículo 43 LOTT).

El cumplimiento de los requisitos impuestos por la normativa comunitaria solo es obligatorio para las empresas de transporte que realicen su actividad con vehículos cuya masa máxima autorizada es superior a 3,5 toneladas. No así para los que se sitúen entre las 2 y 3,5 toneladas que, aunque deban disponer de autorización, solamente deberán cumplir los requisitos de nacionalidad, personalidad, y demás fijados por nuestra normativa nacional. En este caso, la validez de la autorización así obtenida tampoco quedará condicionada a la realización periódica del visado.

- Transporte internacional (artículos 106-109 LOTT).

En relación con los artículos dedicados al transporte internacional (artículos 106-109 LOTT), éstos se vacían de contenido, haciendo referencia a los Convenios internacionales y demás normas internacionales y comunitarias. En los artículos 106, 107 y 108 se aborda un tema importante como es la matriculación de los vehículos, como criterio para determinar la legislación aplicable.

- Transporte Turístico (artículos 110 y 111).

Se equipara el transporte turístico a los que se realicen en el marco de la ejecución de un viaje combinado, remitiéndose a lo establecido para el contrato de viaje combinado en la legislación sobre defensa de consumidores y usuarios, en concreto, el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias.

- Régimen sancionador:

En lo relativo al régimen sancionador que supone la modificación de los artículos 140, 141, 142, 143, 144 y 146 de la LOTT, éstas han ido dirigidas a:

- En primer lugar, se ha producido una reducción del régimen sancionador en el sentido de que llevar a los escalones más bajos dentro de su categoría (de muy graves, graves y leves) determinadas infracciones, fundamentalmente las que afectan a los tiempos de conducción y descanso.

- Se elimina el agravamiento de las sanciones que se contemplaba en los supuestos de “habitualidad o reiteración” de determinadas conductas, a excepción de aquellas catalogadas de estricta piratería.

- Desaparecen las sanciones accesorias a las económicas, consistiendo éstas a partir de ahora en la imposición de multa únicamente.

- Se añaden nuevas infracciones como aquéllas que conllevan la pérdida de honorabilidad.

## **2.2. Análisis jurídico.**

Este Anteproyecto de Ley pretende modificar determinados artículos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes terrestres (LOTT) que constituye la legislación estatal fundamental en materia de transporte conjuntamente con el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y determinadas órdenes ministeriales.

En lo relativo a las posibles derogaciones que se puedan producir, el texto del Anteproyecto contiene una disposición derogatoria única en la que se deroga expresamente los artículos 52 y 53 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante ROTT) y cuantas otras disposiciones de igual o inferior rango resulten contrarias a esta Ley.

Asimismo, en la disposición final primera del Anteproyecto de Ley se declara vigente el ROTT en lo que no se oponga a ésta y a la normativa comunitaria, dando un plazo de dos años al Gobierno, desde la entrada en vigor de esta Ley, para la adaptación de su contenido.

### **2.3. Tramitación.**

En primer lugar, por parte de la Dirección General de Transporte Terrestre se ha elaborado un primer borrador de Anteproyecto de Ley. Este borrador ha sido enviado el día 2 de marzo a los representantes de las Comunidades Autónomas, al Comité Nacional del Transporte por Carretera (Departamento de Mercancías y Departamento de Viajeros) y al Consejo Nacional de Transportes Terrestres (Sección de Transporte de Mercancías y Sección de Transporte de Viajeros) para su conocimiento y emisión de informe.

#### ***- Informes emitidos al respecto.***

En primer lugar se ha recibido informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, en concreto, la Sección de Transporte de Viajeros, en el que se manifiesta su conformidad y aprobación por unanimidad al texto de referencia.

Por otro lado, se ha recibido informe del Departamento de Viajeros y Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

De forma general, se han atendido las observaciones de mayor interés y relevancia para las empresas que forman parte del Comité y aquellas mantenidas de forma mayoritaria. Las observaciones más destacadas tenidas en cuenta son las siguientes:

Se ha mantenido la redacción dada al artículo 19 sobre el régimen tarifario, si bien adaptada a los servicios públicos de transporte de viajeros de titularidad de la Administración.

Se ha mantenido la autorización prevista para las empresas de transporte de mercancías que utilicen vehículos entre 2 y 3,5 toneladas de masa máxima autorizada.

Se exige “con condicionamientos” autorización de operador de transporte para las empresas que cuenten con autorización de transporte público de mercancías y que quieran intermediar (artículo 98.1). De esta forma se mantiene el precepto que hasta ahora regulaba la colaboración entre empresas (artículo 97).

En lo que al régimen sancionador se refiere, se han atendido principalmente defectos de redacción y reiteración de supuestos infractores.

Hay que comentar que se han recibido observaciones de otros agentes como la Fundación Transporte y Formación, la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil, y empresas a título particular como Fenacotrans, Fenadismer y UNIATRACM. Igualmente se han recibido observaciones internas de la Subdirección General de Gestión y Análisis del Transporte Terrestre, y la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias y ADIF.

En cualquier caso, se adjunta un informe de alegaciones y un cuadro explicativo de las observaciones que han resultado atendidas.

### **3. ANÁLISIS DE IMPACTOS.**

#### **3.1. Consideraciones generales.**

Este Anteproyecto va a incidir en los agentes intervinientes en el sector de transporte propiciado una mejor estructuración empresarial de la oferta de transporte, aumentando la capacidad de las empresas tanto en términos cuantitativos como cualitativos y eliminando rigideces comerciales.

Con esta norma se van a elevar los niveles de profesionalización del sector de transporte, incrementando en última instancia la calidad de los servicios de transporte.

Por otro lado, la reducción de cargas administrativas se considera muy relevante, fundamentalmente en lo relativo a la conexión del Registro de Empresas y Actividades de Transporte con el Registro Mercantil. Además, se sientan las bases para una posible relación por medios informáticos entre los operadores del sector con la Administración haciendo realidad la denominada “Administración electrónica”.

#### **3.2. Análisis sobre la adecuación de la norma propuesta al orden de distribución de competencias.**

Este Anteproyecto de Ley se dicta con base en los artículos 87 y 88 de la Constitución española que atribuyen al Gobierno iniciativa legislativa por medio de la formulación de “anteproyectos de leyes”. Asimismo, en lo que a su contenido se refiere, este Anteproyecto respeta las competencias que el artículo 149.1.21ª de la Constitución atribuye al Estado en materia de transporte terrestre.

Por otro lado, como ya se ha comentado anteriormente, para dar cumplimiento al trámite de audiencia se ha remitido (el día 2 de marzo) el borrador del Anteproyecto de Ley a todas Comunidades Autónomas y a las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, para la formulación de cuantas observaciones estimaran convenientes.

#### ***- Alegaciones u observaciones por parte de las Comunidades Autónomas.***

En cuanto a las observaciones de las Comunidades Autónomas, hay que indicar que se han recibido observaciones de Andalucía, Cataluña, Madrid, Navarra, Aragón, Valencia, Murcia y Extremadura.

Aragón, Valencia y Extremadura no formulan ninguna observación al respecto.

Respecto a las observaciones formuladas por el resto de Comunidades Autónomas, hay que señalar en términos generales que la mayor parte de observaciones tenidas en cuenta obedecen por un lado a defectos de redacción o clarificación de términos y por otro lado a

propuestas ya manifestadas por el Comité Nacional del Transporte por Carretera como es el caso de las modificaciones a realizar en los artículos 42 y 98 de la LOTT.

Se adjunta un informe de alegaciones donde de forma más detallada se determinan las observaciones que se han tenido en cuenta y las que no, justificando tal circunstancia.

### **3.3. Impacto económico y presupuestario.**

#### ***- Impacto económico general.***

Este Anteproyecto pretende propiciar una mejor estructuración empresarial de la oferta de transporte, aumentando la capacidad de las empresas tanto en términos cuantitativos como cualitativos y eliminando rigideces comerciales.

Se pretende contar con un sector de transporte menos atomizado formado por empresas con un mayor tamaño y equipamiento, que tengan una mayor musculatura financiera y comercial y mayor capacidad de gestión.

#### ***- Efectos en la competencia.***

La principal medida adoptada de mejora de la estructura empresarial del mercado de transporte que puede incidir en los niveles de competencia consiste en la modificación de los requisitos exigibles a las empresas de transporte de mercancías y de viajeros para operar en el mercado. En general se busca la introducción de requisitos que incidan en un mayor profesionalización del sector de transporte y que eleve los niveles de formación del colectivo dedicado a este sector.

Se trata de una medida que repercute en los actuales operadores en el mercado sin que exista un trato diferenciado entre unos y otros. Igualmente va a suponer una elevación de los costes de entrada en este sector pero no con el efecto deliberado de restringir la competencia sino de elevar los niveles de profesionalización del sector de transporte e incidir, en última instancia en la calidad de los servicios de transporte.

#### ***- Análisis de cargas administrativas.***

En términos generales, con la modificación de la LOTT operada por este Anteproyecto se ha tratado de conseguir una disminución de cargas administrativas que venían recayendo en las empresas sin detrimento de la adecuada ordenación del mercado de transporte.

#### ***Reducción de cargas:***

Las principales medidas de reducción de cargas administrativas han sido las siguientes:

En primer lugar se elimina el requisito de tener que contar con la autorización de operador de transporte para poder intermediar en el caso de aquellos transportistas que cuenten ya con

la autorización de transporte (artículos 98.1 y 99.1 de la LOTT). Esta previsión opera en el caso de transporte público de viajeros y con ciertas limitaciones para el caso de transporte público de mercancías (siempre que “los requisitos exigidos para su obtención resulten en conjunto iguales o superiores a los exigidos para la obtención de una autorización de operador de transporte”).

En segundo lugar, se exceptúa de tener que cumplir todos los requisitos exigidos por la normativa comunitaria a aquellas empresas, que estando obligadas a obtener autorización de transporte de conformidad con nuestra legislación interna, realicen transporte público de mercancías con vehículos cuya masa máxima autorizada, incluida en su caso la de los remolques o semirremolques que arrastren, se sitúe entre 2 toneladas y las 3,5 toneladas. Lo mismo ocurre para el caso de transporte de viajeros con vehículos de turismo.

Si anteriormente estas empresas debían cumplir todos los requisitos de honorabilidad, capacitación profesional, entre otros, exigibles a cualquier empresa que debiera contar con autorización de transporte, a partir de ahora ya no se les exige su cumplimiento, rebajándose considerablemente las cargas administrativas.

En otro orden de cosas, se ha introducido una regulación más pormenorizada del Registro en el que se inscriben la totalidad de títulos habilitantes para el ejercicio de las distintas actividades y profesiones de transporte, reforzando la publicidad plena de algunos de sus contenidos. Esta medida va a permitir que los afectados (empresas transportistas en general) únicamente se vean obligados a acreditar documentalmente su habilitación para ejercer la actividad de que se trate ante la Administración o sus clientes cuando materialmente no resulte posible el acceso al Registro.

El nuevo tratamiento de dicho Registro y, sobre todo, su comunicación con el Mercantil (disposición adicional tercera) permitirá que los que pretendan tramitar solicitudes de autorización o visado no tengan que aportar o acreditar documentalmente los requisitos de capital social y domicilio.

Además, la introducción de los requisitos de equipamiento informático y firma electrónica abre la puerta a la tramitación estrictamente virtual de las solicitudes de autorización o visado de autorizaciones por parte de todos aquellos interesados que cuenten con los medios tecnológicos necesarios para ello, haciendo que el concepto de “Administración electrónica” sea una realidad en el ámbito de la ordenación de los transportes terrestres.

Otro aspecto que supondrá la reducción de cargas administrativas será la posible supresión del Seguro Obligatorio de Viajeros en el transporte por carretera, como medida de racionalización del aseguramiento obligatorio en el mercado de transporte terrestre.

#### *Aumento de cargas:*

Por último, hay que indicar que de acuerdo con la modificación operada en el artículo 54 de la LOTT por este Anteproyecto, se va a pasar a exigir a las empresas de transporte o intermediarios, en los términos que reglamentariamente se establezca, el disponer de firma electrónica y equipo informático necesario.

Se trata de dos requisitos que buscan la modernización del sector de transporte y que tratan de incidir, en última instancia, en la calidad de la prestación de los servicios de transporte. Además, aunque supongan una carga para las empresas, el propósito es a medio plazo fomentar una relación con la administración por medios informáticos lo que va a suponer una reducción, en términos económicos y de tiempo, de las cargas de las empresas.

#### ***- Impacto presupuestario en los gastos e ingresos públicos.***

No se prevé que vaya a existir ningún impacto en los gastos e ingresos públicos, **en concreto no tiene efecto lo previsto en la disposición final quinta del texto en la que se habilita al Ministerio de Fomento a establecer, mediante Orden ministerial, las condiciones para la obtención por el personal de la entidad Pública Empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), de los títulos habilitantes para el ejercicio de funciones relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria.**

#### **3.4. Impacto por razón de género.**

De acuerdo con lo preceptuado en el artículo 2 de la Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre valoración del impacto de género, que este Anteproyecto de Ley no contiene ningún aspecto del que puedan derivarse consecuencias negativas o de discriminación.

#### **3.5. Otros impactos.**

No hay que señalar otros impactos significativos (sociales, medioambientales, entre otros) a los descritos anteriormente.