

c) Descripció parcel·lària de la situació anterior, preferentment mitjançant un plànol cadastral de l'Oficina Virtual del Cadastre.

d) Descripció gràfica de la situació resultant, mitjançant plànols delimitats i superficials.

e) Cognoms i nom o raó social, NIF o NIE i domicili fiscal dels propietaris dels immobles resultants.

2. Quan el contingut de la comunicació tingui per objecte modificacions del planejament que suposin alteracions en la naturalesa del sòl, l'Administració actuant que hagi aprovat definitivament la figura de planejament corresponent ha de posar en coneixement de la Gerència o Subgerència Territorial del Cadastre competent la informació següent:

a) Data d'aprovació definitiva de la modificació del planejament i de la seva publicació en el butlletí oficial corresponent.

b) Documentació gràfica de la zona afectada, preferentment mitjançant un plànol cadastral de l'Oficina Virtual del Cadastre.

c) Especificacions d'ús i edificabilitat.

3. Quan el contingut de la comunicació tingui per objecte l'execució subsidiària d'obres de rehabilitació, demolició o enderroc, derivades de l'incompliment del deure de conservació de les edificacions, així com altres que derivin de l'incompliment de la funció social de la propietat, l'Administració actuant ha de posar en coneixement de la Gerència o Subgerència Territorial del Cadastre competent la informació següent:

a) Data d'acabament de les obres.

b) Plànol d'emplaçament, amb indicació del nom de la localitat, de la via pública i número, representat preferentment sobre la cartografia cadastral obtinguda de l'Oficina Virtual del Cadastre.

c) Fotografia de l'edifici complet.

d) Plànols delimitats per cada planta de l'edifici amb diferent distribució de conformitat amb l'obra realment executada.

e) Descripció gràfica de la situació resultant quan es tracti d'un supòsit de demolició o enderroc.

4. Quan la comunicació tingui per objecte l'ocupació directa de terrenys destinats a dotacions, l'Administració actuant ha de posar en coneixement de la Gerència o Subgerència Territorial del Cadastre competent la informació següent:

a) Referència cadastral de l'immoble.

b) Cognoms i nom o raó social, NIF o NIE i domicili fiscal dels propietaris dels immobles afectats.

Disposició addicional primera. Utilització de mitjans telemàtics.

U. A fi de facilitar als interessats la formalització de les declaracions cadastrals, els models aprovats per aquesta Ordre estan disponibles en la pàgina web de la Direcció General del Cadastre (<http://www.catastro.meh.es>).

Dos. La Direcció General del Cadastre ha d'establir les especificacions i els requisits necessaris perquè les declaracions i comunicacions a què es refereix aquesta Ordre es puguin fer i notificar per mitjans electrònics, informàtics o telemàtics, sempre que es garanteixin l'autenticitat, integritat, confidencialitat i no-retorn de l'enviament.

Tres. La presentació de la documentació original especificada en els diferents articles d'aquesta Ordre s'ha de fer sempre als mers efectes de la seva comprovació, i s'ha de retornar al declarant, si així ho sol·licita en l'acte de la seva aportació, una vegada efectuada la presentació. La documentació gràfica s'ha de presentar preferent-

ment en suport magnètic, en format DXF, DGN, DWG o similar.

Disposició addicional segona. Presentació de declaracions per fedataris públics i altres entitats, institucions i organitzacions.

U. La Direcció General del Cadastre pot subscriure convenis perquè els fedataris públics, sense perjudici de l'obligació de realitzar davant el cadastre les comunicacions a què es refereix l'article 14.a) del text refós de la Llei del cadastre immobiliari, puguin presentar les declaracions cadastrals corresponents a les alteracions immobiliàries de les quals tinguin coneixement com a conseqüència dels documents que atorguin o inscriguin, actuant com a mandatari dels obligats tributaris, conforme als requisits, condicions i formats de lliurament de la informació que s'estableixin, tot això d'acord amb el que disposa l'article 92 de la Llei general tributària.

Dos. També es poden acollir a aquesta fórmula de col·laboració altres entitats, institucions o organitzacions representatives de sectors professionals que intervinguin en el tràfic immobiliari.

Disposició addicional tercera. Incorporació al sistema de verificació de dades d'identitat.

Tan aviat es produeixi l'entrada en vigor de l'ordre ministerial a què es refereix la disposició final primera del Reial decret 522/2006, de 28 d'abril, pel qual se suprimeix l'aportació de fotocòpies de documents d'identitat en els procediments administratius de l'Administració General de l'Estat i dels seus organismes públics vinculats o dependents, els models aprovats per la present Ordre han d'incorporar una casella específica on s'ha de fer constar el consentiment del declarant perquè les seves dades d'identitat personal puguin ser consultades per l'Administració cadastral mitjançant el Sistema de Verificació de Dades d'Identitat que preveu el Reial decret esmentat.

Disposició derogatòria única. Derogació normativa.

Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que estableixen aquesta Ordre i, en particular, l'Ordre de 10 de febrer de 1999, per la qual s'aproven els models de declaració d'alteracions cadastrals concernents a béns immobles.

Disposició final única. Entrada en vigor.

La present Ordre entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 19 d'octubre de 2006.—El vicepresident primer del Govern i ministre d'Economia i Hisenda, Pedro Solbes Mira.

MINISTERI DE FOMENT

19826 REIAL DECRET 1225/2006, de 27 d'octubre, pel qual es modifica el Reglament de la Llei d'ordenació dels transports terrestres, aprovat pel Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre. («BOE» 273, de 15-11-2006.)

La Llei 29/2003, de 8 d'octubre, sobre millora de les condicions de competència i seguretat en el mercat del

transport per carretera, va introduir modificacions importants sobre el text de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres.

Com a conseqüència, es fa necessària una modificació paral·lela del Reglament, aprovat pel Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre, d'ara endavant ROTT, pel qual es desplega la segona de les lleis esmentades, a fi d'acomodar el contingut del Reglament al d'aquesta Llei.

A més, tenint en compte la data en què es va aprovar el ROTT, ha semblat convenient no desapropiar l'oportunitat que la dita modificació brindava per fer una revisió a fons del contingut que permeti acomodar els seus preceptes als canvis produïts des d'aleshores en el mercat de transports.

Raonablement, aquesta modificació ha estat presidida per les orientacions marcades pel Pla estratègic per al transport de mercaderies per carretera (PETRA) i el Pla de línies d'actuació per al transport en autobús (PLATA), aprovats respectivament el juny de 2001 i el maig de 2002, amb el consens generalitzat del conjunt dels sectors empresarials i socials involucrats en un mercat de transport i en l'altre.

Seguint aquestes orientacions, amb la present modificació del ROTT es pretén aconseguir diversos objectius de caràcter general.

D'una banda, s'intenta facilitar i incentivar la competència a través d'una millora de l'estructura empresarial, eliminant o reduint totes les exigències normatives que, sense que resultin imprescindibles per a l'adequada ordenació del mercat, suposaven traves per a això.

Així mateix, es pretén millorar les condicions de competència, a través del reforç i equiparació de les condicions d'accés al mercat.

Paral·lelament, s'introdueixen modificacions tendents a millorar la competitivitat empresarial a través de l'ampliació de l'àmbit d'autonomia econòmica i de gestió de les empreses, i s'aprofundeix en el concepte d'explotació dels serveis al seu compte i risc.

Com a aspectes més significatius de la modificació portada a terme, es poden destacar els següents:

En l'àmbit sociolaboral, s'estenen als conductors autònoms les proteccions que, en matèria de seguretat i salut en el treball i prevenció de riscos laborals, siguin aplicables, si s'escau, als conductors per compte d'altri quan duen a terme operacions de càrrega i descàrrega dels vehicles.

En relació amb les juntes arbitral del transport, s'introdueixen petits canvis de procediment, aconsellats per l'experiència acumulada durant anys de funcionament de les juntes, a fi d'augmentar-ne l'eficàcia.

Es dona cabuda en el Consell Nacional de Transports Terrestres a sengles representacions de les persones de mobilitat reduïda i de les empreses ferroviàries diferents de RENFE i FEVE que hi pugui haver en el futur.

Pel que fa a les condicions d'accés al mercat de transports, s'exceptua algun cas més de l'obligació d'obtenir autorització de transport, s'eleva el nivell d'exigència en matèria d'honorabilitat dels empresaris i s'introdueixen modificacions que han de permetre establir al ministre de Foment criteris destinats a augmentar les exigències de formació professional.

Pel que fa al règim economicofinancer de les empreses transportistes, es tracta de precisar el concepte d'autogestió, afirmant-ne la identificació amb la contractació i facturació del transport en nom propi i la seva realització a través de la mateixa organització empresarial.

En relació amb els transports regulars de viatgers permanents i d'ús general, es pretén ressaltar els aspectes contractuals del conveni concessional, les condicions del qual neixen amb una vocació de permanència durant tota la vigència del contracte, i això no és un obstacle perquè, paral·lelament, es flexibilitzin, en la mesura del que sigui

compatible, determinades condicions de prestació. D'altra banda, s'assenyalen criteris destinats a garantir el manteniment de la xarxa concessional i el seu funcionament harmònic quan es produeixi l'extinció d'alguna concessió.

En concret, s'agilita la tramitació dels avantprojectes de concessió; s'introdueixen nous requisits per concórrer als concursos, destinats a evitar el falsejament de les condicions de competència; s'augmenta la transcendència de la formalització del contracte concessional com a títol habilitador per dur a terme els serveis i origen i llei de la seva prestació; es reforça l'excepcionalitat de la modificació de les condicions contractuals; es concreta l'equilibri dels supòsits econòmics considerats bàsics en l'adjudicació de la concessió en termes de la relació que hi ha entre costos d'explotació i tarifa; s'incrementa la capacitat de decisió del concessionari en els aspectes de gestió que no afecten el manteniment de les condicions contractuals; s'introdueixen elements destinats a mantenir l'equilibri en la relació concessionari/usuari, de manera que l'Administració pugui establir fórmules a través de les quals el primer compensi el segon quan li presti un servei de qualitat inferior; es redefeixen amb més precisió les condicions de col·laboració en la prestació dels serveis de concessions coincidents, i es desenvolupen amb més extensió les causes i conseqüències de l'extinció de concessions.

En concordança amb tot això, es deslliguen els règims de prestació dels serveis regulars de viatgers d'ús especial i d'ús general, i així es reforça el concepte d'autonomia econòmica i de gestió i l'explotació empresarial per compte i risc del titular de la concessió o autorització.

Quant al transport discrecional, es reforça el concepte d'empresa referit al titular de les autoritzacions; s'universalitza l'àmbit d'acció nacional de totes les autoritzacions, i s'introdueixen els canvis que han de permetre donar cabuda en la legislació d'ordenació dels transports per carretera a totes les qüestions referides a la qualificació del personal que treballa en les empreses transportistes, a reforçar i equiparar les condicions d'accés en el mercat per a tots els qui prèviament no siguin transportistes i a dinamitzar la gestió de flotes, encara que sostenint regles tendents a garantir la capacitat financera de les empreses durant tota la seva vida i el respecte a criteris mediambientals progressistes.

En relació amb el transport privat complementari, es possibilita l'aproximació de les condicions exigides per dur a terme aquesta classe de transport amb les requerides per dur a terme transport públic, per tal de facilitar l'externalització de flotes dedicades al transport privat complementari.

Pel que fa a l'activitat d'arrendament de vehicles, s'equiparen les condicions d'utilització de vehicles arrendats sense conductor per dur a terme transport públic i privat complementari i es reforcen els requisits exigits per a l'accés al mercat i funcionament de les empreses d'arrendament de vehicles amb conductor.

En relació amb les infraestructures típiques del transport per carretera, es promou una classificació de les estacions i centres de transport, per tal que pugui arribar a ser d'ús comú en tot el territori nacional.

Finalment, i en matèria d'inspecció i sancions, a més d'ajustar el contingut del Reglament a les modificacions introduïdes per la Llei 29/2003, es desenvolupen amb més precisió els procediments que s'han de seguir per dur a terme actuacions inspectores i imposició de sancions, a fi d'augmentar la seguretat jurídica tant dels administrats com de la mateixa inspecció del Transport Terrestre.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment, amb l'aprovació prèvia del ministre d'Administracions Públiques, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 27 d'octubre de 2006,

DISPOSO:

Article únic. *Modificacions generals.*

Es modifiquen els articles 3, 7.2, 8.1, 8.4, 9, 16, 17, 18.1, 19, 20, 22, 23, 28.3, 29, 31.1, 36.1, 37.c), 38, 41, 43, 47.4, 48, 50.1, 52, 54, 55, 63, 65.1.d), 67, 68, 69.1.a), 70, 72.4, 73.2, 74, 75.1, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 90, 91, 92, 94.3, 95, 96, 97, 106, 108, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 123, 124, 125, 126.3, 127, 135.2, 139, 156.2, 157.b), 158, 159.1, 170.1, 175, 177.a), 178, 180, 183, 184, 185, 186, 187, 193, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215.4, 216, 219.2 i 222 del Reglament de la Llei d'ordenació dels transports terrestres, aprovat pel Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre, i s'afegeix un nou apartat 3 a l'article 4, un nou apartat 4 a l'article 64 i un nou apartat 3 a l'article 71, els quals queden redactats de la manera següent:

U. L'article 3 queda redactat de la manera següent:

«1. Llevat que expressament es pactin unes quanties o condicions diferents, la responsabilitat dels portadors de mercaderies per les pèrdues o avaries que pateixin les mercaderies està limitada com a màxim a la quantitat de 4,5 euros per quilogram. La responsabilitat d'aquests portadors pels retards en el lliurament de les mercaderies no pot excedir, llevat que hi hagi un pacte en contra, el preu del transport.

2. Llevat que expressament es pactin unes quanties o condicions diferents, la responsabilitat dels portadors de viatgers per les pèrdues o avaries que pateixin els equipatges dels viatgers està limitada com a màxim a 14,5 euros per quilogram. La seva responsabilitat per les pèrdues o avaries que pateixin els encàrrecs que transportin es regeix per les condicions que assenyala l'apartat 1 d'aquest article en relació amb el transport de mercaderies.

La vigilància dels paquets de mà correspon al viatger al qual acompanyen i, en conseqüència, són a càrrec seu els danys que aquests paquets puguin patir mentre estiguin a bord del vehicle, llevat que provi la responsabilitat de l'empresa transportista, cas en què són aplicables les limitacions anteriorment previstes en relació amb els equipatges. En tot cas, s'ha de considerar responsable l'empresa transportista de la possible pèrdua o deteriorament dels paquets de mà esdevinguda en algun moment en què, en ocasió d'una parada, tots els ocupants hagin abandonat el vehicle sense que, immediatament després, el conductor n'hagi tancat les portes d'accés.

3. La prova del pacte de límits o condicions de responsabilitat diferents que estableixen els apartats 1 i 2 d'aquest article correspon a la part que les al·legui.

4. Les limitacions de responsabilitat que preveuen els dos primers apartats d'aquest article no són aplicables quan el dany es produeixi havent-hi dol del transportista.

5. Quan es pactin límits superiors o condicions de responsabilitat diferents de les que preveuen els apartats anteriors, el transportista pot percebre una quantitat addicional sobre el preu del transport en correspondència amb l'augment de responsabilitat pactat. La quantia d'aquesta percepció addicional l'han de pactar lliurement les parts.

6. Les limitacions que estableixen els apartats anteriors també són aplicables als qui per disposició legal assumeixin la posició de transportistes davant dels carregadors i usuaris.»

Dos. S'afegeix un nou apartat 3 a l'article 4 amb la redacció següent:

«D'acord amb la disposició final primera de la Llei de l'Estatut dels treballadors, text refós aprovat pel Reial decret legislatiu 1/1995, de 24 de març, i l'article 3 de la Llei 31/1995, de 8 de novembre, de prevenció de riscos laborals, i en execució del que disposa l'apartat 5 de l'article 22 de la LOTT, la normativa de seguretat i salut en el treball i de prevenció de riscos laborals relativa a les operacions de càrrega, estiba, desestiba i descàrrega aplicable als conductors professionals per compte d'altri de vehicles per a la conducció dels quals sigui necessari un permís de la classe "C+E" també s'ha d'aplicar als conductors professionals per compte propi o autònoms d'aquesta classe de vehicles».

Tres. L'apartat 2 de l'article 7 queda redactat de la manera següent:

«La competència de les juntes per dur a terme les actuacions que preveuen les lletres a) i b) de l'article anterior està determinada pel lloc d'origen o destí del transport o el de subscripció del contracte corresponent, a elecció del peticionari o demandant, llevat que s'hagi pactat la submissió a una junta concreta expressament i per escrit.

En cas que la controvèrsia es plantegi davant més d'una junta de les que preveu el paràgraf anterior, ha de ser competent aquella davant la qual s'hagi suscitat abans, i la resta s'han d'abstenir a favor seu».

Quatre. L'apartat 1 de l'article 8 queda redactat de la manera següent:

«Les juntes arbitral del transport estan compostes pel president i per un mínim de dos vocals i un màxim de quatre, tots designats per les comunitats autònomes a què es refereix l'apartat 1 de l'article anterior, o, si s'escau, per la Direcció General de Transports per Carretera. En tot cas, formen part de les juntes els dos vocals representants dels carregadors o usuaris i de les empreses del sector del transport a què es refereixen els apartats 3 i 4 d'aquest article, sense perjudici del que disposa l'article 9.7.»

Cinc. L'apartat 4 de l'article 8 queda redactat de la manera següent:

«La vocalia obligatòria restant l'ha d'ocupar el representant de les empreses de transport o d'activitats auxiliars i complementàries.

A aquest efecte, es poden designar diverses persones en representació dels diversos sectors del transport, que no poden excedir els que constitueixin una secció independent en el Comitè Nacional del Transport per Carretera, i almenys hi ha d'haver un representant del sector de les empreses de transport de viatgers i un altre del de mercaderies. Així mateix, s'ha de designar almenys un representant de les empreses de transport per ferrocarril i se'n pot designar un altre de les empreses de transport per cable.

Segons que determini l'òrgan competent, el nomenament de les persones a què es refereix el paràgraf anterior s'ha de dur a terme a proposta de l'òrgan institucionalitzat de representació de les empreses de transport que, si s'escau, hi hagi en el territori de la comunitat autònoma de què es tracti, de les associacions representatives del sector en aquest territori o del Comitè Nacional del Transport per Carretera i de RENFE o, si s'escau, altres empreses ferroviàries.»

Sis. L'article 9 queda redactat de la manera següent:

«1. La possibilitat d'acció davant les juntes per promoure l'arbitratge que preveu la lletra a) de l'article 6 ha de prescriure en els mateixos terminis en què es produeix si es tracta d'una acció judicial que es planteja davant els tribunals de justícia.

2. Les actuacions arbitrals de les juntes s'han d'instar per un escrit signat per l'actor o els seus representants, en el qual s'han de consignar el nom i domicili del reclamant i de la persona contra la qual es reclama, fer-hi una exposició dels fonaments de fet i de dret en què es justifiqui la reclamació; s'hi ha d'especificar de manera clara i precisa la petició i proposar-hi les proves que es considerin pertinents.

3. La secretaria de les juntes ha de remetre una còpia de la reclamació a la part contra la qual es reclami, i en aquest mateix escrit s'ha d'assenyalar una data per a la vista, que també s'ha de comunicar al demandant.

4. En la vista, que és oral, les parts poden al·legar el que convingui al seu dret i aportar o proposar les proves que considerin pertinents. La junta ha de dictar el seu laude, una vegada escoltades les parts i practicades o rebudes les proves que consideri oportunes, en el termini que preveu la legislació general d'arbitratge.

El president pot decidir per si mateix qüestions d'ordenació, tramitació i impuls del procediment.

5. En cas que el reclamant o el seu representant no assisteixi a la vista es considera que desisteix en la seva reclamació.

La inassistència de la part reclamada no impedeix que la vista es dugui a terme ni que es dicti el laude.

6. Per a la compareixença davant la junta d'arbitratge no és necessària l'assistència de cap advocat ni procurador.

Les parts poden conferir la seva representació mitjançant un escrit adreçat a la junta de què es tracti.

En relació amb les notificacions a les parts, que ha de dur a terme la secretaria de les juntes, és aplicable la legislació de procediment administratiu.

7. El laude s'ha d'acordar per majoria simple dels membres de la junta, i els empats els ha de dirimir el vot de qualitat del president. La inassistència de qualsevol dels membres de la junta, amb l'excepció del president, no impedeix que la vista es dugui a terme ni que es dicti el laude.

8. Els laudes no requereixen formalitats especials i tenen els efectes que preveu la legislació general d'arbitratge; contra els laudes només és procedent l'acció d'anul·lació i de revisió per les causes que específicament preveu la legislació esmentada. Transcorreguts vint dies des que el laude es va dictar, se'n pot obtenir l'execució forçosa davant l'òrgan judicial competent, i en aquest cas també són aplicables les previsions de la legislació general d'arbitratge.

9. Els arbitratges a què es refereix aquest article són gratuïts, sense perjudici de l'obligatorietat de satisfer les despeses generades per la pràctica de proves.

El pagament de les costes es regeix pel que disposa la legislació general d'arbitratge.

10. En el que preveuen els apartats anteriors i les normes d'organització que, amb la finalitat d'homogeneïtzar i procurar l'eficàcia de la seva actuació, si s'escau, determini el ministre de Foment, s'han d'aplicar les regles que estableix la legislació general d'arbitratge.

11. El ministre de Foment ha de determinar les regles procedimentals, si s'escau, necessàries per exercir les funcions de les juntes que preveuen les lletres b), c) i d) de l'article 6.»

Set. L'article 16 queda redactat de la manera següent:

«1. Els òrgans competents en matèria de transports han de perseguir l'augment de l'eficàcia de la funció inspectora a través de l'elaboració periòdica de plans d'inspecció, els quals han de donar un caràcter sistemàtic a les actuacions inspectores, i han de determinar, si s'escau, les línies generals directrius de les operacions de control referides a serveis o activitats que puguin requerir actuacions especials.

L'elaboració d'aquests plans s'ha de portar a terme de manera coordinada amb els òrgans competents per a la vigilància del transport terrestre en vies urbanes o interurbanes, a fi d'aconseguir l'adequat ajust en l'exercici de les diferents competències de vigilància i inspecció. Així mateix, en l'elaboració es pot sol·licitar la col·laboració del Comitè Nacional del Transport per Carretera.

2. El Ministeri de Foment pot determinar en tot moment els criteris d'actuació prioritària dels Serveis d'Inspecció en relació amb els transports de competència seva, tant si l'exerceixen directament l'Administració de l'Estat o, per delegació, les comunitats autònomes. Aquests criteris han d'orientar l'actuació prioritària esmentada cap a les infraccions que en cada moment tinguin més repercussió social o impliquin més pertorbació en l'ordenació i seguretat del transport i han d'incidir, fonamentalment, en tot cas, sobre les que siguin lesives per a la competència lliure i ordenada entre les empreses que treballen en el mercat.

3. Els òrgans de les administracions públiques competents en matèria de transports han de comunicar als comandaments naturals de les Forces i Cossos de Seguretat encarregats de vigilar el transport per carretera en les províncies afectades les instruccions que considerin necessàries per al millor compliment dels plans d'actuació esmentats, o bé a través dels subdelegats del Govern, quan les dites Forces depenguin de l'Administració de l'Estat, o bé, en un altre cas, a través dels òrgans competents de les administracions autonòmiques o locals; sense perjudici d'impartir directament les instruccions als agents específicament dedicats a la vigilància del transport, conforme al que preveu l'apartat 3 de l'article anterior.

4. S'ha de procurar l'actuació coordinada dels Serveis d'Inspecció del Transport Terrestre de l'Estat amb els de les comunitats autònomes i les entitats locals.»

Vuit. L'article 17 queda redactat de la manera següent:

«De conformitat amb el que disposa l'apartat 1 de l'article 33 de la LOTT, el personal dels Serveis d'Inspecció del Transport Terrestre, en l'exercici de les seves funcions, té la consideració d'autoritat.

Els funcionaris de la Inspecció del Transport Terrestre que exerceixin funcions de direcció, tenint el caràcter de tècnics d'inspecció, als qui l'Administració corresponent hagi nomenat i formalment acreditat perquè les exerceixi, gaudeixen de plena independència per dur a terme les actuacions inspectores, amb subjecció a les instruccions que imparteixin els seus superiors jeràrquics i a les prescripcions dels plans que preveu l'article anterior.

Els qui cometin atemptats o desacataments de fet o de paraula contra el personal de la Inspecció en acte de servei o amb motiu d'aquest incorren en les responsabilitats que correspongui segons la legislació vigent. Els funcionaris o agents han de posar aquests actes en coneixement dels òrgans competents, a fi que s'instin els procediments oportuns i s'exerceixin, si s'escau, les accions legals que siguin procedents a aquest efecte.»

Nou. L'apartat 1 de l'article 18 queda redactat de la manera següent:

«Els Serveis d'Inspecció exerceixen les seves funcions en relació amb les empreses públiques o privades de transport o que duguin a terme activitats auxiliars i complementàries del transport, amb els carregadors i usuaris i, en general, amb totes les persones i entitats que resultin afectades per les normes d'ordenació dels transports terrestres.»

Deu. L'article 19 queda redactat de la manera següent:

«Els titulars dels serveis i activitats als quals es refereix aquest Reglament, els titulars d'empreses en les instal·lacions de les quals es duguin a terme activitats de transport terrestre o relacionades amb aquest transport, així com els qui ocupin la posició de carregador o remitent, mer expedidor o destinatari o consignatari en un transport de mercaderies, els usuaris d'un transport de viatgers i, en general, les persones afectades pels seus preceptes, estan obligats a facilitar al personal de la Inspecció del Transport Terrestre, en l'exercici de les seves funcions, l'accés als seus vehicles i instal·lacions i la inspecció de la càrrega o passatge transportats a bord d'aquells, així com l'examen dels documents, llibres de comptabilitat, factures, títols de transport i dades estadístiques que estiguin obligats a portar i qualsevol altre qüestió o informació relatius a les condicions de prestació dels serveis efectuats que sigui necessària per verificar el compliment de les obligacions que figuren en la legislació de transports. La dita obligació, en tot cas, inclou tots els llibres, documents de gestió, control o estadístiques la formalització o gestió obligatòria dels quals estigui establerta per la normativa econòmica, fiscal, social i laboral o mediambiental que sigui aplicable als subjectes abans assenyalats. Pel que fa als usuaris del transport de viatgers, estan obligats a identificar-se a requeriment del personal de la inspecció quan aquest personal exerceixi les seves funcions en relació amb el servei utilitzat per aquells.»

A aquest efecte, els Serveis d'Inspecció poden recollir la documentació necessària per al millor compliment de la seva funció en l'empresa mateixa o bé requerir-ne la presentació en les oficines públiques corresponents, o que hi compareguin l'empresari o els seus representants, en els termes que estableix la legislació de procediment administratiu. En les inspeccions portades a terme en la carretera, el conductor té consideració de representant de l'empresa en relació amb la documentació que té obligació de portar a bord del vehicle i la informació que li sigui requerida respecte del servei efectuat.

Quan la documentació que se sol·liciti sigui l'acreditativa del compliment de les obligacions relatives als temps de conducció i descans dels conductors, l'empresa no es pot excusar d'aportar-la per l'absència de l'empresari o la persona responsable del gestionar-la o custodiar-la.

L'exigència a què es refereix aquest article només es pot realitzar en la mesura que sigui necessària

per verificar el compliment de les obligacions que figuren en la legislació de transport terrestre.»

Onze. L'article 20 queda redactat de la manera següent:

«En l'exercici de la seva funció, els membres de la Inspecció del Transport Terrestre estan autoritzats per:

a) Exercir materialment la seva actuació en qualsevol lloc en què es duguin a terme activitats afectades per la legislació dels transports terrestres. No obstant això, quan es tracti de domicilis de persones físiques o jurídiques, cal l'obtenció prèvia de l'oportú manament judicial.

b) Dur a terme les proves, investigacions o exàmens que siguin necessaris per assegurar-se de l'observança de les disposicions legals vigents en matèria de transports terrestres.

En especial, els membres de la Inspecció del Transport Terrestre i els agents de les unitats o destacaments de les Forces que legalment en tenen atribuïda la vigilància, quan hi hagi indicis fundats d'excés de pes, manipulació o funcionament inadequat imputable al transportista del tacògraf o del limitador de velocitat o altres instruments de control de què hi hagi l'obligació de portar-los instal·lats en els vehicles, poden ordenar el trasllat del vehicle fins a la bàscula de pesatge, taller autoritzat o zona de control que sigui més adequada per examinar-lo, sempre que no suposi un recorregut d'anada de més de trenta quilòmetres. Quan els llocs esmentats estiguin situats en el mateix sentit de la marxa que segueixi el vehicle, no hi ha limitació en relació amb la distància que s'ha de recórrer.

El conductor del vehicle així requerit està obligat a conduir-lo, acompanyat pels membres de la Inspecció del Transport Terrestre o els agents de les unitats o destacaments de les forces interventors, fins als llocs esmentats, així com a facilitar les operacions de pesatge i verificació; les despeses d'aquestes operacions, en cas de produir-se, són per compte del denunciador, si s'acredita la infracció, i, en cas contrari, de l'Administració competent per incoar, si s'escau, el corresponent expedient sancionador.

En els supòsits de trasllats a tallers autoritzats, aquests estan obligats a prestar el servei d'intervenció tècnica sobre tacògrafs, limitadors de velocitat o altres instruments de què hi hagi obligació de portar-los instal·lats en el vehicle, a tots els agents de la Inspecció o de les forces de vigilància del transport, sense cap tipus de discriminació i han d'efectuar les verificacions pertinents amb la màxima diligència a fi de no pertorbar l'actuació inspectora.»

Dotze. L'article 22 queda redactat de la manera següent:

«De conformitat amb el que disposa l'apartat 2 de l'article 33 de la LOTT, els fets constatats pels membres dels Serveis d'Inspecció del Transport Terrestre i els agents de les forces que legalment en tinguin atribuïda la vigilància tenen valor probatori quan es formalitzin en un document públic, amb observança dels requisits legals pertinents, sense perjudici de les proves que en defensa dels seus respectius drets o interessos puguin assenyalar o aportar els mateixos administrats. No obstant això, la inspecció actuant ha d'aportar tots els elements probatoris sobre el fet denunciador que siguin possibles.»

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

«Si, en la seva actuació, el personal dels Serveis d'Inspecció del Transport Terrestre descobreix fets que puguin ser constitutius d'una infracció de la normativa reguladora d'altres sectors, especialment quant a l'àmbit laboral, fiscal i de seguretat viària, ho ha de posar en coneixement dels òrgans competents en funció de la matèria de què es tracti.

Actuacions similars a les que preveu el paràgraf anterior les han de dur a terme els òrgans de qualsevol sector de l'activitat administrativa que tinguin coneixement d'infraccions de les normes d'ordenació dels transports terrestres.

Per tal d'aconseguir la coordinació requerida per donar compliment al que disposa aquest article, els òrgans que tinguin competències sobre cadascuna de les diferents matèries afectades s'han de prestar l'assistència activa i cooperació que sigui necessària a aquest efecte.»

Catorze. L'apartat 3 de l'article 28 queda redactat de la manera següent:

«Els transports públics discrecionals de viatgers en autotaxis estan sotmesos a tarifes màximes obligatòries.»

Quinze. L'article 29 queda redactat de la manera següent:

«1. Originalment, les tarifes que siguin obligatòries de conformitat amb el que preveu l'article anterior s'han de fixar d'acord amb la valoració dels elements que integrin l'estructura de costos del servei que, a aquest efecte, ha de determinar l'Administració. La valoració esmentada s'ha d'efectuar prenent com a base els costos d'una empresa adequadament gestionada; el ministre de Foment pot establir regles a aquest efecte.

2. Les tarifes dels transports públics regulars permanents o temporals de viatgers d'ús general s'han de modificar en els supòsits que preveuen els articles 77.3 i 87 d'aquest Reglament, conforme a les regles que s'hi estableixen.

No obstant això, aquestes tarifes es poden modificar amb caràcter extraordinari en els termes que preveu l'apartat següent, quan el conjunt d'elements que integren la seva estructura de costos o una part substancial experimenti una variació excepcional.

3. Les tarifes obligatòries que, si s'escau, estiguin establertes per a modalitats de transport diferents de la que figura en l'apartat anterior o per a activitats auxiliars i complementàries del transport s'han de modificar quan el conjunt dels elements que integrin l'esmentada estructura de costos experimenti una variació substancial. Aquesta modificació la pot portar a terme d'ofici l'Administració o a instància de les empreses de transport, de les seves associacions, del Comitè Nacional del Transport per Carretera o del Consell Nacional del Transport Terrestre.

4. En el procediment de determinació i modificació de les tarifes obligatòries a què fa referència l'apartat anterior, s'han de sol·licitar els informes del Consell Nacional del Transport Terrestre i, llevat que es tracti de tarifes de transports ferroviaris, del Comitè Nacional del Transport per Carretera; aquests informes s'han d'emetre en un termini màxim de quinze dies.

5. No obstant el que disposen els apartats 3 i 4, sempre que això sigui factible i adequat, la quantia de les tarifes que s'estableixin de manera general per a un sector del transport s'ha d'ajustar als acords

generals a què, si s'escau, hagin arribat els representants de les empreses del sector del transport i els dels carregadors o usuaris; l'Administració, a aquest efecte, pot promoure la necessària col·laboració entre tots.

6. Amb l'excepció que estableix l'article 87.1.b), quan per raons de política econòmica el preu dels transports estigui inclòs en alguna de les modalitats d'intervenció que regula la normativa general de preus, l'Administració de transports ha de sotmetre l'establiment i modificació de les tarifes corresponents als òrgans competents sobre control de preus.

7. El Ministeri de Foment, amb l'audiència prèvia del Comitè Nacional del Transport per Carretera i de les associacions més representatives dels usuaris del transport, ha d'elaborar i mantenir actualitzats sengles observatoris en què es prevegi l'evolució dels costos dels transports de viatgers i de mercaderies, als quals ha de donar difusió a través dels mitjans que es considerin més eficaços per facilitar-ne el coneixement a empreses i particulars.»

Setze. L'apartat 1 de l'article 31 queda redactat de la manera següent:

«El Consell Nacional de Transports Terrestres és l'òrgan superior d'assessorament, consulta i debat sectorial de l'Administració en assumptes que afectin el funcionament del sistema de transports. El Consell està estructurat en dues seccions, una de Transport de Viatgers i una altra de Transport de Mercaderies. El president i els consellers membres de cadascuna de les seccions són designats pel ministre de Foment, d'acord amb l'estructura següent:

a) Secció de Transport de Viatgers:

1r Sis consellers, representants de les empreses de transport públic de viatgers, designats a proposta del Comitè Nacional del Transport per Carretera.

2n Dos consellers, representants de les agències de viatge, designats a proposta del Comitè Nacional del Transport per Carretera.

3r Un conseller, representant de les estacions de transport de viatgers, designat a proposta del Comitè Nacional del Transport per Carretera.

4t Set consellers, representants dels usuaris, sis dels quals els designa el Consell de Consumidors i Usuaris i un, el Comitè Espanyol de Representants de Minusvàlids (CERMI).

5è Dos consellers, representants dels treballadors del sector de transport de viatgers, designats a proposta de les centrals sindicals més representatives en aquest sector.

6è Dos consellers, representants de les empreses de fabricació i carrosseries de vehicles industrials de viatgers, designats a proposta de les associacions que en són representatives.

7è Quatre consellers, representants de les empreses ferroviàries, nomenats a proposta conjunta de RENFE-operadora, FEVE i les associacions d'empreses ferroviàries, i un altre designat a proposta de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

8è Un conseller, representant de les empreses de transport aeri no regular, nomenat a proposta de les que en són associacions representatives.

9è Dos consellers, designats entre experts en transports terrestres de prestigi reconegut.

10è Un mínim de cinc consellers, designats entre membres de l'Administració, especialitzats en matèries que afectin el funcionament del sistema de

transports. Els esmentats consellers tenen veu, però no vot. Almenys dos d'ells han de ser designats a proposta de la Conferència Nacional del Transport o, per delegació de la Conferència, de la Comissió de Directores Generals de Transport de l'Estat i de les comunitats autònomes. Un altre dels designats ha d'estar especialment qualificat pel seu coneixement del sector ferroviari.

b) Secció de Transport de Mercaderies:

1r Sis consellers, representants de les empreses de transport públic de mercaderies per carretera, designats a proposta del Comitè Nacional del Transport per Carretera.

2n Tres consellers, representants de les empreses dedicades a activitats auxiliars i complementàries del transport de mercaderies, designats a proposta del Comitè Nacional del Transport per Carretera.

3r Sis consellers, representants de les empreses carregadores, designats a proposta de les associacions que en són representatives.

4t Un conseller, representant dels usuaris, designat pel Consell de Consumidors i Usuaris.

5è Dos consellers, representants dels treballadors del sector de transport de mercaderies, designats a proposta de les centrals sindicals més representatives en el sector.

6è Dos consellers, representants de les empreses fabricants de vehicles industrials de mercaderies, de carrosseries d'aquests vehicles i de fabricació de remolcs i semiremolcs, designats a proposta de les associacions que en són representatives.

7è Un conseller, designat a proposta del Consell Superior de Cambres Oficials de Comerç, Indústria i Navegació.

8è Quatre consellers representants de les empreses de transport ferroviari, nomenats a proposta conjunta de RENFE-operadora, FEVE i les associacions d'empreses ferroviàries, i un altre de designat a proposta de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

9è Un conseller, representant de les empreses de transport aeri de càrrega, nomenat a proposta de les associacions representatives.

10è Un conseller, representant de les empreses de transport marítim, nomenat a proposta de les associacions que en són representatives.

11è Dos consellers designats entre experts en transports terrestres de prestigi reconegut.

12è Un mínim de cinc consellers designats entre membres de l'Administració especialitzats en matèries que afectin el funcionament del sistema de transport. Aquests consellers tenen veu, però no vot. Almenys dos d'ells s'han de designar a proposta de la Conferència Nacional del Transport o, per delegació de la Conferència, de la Comissió de Directores Generals de Transport de l'Estat i de les Comunitats Autònomes. Un altre dels designats ha d'estar especialment qualificat pel seu coneixement del sector ferroviari.»

Disset. L'apartat 1 de l'article 36 queda redactat de la manera següent:

«En els casos de defunció, cessament o incapacitat física o legal de la persona que compleixi el requisit de capacitat professional i estigui exercint la direcció efectiva de l'empresa, aquesta pot continuar la seva activitat durant un termini màxim de tres mesos, encara que la persona que de manera efectiva la dirigeixi durant aquest temps no compleixi el dit requisit. En cap cas es poden acumular en l'espai de dotze mesos períodes discontinus en

aquesta situació que en conjunt sumin més de cinc mesos.»

Divuit. La lletra c) de l'article 37 queda redactada de la manera següent:

«Haver estat sancionades per la comissió d'infraccions en matèria de transports en els termes que assenyalava l'article següent.»

Dinou. L'article 38 queda redactat de la manera següent:

«1. Als efectes que preveu la lletra c) de l'article anterior, es considera que les persones que dirigeixen una empresa han perdut el requisit d'honorabilitat quan l'empresa hagi estat sancionada, mitjançant resolucions que posin fi a la via administrativa, en els termes següents:

a) Per la comissió de la infracció tipificada en l'apartat 5 de l'article 140 de la LOTT.

b) Per la comissió de dues infraccions o més de les tipificades en els apartats 1, 2, 3, 4 i 6 de l'article 140 de la LOTT, en el període de 366 dies.

c) Per la comissió de tres infraccions o més de les tipificades en els apartats 15, 16, 17 i 18 de l'article 140 de la LOTT, en el període de 366 dies.

2. El termini pel qual es considera perdut el requisit d'honorabilitat és de cinc anys en el cas que assenyalava la lletra a) de l'apartat anterior i de tres en els que assenyalen les lletres b) i c).

3. La pèrdua del requisit d'honorabilitat per les causes que assenyalava aquest article es produeix en relació amb totes les persones que duguin a terme la direcció efectiva de l'empresa infractora.

No obstant això, sense perjudici de l'exigència de responsabilitat en els termes que preveu l'article 138 de la LOTT, la pèrdua d'honorabilitat no es produeix respecte de les persones a què es refereix el paràgraf anterior quan aquestes justifiquin que les infraccions corresponents no els són personalment imputables de manera directa, ni sobre la base de les funcions i responsabilitats que, com a directius de l'empresa, els corresponen. Aquesta justificació no es pot apreciar en cap cas en relació amb les persones a través de les quals l'empresa compleixi el requisit de capacitat professional.»

Vint. L'article 41 queda redactat de la manera següent:

«1. Per dur a terme transport de mercaderies o de viatgers per carretera, tant públic com privat, així com les activitats auxiliars i complementàries del transport, és necessari obtenir el corresponent títol administratiu habilitador per fer-ho.

2. Com a excepció del que estableix l'apartat anterior, no és necessari obtenir el títol habilitador, sense perjudici del que preveu l'apartat següent i de l'obligatorietat del compliment de les normes d'ordenació del transport que siguin aplicables, per dur a terme les classes de transport següents:

a) Transports privats particulars que defineixen l'article 101 de la LOTT i 156 d'aquest Reglament.

b) Transports públics o privats efectuats en vehicles de menys de 3 rodes.

c) Transports privats complementaris de viatgers que s'efectuïn en vehicles de turisme, llevat que es tracti de transport sanitari.

d) Transports privats complementaris de mercaderies que s'efectuïn en vehicles de fins a 3,5 tones de massa màxima autoritzada, inclusivament.

e) Transports públics de mercaderies efectuats en vehicles de fins a 2 tones de massa màxima auto-

ritzada, inclusivament. Aquesta massa màxima autoritzada la pot modificar el Ministeri de Foment, amb caràcter general, o només per als vehicles de determinades característiques, sense que en cap cas pugui ser de més de 3,5 tones.

f) Transports públics i privats complementaris de viatgers i de mercaderies que s'efectuïn íntegrament en recintes tancats dedicats a activitats diferents del transport terrestre, excepte en els supòsits que, atès que concorren circumstàncies que tenen una repercussió especial en el transport de la zona, l'òrgan competent de l'Administració de transports, mitjançant una resolució motivada i amb l'informe previ del Comitè Nacional del Transport per Carretera, estableixi expressament l'obligatorietat d'autorització.

g) Transports oficials.

h) Transports privats complementaris efectuats per tractors agrícoles.

i) Transports d'equipatges en remolcs arrossegats per vehicles destinats al de viatgers.

j) Transports fúnebres efectuats en vehicles especialment condicionats per fer-ho.

k) Transports d'escombraries i immundícies efectuats en vehicles especialment condicionats per fer-ho o que, en qualsevol cas, l'entitat local corresponent hagi adquirit amb aquesta finalitat.

l) Transports de diners, valors i mercaderies precieuses, efectuats en vehicles especialment condicionats per fer-ho.

m) Transports de medicaments, d'aparells i equips mèdics, i d'altres articles necessaris en casos d'ajudes urgents, i en particular de catàstrofes naturals.

3. No obstant el que disposa l'apartat anterior, per efectuar els transports públics que s'hi preveuen amb un volum o repercussió que ho justifiquin, el ministre de Foment pot exigir que l'empresa obtingui una autorització genèrica per efectuar el tipus de transport de què es tracti atorgada en la modalitat que preveu la lletra a) de l'apartat 1 de l'article 92, de la LOTT i vàlida per dur a terme transport amb qualsevol nombre de vehicles. L'atorgament d'aquesta autorització és reglat i no s'hi poden establir limitacions quantitatives.

4. Els vehicles que portin units de forma permanent màquines o instruments, com ara els destinats a grups electrògens, grues d'elevació, equips de sondeig, etc., i les esmentades màquines o instruments constitueixin l'ús exclusiu del vehicle, no necessiten estar emparats per títols habilitadors de cap transport de classe, sense perjudici de les autoritzacions que, si s'escau, siguin procedents, de conformitat amb el que disposa la legislació sobre trànsit, circulació i seguretat viària per raó del pes o dimensions del vehicle corresponent.

5. Els títols habilitadors han de tenir la forma d'autorització administrativa atorgada a la persona física o jurídica titular de l'activitat.

No obstant això, els transports públics regulars permanents de viatgers d'ús general, llevat dels que preveu l'article 100 d'aquest Reglament, s'han de prestar, en principi, a l'empara de la concessió administrativa corresponent, si bé també es pot fer servir qualsevol altra de les formes de gestió indirecta que preveu la legislació de contractació administrativa, quan ho decideixi l'òrgan competent per raons d'interès públic, que han de quedar degudament justificades en l'expedient oportú.

L'òrgan competent en cada cas ha de determinar la modalitat a través de la qual s'ha de prestar l'activitat de les estacions de transport, siguin de viatgers

o de mercaderies, i dels centres d'informació i distribució de càrregues públics que es gestionin de manera indirecta.»

Vint-i-u. L'article 43 queda redactat de la manera següent:

«1. Sense perjudici de les conseqüències que, si s'escau, siguin procedents, d'acord amb el que disposa el títol VI d'aquest Reglament, quan l'Administració constati l'incompliment dels requisits assenyalats, ha de deixar d'ofici en suspens els corresponents títols habilitadors, o les seves còpies, en la mesura que es produeixi un desajust entre aquells i la circumstància real de l'empresa, i ho ha de comunicar al seu titular. La suspensió, que implica el lliurament a l'Administració de la documentació referida als títols afectats, s'ha de mantenir fins que s'esmeni l'incompliment constatat. No obstant això, si l'esmena no s'ha produït abans, l'òrgan competent ha d'anul·lar definitivament els títols habilitadors corresponents en ocasió del visat més pròxim que correspongui, en aplicació del que disposa l'article 46.

2. Als efectes que preveu l'apartat anterior, quan l'incompliment del requisit de què es tracti hagi estat detectat pels Serveis d'Inspecció del Transport Terrestre, ho han de comunicar a l'òrgan competent per atorgar els títols de què es tracti, el qual, de manera immediata, ha de suspendre'ls.

Quan la pèrdua del requisit la constatin els òrgans encarregats d'atorgar i tramitar títols habilitadors o de gestionar el Registre general de transportistes i d'empreses d'activitats auxiliars i complementàries del transport, ho han de posar immediatament en coneixement dels Serveis d'Inspecció del Transport Terrestre perquè, si escau, s'iniciï el procediment sancionador corresponent en aplicació del que disposen els apartats 2 i 3 de l'article 140 de la LOTT.

3. Mentre una empresa tingui suspès algun títol habilitador, o còpies d'aquest, per les causes que assenyalava aquest article, no pot obtenir nous títols o còpies de la mateixa classe.

4. La suspensió o revocació dels títols habilitadors corresponents per qualsevol de les causes que preveu aquest article no dóna lloc a cap indemnització a favor del seu titular i, en cas de revocació, es produeix la pèrdua de la fiança, quan n'hi hagi.»

Vint-i-dos. L'apartat 4 de l'article 47 queda redactat de la manera següent:

«Vehicle pesant: vehicle automòbil especialment condicionat per transportar mercaderies, el pes màxim autoritzat del qual sigui de més de 6 tones i la capacitat de càrrega del qual excedeixi les 3,5 tones. Els capçals tractors tenen la consideració de vehicles pesants quan tinguin una capacitat d'arrossegament de més de 3,5 tones.»

Vint-i-tres. L'article 48 queda redactat de la manera següent:

«1. Les empreses prestadores dels serveis de transport públic o d'activitats auxiliars o complementàries d'aquest n'han de portar a terme l'exploració amb plena autonomia econòmica, i els han de gestionar, d'acord amb les condicions si s'escau establertes, al seu compte i risc.

2. Als efectes que assenyalava l'apartat anterior, els serveis de transport públic s'han de portar a terme sota la direcció i responsabilitat del transportista, intermediari de transports, cooperativa o societat de comercialització que els hagi contractat com

a portador amb el carregador o usuari, al qual li han de ser facturats per aquell en nom propi.

3. En tot cas, el transportista que hagi contractat la realització d'un servei de transport públic, sigui amb l'usuari efectiu o amb un intermediari de transport, l'ha de portar terme amb els mitjans personals i materials integrants de la seva pròpia organització empresarial, fent servir vehicles amb capacitat de tracció pròpia dels quals disposi o bé en propietat, arrendament financer, arrendament ordinari, o bé a través d'una altra forma jurídica autoritzada pel Ministeri de Foment, els quals han d'estar emparats per títols habilitadors expedits a nom del mateix transportista, i ser conduïts, llevat dels casos expressament exempts, per treballadors de la seva empresa en règim laboral.

No obstant això, en aplicació del que disposen els articles 76 i 97 de la LOTT, els transportistes que rebin demandes de transport que excedeixin conjunturalment les que poden servir amb els seus propis mitjans les poden atendre mitjançant la col·laboració d'altres transportistes, fent servir els vehicles i els conductors d'aquests altres transportistes, dins els límits que assenyalen els articles 85, 107.2 i 121 d'aquest Reglament, en relació amb els diferents tipus de transport i amb subjecció a les regles següents:

a) El transportista que rebí la demanda de transport de l'usuari ha de subscriure-hi un contracte i fer la facturació en nom propi, en els termes que assenyalen l'apartat 2 d'aquest article.

En els documents comptables de l'empresa que hagi fet servir la col·laboració d'altres transportistes s'han de fer constar de forma diferenciada els contractes atesos d'aquesta manera, amb identificació de les empreses col·laboradores i el volum de transport que cadascuna dugui a terme.

b) El transportista col·laborador ha de tenir el títol habilitador que, si s'escau, sigui preceptiu per efectuar el transport de què es tracti.

Les empreses que hagin prestat la seva col·laboració a altres transportistes han de reflectir en els seus documents comptables de forma diferenciada els transports portats a terme per aquesta via, amb la identificació de les empreses a les quals han prestat la seva col·laboració i el volum de transport dut a terme per a cada una.

c) Les obligacions i responsabilitats administratives pròpies del transportista corresponen a l'empresa col·laboradora a l'empara de l'autorització de la qual s'efectua el transport i que materialment l'executa.

Al transportista que va rebre la demanda de transport de l'usuari li corresponen davant de l'Administració les obligacions i responsabilitats pròpies de les agències de transport, i les que són pròpies del portador davant de l'usuari que hagi contractat el servei amb ell.

d) En les cartes de port o altres documents en què es reflecteixin les condicions pactades en els contractes corresponents de transport de mercaderies, així com en els documents de control que, si s'escau, sigui obligatori expedir en relació amb cada operació de transport, s'hi han de fer constar tant l'empresa transportista que subscriu el contracte en nom propi amb l'usuari, com l'empresa col·laboradora a través de la qual es presta el servei.

e) En els transports de viatgers, l'empresa col·laboradora ha de reflectir en el llibre de ruta dels vehicles que faci servir que el servei s'està prestant en règim de col·laboració, i hi ha d'esmentar l'empresa transportista sota demanda de la qual es du a

terme. Quan es tracti de transports regulars permanents d'ús general, les circumstàncies de la col·laboració també s'han de reflectir en els altres documents de control que, si s'escau, determini el ministre de Foment.

Per a un control administratiu adequat de la col·laboració portada a terme entre transportistes, la Inspecció del Transport no s'ha de limitar a l'anàlisi comparativa i encreuada de les dades de les empreses que hagin fet servir la col·laboració i l'hagin prestat, sinó que, a més, ha d'examinar la capacitat de les empreses inspeccionades per efectuar amb els seus propis vehicles els serveis que hagin facturat en un determinat període.»

Vint-i-quatre. L'apartat 1 de l'article 50 queda redactat de la manera següent:

«L'organització interna i el funcionament del Registre a què es refereix l'article anterior s'han de regir pels principis i regles que determini el seu Reglament, que el Ministeri de Foment ha d'aprovar a aquest efecte, mitjançant una ordre del titular del Departament.

En tot cas, el dit Registre ha de tenir almenys les seccions següents:

- a) Empreses transportistes.
- b) Autoritzacions habilitadores per dur a terme transports discrecionals i activitats auxiliars i complementàries del transport.
- c) Concessions i autoritzacions habilitadores per dur a terme transports regulars d'ús general.
- d) Capacitació per exercir l'activitat de transportista i d'activitats auxiliars i complementàries del transport.
- e) Conductors de països no pertanyents a la Unió Europea que prestin els seus serveis en empreses espanyoles.
- f) Targetes de tacògraf.
- g) Consellers de seguretat en el transport de mercaderies perilloses.
- h) Infraccions i sancions.»

Vint-i-cinc. L'article 52 queda redactat de la manera següent:

«1. Els títols habilitadors per dur a terme els serveis i activitats de transport que regula aquest Reglament es poden atorgar directament a les entitats cooperatives de treball associat, sempre que compleixin els requisits que l'article 42 exigeix per fer-ho.

2. Les persones que formin part de cooperatives de treball associat de transport o d'activitats auxiliars o complementàries del transport per carretera, a les quals es refereix l'article 60 de la LOTT, mentre en formin part no poden obtenir personalment títols administratius habilitadors corresponents a l'activitat que la cooperativa dugui a terme, i li han de transmetre tots els que, si s'escau, tenien abans o bé renunciar-hi.

Quan l'Administració constati que el soci d'una cooperativa de treball associat hagi obtingut un dels títols habilitadors esmentats mentre formava part de la cooperativa, contravenint el que s'ha assenyalat, ha d'actuar conforme al que preveu l'article 43.

3. Als efectes de la normativa d'ordenació del transport, les cooperatives de treball associat tenen la consideració d'empreses transportistes o de l'activitat auxiliar o complementària a què estiguin dedicades en cada cas, i els corresponen els mateixos drets i obligacions que a la resta de les empreses. A aquest efecte, han de subscriure contractes

amb els seus clients i fer-los la facturació en nom propi, en els termes que assenyalava l'article 48.

4. Les cooperatives de treball associat han de transmetre als socis que en deixin de formar part els títols habilitadors que, si s'escau, aquells els hagin transmès en el moment d'incorporar-s'hi, sempre que aquests ho sol·licitin i que es compleixin, en el moment d'abandonar-les, tots els requisits exigits legalment i per reglament perquè la cooperativa pugui transmetre el títol habilitador de què es tracti a favor del soci que l'abandona i aquest soci compleixi totes les condicions exigides per adquirir-ne la titularitat. En cas contrari, el soci que deixa de formar part de la cooperativa té dret a rebre una compensació de la cooperativa, en els termes que, a aquest efecte, assenyalin els seus propis estatuts»

Vint-i-sis. L'article 54 queda redactat de la manera següent:

«Les funcions de col·laboració del sector empresarial del transport per carretera amb l'Administració que preveu la legislació vigent, així com la participació en el Comitè Nacional de Transports per Carretera en representació d'aquest sector, estan reservades a les associacions professionals de transportistes i d'empreses d'activitats auxiliars i complementàries del transport per carretera legalment constituïdes que tinguin una representació significativa.»

Vint-i-set. L'article 55 queda redactat de la manera següent:

«1. Als efectes de la seva col·laboració i participació en funcions administratives, la representativitat de les associacions professionals de transportistes i d'empreses d'activitats auxiliars i complementàries del transport per carretera s'ha de fer constar en el Registre a què es refereix l'article 49. Aquesta representativitat s'ha d'establir en relació amb cadascuna de les diferents classes o modalitats de transport per carretera o d'activitats auxiliars o complementàries d'aquest transport que constitueixin una secció o subsecció en el comitè Nacional del Transport per Carretera, i es determina en funció dels criteris següents:

a) Per a cada classe o modalitat de transport, la representativitat es determina en funció del nombre d'empreses membres de cada associació i del nombre d'autoritzacions referides a vehicles, o de còpies certificades de l'autorització referida a l'empresa, previstes a l'article 113, de les quals, si s'escau, aquelles siguin titulars.

S'ha de seguir la mateixa regla per determinar la representativitat de les associacions d'arrendadors de vehicles amb conductor.

Als efectes que preveu aquest apartat, la representativitat de les associacions de transport urbà de viatgers en autobús es determina pel nombre d'empreses membre de cada associació i el nombre de vehicles destinats a aquesta modalitat de transport de què aquelles siguin titulars.

Per determinar la representativitat de les associacions de transport públic internacional de mercaderies s'han de tenir en compte el nombre d'empreses membre de cada associació i el nombre d'autoritzacions de transport internacional o de còpies autoritzades d'aquestes de què siguin titulars, tant si es tracta de llicències comunitàries com d'altres autoritzacions bilaterals o multilaterals, sempre que tinguin validesa temporal per a una pluralitat de viatges. Respecte a les autoritzacions bilaterals en el viatge, s'han de computar amb un valor inferior a les anteriors, de conformitat amb les

regles de ponderació que el ministre de Foment determini a aquest efecte.

b) La representativitat de les associacions d'agències, transitaris, emmagatzemistes distribuïdors i arrendadors de vehicles sense conductor es determina en funció del nombre d'empreses associades proveïdes del corresponent títol habilitador i del nombre de locals de seu central i sucursals o locals auxiliars dels quals siguin titulars, que hagin estat degudament comunicats a l'Administració.

c) La representativitat de les associacions no incloses en les lletres anteriors es determina en funció del nombre de les seves empreses membre.

2. Llevat que el ministre de Foment, tenint en compte les variacions que es produeixen en la configuració del mercat dels transports, especialment respecte a nombre d'empreses, títols habilitadors i vehicles, a proposta del Comitè Nacional del Transport per Carretera, estableixi un criteri diferent, les representativitats que preveuen les lletres a), b) i c) de l'apartat anterior s'han de mesurar d'acord amb les fórmules següents:

a) La representativitat de les associacions a què es refereix la lletra a) de l'apartat anterior ha de ser igual a la suma del nombre d'empreses associades, multiplicat per 0,20, més el nombre d'autoritzacions i les còpies certificades d'autoritzacions de què siguin titulars les empreses associades per a la modalitat de transport o activitat de què es tracti, multiplicat per 0,80.

b) La representativitat de les associacions a què es refereix la lletra b) de l'apartat anterior ha de ser igual a la suma del nombre d'empreses associades, multiplicat per 0,80, més el nombre de locals de seu central i sucursals de què siguin titulars les empreses associades per a l'activitat de què es tracti, multiplicat per 0,20.

c) La representativitat de les associacions a què es refereix la lletra c) de l'apartat anterior ha de ser igual al nombre de les seves empreses associades.

3. Als efectes de determinar la representativitat a què es refereix l'apartat anterior, les associacions han de subministrar a l'Administració les dades corresponents i actualitzar-les de la manera i amb les condicions que, amb la finalitat de facilitar i agilitar la constatació de la representativitat, estableixi el Ministeri de Foment.»

Vint-i-vuit. L'article 63 queda redactat de la manera següent:

«1. La Direcció General de Transports per Carretera ha de remetre un exemplar de l'avantprojecte a cadascuna de les comunitats autònomes per les quals discorri l'itinerari del servei i ha d'acordar l'obertura d'un període d'informació pública per un termini de trenta dies, mitjançant un anunci en el "Butlletí Oficial de l'Estat".

2. Durant el termini que assenyalava l'apartat 1, l'avantprojecte ha d'estar exposat perquè es pugui examinar lliurement a la Direcció General de Transports per Carretera i a la seu dels òrgans competents de les comunitats autònomes afectades, i els particulars, empreses de transport, associacions de transportistes i altres entitats públiques i privades hi poden formular les observacions que considerin convenientes.

3. Coincidint amb l'obertura del període d'informació pública esmentat, s'han de recollir els informes del Consell Nacional de Transports Terres-

tres, del Comitè Nacional del Transport per Carretera i de les comunitats autònomes afectades.

4. Finalitzat el període d'informació pública, i dins els quinze dies següents, les comunitats autònomes afectades n'han d'emetre els seus informes, que, juntament amb les observacions que els particulars hagin presentat davant seu, han de remetre a la Direcció General de Transports per Carretera. Així mateix, en aquest termini, n'han d'emetre els seus informes el Consell Nacional de Transports Terrestres i el Comitè Nacional del Transport per Carretera.

5. Transcorregut el termini que estableix l'apartat anterior, el ministre de Foment, a proposta de la Direcció General de Transports per Carretera, amb la valoració prèvia tècnica, econòmica i jurídica de les alegacions presentades i dels informes emesos, ha de resoldre sobre la procedència d'establir el servei, així com sobre la pertinència d'introduir modificacions quant a l'avantprojecte inicialment formulat, i ha d'aprovar, si s'escau, el projecte que ha de servir de base al plec de condicions conforme al qual s'ha d'adjudicar l'explotació del servei.

6. Si durant la tramitació d'un nou servei s'allega que hi ha una altra fórmula, d'entre les que preveu aquest Reglament, que sigui més adequada per atendre les necessitats de transport que es pretenen cobrir, com ara la modificació o unificació de concessions preexistents o la prestació de serveis de dues concessions o més amb els mateixos vehicles sense solució de continuïtat, i se sol·licita expressament que s'adopti l'alternativa de la solució esmentada, l'Administració ha de resoldre simultàniament sobre aquesta sol·licitud i la procedència d'establir el nou servei, sense que a aquest efecte sigui necessari obrir un procediment independent.

En tot cas, si durant el procediment seguit per establir un nou servei resulta justificat que la unificació o modificació de concessions preexistents constitueix una alternativa més adequada, l'Administració la pot acordar d'ofici, i donar per conclòs el procediment iniciat. En aquest supòsit, s'ha de mantenir l'equilibri dels supòsits econòmics que es van considerar bàsics en l'adjudicació de la concessió que es modifiqui, en els termes que preveu l'article 77.3, quan ho estableixi aquest Reglament amb caràcter general per al tipus de modificació de què es tracti.»

Vint-i-nou. S'afegeix un nou apartat 4 a l'article 64 amb la redacció següent:

«La prohibició d'establiment de trànsits coincidents en la creació de nous serveis no afecta els que es creïn com a conseqüència de l'extinció d'una concessió anterior en què estaven inclosos.»

Trenta. La lletra d) de l'apartat 1 de l'article 65 queda redactada de la manera següent:

«En els supòsits a què es refereixen els apartats 3 i 4 de l'article anterior.»

Trenta-u. L'article 67 queda redactat de la manera següent:

«La durada de les concessions, que no pot ser de menys de sis anys ni de més de quinze, s'ha d'establir en el títol concessional d'acord amb les característiques i necessitats del servei. També s'han de tenir en compte el volum de trànsit, benefici potencial i altres circumstàncies que es desprenguin de l'estudi econòmic de l'explotació.»

Trenta-dos. L'article 68 queda redactat de la manera següent:

«1. Per atorgar les concessions corresponents a serveis regulars permanents de viatgers d'ús general s'ha de seguir el procediment de concurs. Aquest concurs l'ha de convocar i resoldre la Direcció General de Transports per Carretera.

2. En el concurs esmentat ha de servir de base al corresponent plec de condicions jurídiques, econòmiques, tècniques i administratives el projecte aprovat per l'Administració, incloent-hi a més les especificacions que la Direcció General de Transports per Carretera consideri convenientes d'introduir-hi per satisfer més adequadament l'interès públic, sempre que respectin les previsions del projecte aprovat.

3. En el plec de condicions s'han de fer constar les qüestions següents:

1r Els trànsits que s'han d'atendre, segons la definició que en fa l'apartat 1 de l'article 64.

2n Els itineraris corresponents, definits per les carreteres per les quals discorri el servei i els nuclis de població en què s'efectuïn parades perquè pugin i baixin viatgers.

3r El calendari de prestació del servei i el nombre mínim d'expedicions que s'han de fer.

4r El nombre de vehicles que, com a mínim, han de quedar adscrits a la prestació del servei, prenent en consideració que s'hi poden incloure els necessaris per atendre intensificacions de tràfic, o bé el nombre mínim de places de transport que s'ha d'oferir, amb especificació, si s'escau, de les característiques tècniques o de la categoria dels vehicles que s'hagin de fer servir, conforme a la classificació que, a aquest efecte, n'hagi adoptat el ministre de Foment tenint en compte les seves característiques tècniques i de confortabilitat. Especialment, s'han de determinar les condicions exigides per facilitar que persones de mobilitat reduïda facin servir els vehicles.

5è Les instal·lacions que, si s'escau, siguin necessàries.

6è Els terminis de substitució obligatòria de vehicles i instal·lacions.

7è El règim tarifari del servei.

8è El compromís de l'empresa prestatària de no excloure's de l'arbitratge de les juntes arbitral del transport en els litigis que, en relació amb el contracte de transport, es puguin suscitar amb els usuaris del servei, quan l'arbitratge sigui instat per aquests usuaris d'acord amb el que assenyalava l'article 9.

9è El termini de la concessió.

10è La resta de les circumstàncies econòmiques o tècniques del servei.»

Trenta-tres. La lletra a) de l'apartat 1 de l'article 69 queda redactada de la manera següent:

«Condicions essencials, que han de ser respectades per les diferents ofertes, les quals no hi poden introduir variacions; hi han de figurar com a tals els trànsits que s'han de dur a terme, el termini de durada de la concessió, el compromís del concessionari de no excloure's de l'arbitratge de les juntes arbitral del transport quan l'arbitratge sigui instat pels usuaris i les altres circumstàncies a les quals s'atribueix expressament el caràcter d'essencial en el plec de condicions.

També té caràcter de condició essencial l'itinerari de la concessió, si bé el plec de condicions pot incloure més d'un itinerari.»

Trenta-quatre. L'article 70 queda redactat de la manera següent:

«1. El concurs s'ha d'anunciar en el "Butlletí Oficial de l'Estat", i s'ha d'assenyalar un termini almenys de trenta dies per presentar proposicions, les quals s'han d'adreçar a la Direcció General de Transports per Carretera.

2. Poden participar en el concurs les empreses que, estant inscrites en el Registre oficial d'empreses classificades en els termes que preveu la legislació sobre contractes de les administracions públiques, compleixin els requisits que preveu l'article 42 i els que expressament determini el plec de condicions i que tinguin la seva justificació en les característiques del servei determinades pel projecte que li va servir de base.

També hi poden concórrer de manera conjunta diverses empreses fent una única oferta, sempre que adquireixin formalment el compromís, en cas que aquesta oferta resulti la seleccionada, de constituir una persona jurídica de les enumerades a la lletra a) de l'article 42.1, a la qual s'hauria de fer l'adjudicació definitiva, sense que sigui necessari que aquestes empreses acreditin que han constituït una unió temporal ni cap altra forma de col·laboració empresarial abans que s'hagi produït la selecció.

No obstant això, i sense perjudici del que disposa l'article 80 del text refós de la Llei de contractes de les administracions públiques, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2000, de 16 de juny, cap de les empreses pot presentar, individualment o juntament amb altres, ofertes alternatives en aquest mateix concurs, i per això cal identificar amb precisió cadascuna de les empreses que participin en l'oferta conjunta.

No poden presentar ofertes a un mateix concurs dues persones jurídiques diferents quan una sigui titular de més del 50 per cent del capital social de l'altra, o quan una mateixa persona, física o jurídica, sigui titular de més del 50 per cent del capital social d'una i de l'altra.

La infracció de les normes que figuren en els dos paràgrafs anteriors dona lloc a la inadmissió de totes les propostes subscrietes per qualsevol de les empreses afectades o en què hi participen.»

Trenta-cinc. S'afegeix un nou apartat 3 a l'article 71 amb la redacció següent:

«Quan el concurs s'hagi convocat com a conseqüència de l'extinció d'una concessió anterior no és necessari que els concursants incloguin en el primer sobre l'estudi econòmic justificatiu de la tarifa que proposin.»

Trenta-sis. L'apartat 4 de l'article 72 queda redactat de la manera següent:

«La mesa del concurs ha de remetre la documentació presentada que acompanya les sol·licituds admeses a la Direcció General de Transports per Carretera que, després dels estudis oportuns, ha de formular la proposta d'adjudicació.»

Trenta-set. L'apartat 2 de l'article 73 queda redactat de la manera següent:

«S'ha de valorar cadascun dels components de l'oferta en virtut de la seva importància per a la prestació del servei.

En especial, han de ser objecte de la valoració esmentada les concrecions que sobre tarifes, freqüència d'expedicions, característiques i antiguitat dels vehicles i instal·lacions, compromís d'absorbir el personal de l'antic concessionari quan escaigui, i

qualitat i seguretat del servei que duguin a terme els diferents licitadors.

El plec de condicions de cada concurs ha d'establir mòduls objectius per valorar les diferents ofertes, i el ministre de Foment pot establir regles i precisions de caràcter general a aquest efecte.»

Trenta-vuit. L'article 74 queda redactat de la manera següent:

«1. Una vegada dut a terme l'adjudicació provisional de la concessió d'acord amb el que preveu l'article anterior, l'adjudicatari ha d'acreditar en el termini de tres mesos, llevat que el plec de condicions en determini un altre de diferent, el compliment de tots els requisits necessaris per prestar el servei que no s'hagin exigit en el tràmit del concurs, així com la constitució de la fiança definitiva del servei mitjançant qualsevol de les modalitats que preveu l'article 71. L'import d'aquesta fiança ha de ser equivalent al 4 per cent de la recaptació anual prevista conforme als elements inclosos en l'oferta objecte d'adjudicació.

Dins del termini esmentat, l'adjudicatari ha de comunicar a l'òrgan concedent les qüestions següents:

a) La relació dels vehicles, identificats per les seves matrícules, que queden adscrits a la concessió.

b) El calendari i quadre d'horaris d'acord amb els quals s'han de dur a terme les expedicions concessionals.

c) La ubicació geogràfica concreta dels punts d'origen i parades dels serveis, incloent-hi tant les que es duen a terme per atendre els trànsits de la concessió com les que tinguin un caràcter purament tècnic.

Els punts de parada que s'hagin de fer en sòl urbà o urbanitzable, així com la seva modificació, s'han de determinar, amb l'informe previ o proposta de l'ajuntament afectat, amb audiència del concessionari i ponderant la incidència en la prestació dels serveis inclosos en la concessió i en el trànsit urbà.

Els punts de parada s'han d'identificar per la seva adreça postal, quan estiguin en sòl urbà, o per la denominació de la infraestructura i punt quilomètric concrets en què tinguin lloc, quan no sigui així. Si es tracta d'una estació de transport de viatgers, s'ha de fer constar aquesta circumstància, així com el caràcter públic o privat d'aquella i la seva titularitat.

Les dades que l'adjudicatari provisional hagi comunicat així s'han d'adjuntar, posteriorment, com a document annex al títol concessional que es formalitzi d'acord amb el que disposa aquest article.

El termini que assenyala aquest apartat es pot prorrogar excepcionalment fins a tres mesos més, quan hi hagi raons que, segons el criteri de l'Administració, ho justifiquin suficientment.

2. Acreditades aquestes qüestions per l'adjudicatari, l'Administració ha de fer l'adjudicació definitiva de la concessió.

No obstant això, de conformitat amb el que disposa l'article 146.5 de la LOTT, el pagament de les sancions pecuniàries que assenyala la dita Llei, imposades per qualsevol causa mitjançant una resolució que exhaureixi la via administrativa, és un requisit necessari perquè escaigui l'adjudicació definitiva esmentada.

Si l'adjudicatari no constitueix la fiança definitiva, no acredita el compliment d'alguns dels requisits necessaris per prestar el servei o no aporta alguna de les dades que assenyala l'apartat 1 dins el

termini que s'hi determina, o renúncia a l'adjudicació, perd la fiança provisional i els seus drets d'adjudicatari.

3. L'adjudicació definitiva de la concessió dóna lloc a la formalització del contracte corresponent mitjançant un document administratiu, d'acord amb el que a aquest efecte preveu la legislació sobre contractació administrativa. El contracte constitueix el títol concessional, en el qual han de quedar determinades les condicions de prestació del servei, ajustades al plec del concurs modificat conforme a l'oferta de l'adjudicatari.

L'eficàcia del contracte formalitzat d'aquesta manera queda supeditada al fet que l'adjudicatari iniciï la prestació del servei en el termini que preveu l'apartat 5 d'aquest article, i, en cas contrari, perd la fiança definitiva, així com la seva condició de concessionari.

La data de formalització del contracte constitueix el dia a partir del qual s'inicia el còmput del termini concessional.

4. L'adjudicació definitiva de la concessió del servei s'ha de publicar en el "Butlletí Oficial de l'Estat", amb les condicions essencials que la identifiquin; les despeses corresponents són per compte de l'adjudicatari.

El pagament per part del concessionari de les despeses generades per aquesta publicació és un requisit necessari perquè es pugui iniciar la prestació del servei als efectes del que disposa aquest article.

5. El concessionari, llevat que de manera expressa figuri en el plec de condicions un altre de diferent, disposa d'un termini d'un mes, comptat a partir de la data de formalització del contracte administratiu, per iniciar la prestació del servei. Aquest termini només es pot prorrogar quan no s'hagi pogut publicar prèviament l'adjudicació definitiva de la concessió en el "Butlletí Oficial de l'Estat" per una causa imputable a l'Administració.

A aquest efecte, la prestació del servei només es pot considerar iniciada quan l'òrgan competent per atorgar la concessió dicti una resolució en què la declari inaugurada, en els termes que assenyalava l'article 75.

6. Quan l'adjudicatari inicial del concurs perdi els seus drets com a tal en qualsevol dels supòsits que assenyalava aquest article, l'Administració, llevat que decideixi declarar desert el concurs, ha d'adjudicar el servei a l'empresa que va presentar l'oferta que va obtenir la millor valoració després de la inicialment escollida.»

Trenta-nou. L'apartat 1 de l'article 75 queda redactat de la manera següent:

«L'entrada en funcionament del servei concessional s'ha de fer constar en l'acta que, el dia en què tingui lloc, han d'estendre els Serveis d'Inspecció del Transport Terrestre.

L'expedició mitjançant la qual s'iniciï la prestació del servei ha de transcórrer entre l'origen i el final de la concessió, i se n'han de fer totes les parades, obligatòries i tècniques.

En l'acta estesa pels Serveis d'Inspecció sobre l'entrada en funcionament del servei s'han de fer constar les qüestions següents:

- a) Adequació dels vehicles utilitzats a les condicions que estableix el títol concessional.
- b) Data, lloc i hora de sortida de l'expedició inaugural.
- c) Descripció de l'itinerari seguit per l'expedició inaugural, amb identificació de les diferents

infraestructures per les quals discorri i indicació de la ubicació geogràfica concreta del punt o punts de parada obligatòria dels vehicles en les localitats entre les quals es dugui a terme el trànsit i, si s'escau, els punts de parada tècnica.

d) Hora d'entrada i sortida de l'expedició inaugural en cadascun dels punts de parada consignats de conformitat amb el que assenyalava la lletra c).

e) Lloc, data i hora en què finalitza l'expedició inaugural.

f) Adequació per a la prestació del servei concessional dels llocs de sortida, finalització i parada utilitzats durant l'expedició, amb una breu ressenya de l'equipament i serveis que hi ha a disposició dels usuaris.

g) Si s'escau, tota la resta d'observacions o incidències que el tècnic de la Inspecció actuant cregui pertinent reflectir-hi perquè les considera rellevants en relació amb la prestació futura del servei concessional.

Vist el contingut de l'acta estesa per la Inspecció, l'òrgan concedent ha d'actuar de la manera següent:

Quan en l'acta es faci constar la plena adequació del servei prestat en aquesta primera expedició a les condicions de prestació que assenyalava el títol concessional, ha de dictar una resolució mitjançant la qual es declari inaugurada la concessió.

Quan en l'informe es facin constar deficiències imputables al concessionari que, segons el criteri de l'òrgan concedent, pugui solucionar raonablement en un període de temps breu, l'òrgan esmentat pot dictar una resolució en què declari inaugurada la concessió amb la condició que les deficiències observades se solucionin en un determinat termini, que en cap cas pot ser de més d'un mes.

Finalitzat el termini assenyalat, els Serveis d'Inspecció del Transport Terrestre han de comprovar si les deficiències de què es tracti s'han solucionat. Quan hagi estat d'aquesta manera, l'òrgan concedent ha de dictar una nova resolució en què confirmi els efectes de la declaració d'inauguració inclosa en la seva primera resolució. En cas contrari, la concessió no es pot considerar inaugurada, i es produeixen els efectes que preveuen els apartats 3 i 5 de l'article 74 per a aquest supòsit. A aquest efecte, s'ha de notificar aquesta circumstància al concessionari, i invitar-lo a formular totes les al·legacions que consideri oportunes, abans de dictar la resolució corresponent.

Quan en l'acta dels Serveis d'Inspecció del Transport Terrestre es facin constar deficiències imputables al concessionari que, segons el criteri de l'òrgan concedent, no es podrien solucionar a curt termini, la concessió no s'ha de declarar inaugurada, sense que les actuacions dutes a terme interrompin el còmput del termini que preveu l'article 74.5. A aquest efecte, aquesta circumstància s'ha de comunicar al concessionari, i invitar-lo a formular totes les al·legacions que consideri oportunes, abans de dictar la resolució corresponent.»

Quaranta. L'article 77 queda redactat de la manera següent:

«1. L'Administració, d'ofici o a instància dels usuaris, amb justificació de l'interès general i l'audiència prèvia del concessionari, pot acordar les modificacions de les condicions de prestació que preveu el títol concessional que siguin necessàries o convenients per millorar el servei.

2. Així mateix, l'Administració, d'acord amb el que disposen els articles següents, pot autoritzar les

modificacions de les condicions de prestació que preveu el títol concessional que siguin sol·licitades pel concessionari.

No obstant això, el concessionari no pot sol·licitar aquestes modificacions fins que hagin transcorregut tres anys des de la formalització inicial del títol esmentat, o dos des de l'última modificació, ni quan falti un període de menys de dos anys perquè finalitzi el termini concessional.

De conformitat amb el que disposa l'article 146.5 de la LOTT, el pagament de les sancions pecuniàries que assenyalava la dita Llei, imposades per qualsevol causa al concessionari mitjançant una resolució que posi fi a la via administrativa, és un requisit necessari per efectuar qualsevol modificació de les condicions de prestació de les concessions de què sigui titular.

3. La variació de les condicions que preveu el títol concessional en requereix la modificació, mitjançant la formalització del document administratiu corresponent, en tots aquells supòsits en què ho assenyalava aquest Reglament.

En la modificació del títol concessional s'ha de mantenir l'equilibri dels supòsits econòmics que es van considerar bàsics en l'adjudicació de la concessió. A aquest efecte, l'esmentada modificació ha de donar lloc, en tot cas, a una revisió general de les condicions que preveu el títol, amb la finalitat que la relació que hi ha entre els costos generats per l'explotació de la concessió i la seva tarifa en el moment previ a la modificació sigui la mateixa que en el posterior.

4. Els requisits que assenyalava aquest article no són aplicables en relació amb la modificació de la relació dels vehicles adscrits a la concessió, el calendari i quadre d'horaris de les expedicions concessionals i la ubicació geogràfica concreta dels punts d'origen i parada dels serveis que, de conformitat amb el que disposa l'article 74.1, no han de figurar en el mateix títol concessional, sinó en un document annex al títol.»

Quaranta-u. L'article 78 queda redactat de la manera següent:

«1. La prestació del servei s'ha d'ajustar als trànsits autoritzats i a l'itinerari que assenyalava el títol concessional.

La modificació dels esmentats trànsits i itinerari les pot acordar l'Administració o bé d'ofici o a instància dels usuaris, o bé a sol·licitud del concessionari i, a aquest efecte, és aplicable el que disposa l'article anterior.

2. Es consideren modificacions dels trànsits de la concessió:

a) L'ampliació dels trànsits que preveu el títol concessional que consisteixi a incorporar-hi noves relacions mitjançant ampliacions de l'itinerari de la concessió.

b) La realització de trànsits compresos dins de l'itinerari de la concessió no previstos originalment en el títol concessional.

c) La supressió o segregació de trànsits establerts en el títol concessional.

3. La substitució o modificació total o parcial de l'itinerari que estableix el títol concessional que consisteix a fer servir infraestructures diferents també l'ha d'aprovar l'Administració encara que no comporti cap modificació de les que assenyalava l'apartat anterior.

Sense perjudici que la variació de l'itinerari que figura en el títol concessional hagi d'anar acompanyada de la seva modificació en els termes que

assenyalava l'article 77.3, en la documentació annexa a l'esmentat títol s'han d'establir clarament el nou calendari i horari d'expedicions, quan aquests hagin de patir una alteració com a conseqüència de la utilització del nou itinerari.

Quan les expedicions realitzades pel nou itinerari no cobreixin la totalitat dels trànsits de la concessió, l'Administració ha de vetllar perquè no hi hagi una desproporció manifesta entre el nombre de les que es presten per un itinerari i per l'altre i ha d'evitar la utilització exclusiva d'un de sol en els horaris més demandats.»

Quaranta-dos. L'article 79 queda redactat de la manera següent:

«Quan el concessionari sol·liciti la modificació dels trànsits que assenyalava el títol concessional, a la seva sol·licitud s'ha d'adjuntar una memòria justificativa de la modificació proposada, amb expressió, si s'escau, de les dades de població de les localitats i de l'àrea afectada que es pretengui incloure o suprimir en l'itinerari de la concessió, pla i descripció dels nous recorreguts, amb indicació dels serveis amb l'itinerari dels quals es produeixi alguna coincidència, previsió de les modificacions en el nombre d'usuaris, repercussió econòmica i tarifària, justificació de la disponibilitat dels mitjans materials necessaris per a l'explotació i els altres que, atès que siguin necessaris per adoptar la decisió procedent, determini, si s'escau, el ministre de Foment. L'Administració ha de fer constar les mateixes circumstàncies en l'expedient oportú quan l'incoï d'ofici.

La Direcció General de Transports per Carretera ha d'acordar l'obertura d'un període d'informació pública almenys de quinze dies i, simultàniament, ha de recollir l'informe de les comunitats autònomes afectades, del Consell Nacional de Transports Terrestres i del Comitè Nacional del Transport per Carretera, els quals s'han d'emetre en el termini de quinze dies, i a continuació ha d'emetre una resolució.»

Quaranta-tres. L'article 80 queda redactat de la manera següent:

«1. Les modificacions de les concessions que consisteixin a incloure nous trànsits no previstos en el títol concessional estan subordinades, en tot cas, al fet que es respectin les regles sobre prohibició de coincidències amb serveis preexistents que estableixen els articles 64 i 65.

L'aprovació de modificacions que consisteixin a incorporar nous trànsits està condicionada al fet que quedi justificat que aquests trànsits no tenen entitat pròpia per constituir una explotació econòmicament independent i que tenen un caràcter complementari respecte a la concessió en què es pretenen incloure.

2. Es considera que els nous trànsits no tenen entitat pròpia que justifiqui l'establiment com a servei independent quan quedi acreditada la impossibilitat objectiva de la seva explotació rendible, o quan la tarifa que s'hagi d'assenyalar per rendibilitzar-ho sigui manifestament més elevada que la que s'hauria d'aplicar, en execució del que estableix el segon paràgraf de l'article 77.3, si els trànsits esmentats fossin inclosos en la concessió preexistent.

Si hi ha dubtes per part de l'Administració en relació amb les qüestions a què es refereix el paràgraf anterior, es pot treure a concurs el nou trànsit com a servei independent, i l'autorització de modificació ha de quedar condicionada al fet que el concurs quedi desert, o que, si s'escau, s'hagi d'adjudi-

car amb una tarifa igual o superior a la que resultaria d'incloure'l en la concessió preexistent.»

Quaranta-quatre. L'article 81 queda redactat de la manera següent:

«1. Els concessionaris estan obligats a prestar el servei d'acord amb el calendari, les expedicions i els horaris que assenyalen el títol concessional i la documentació annexa al títol.

2. El calendari d'un servei ha de quedar establert per la relació dels dies de la setmana, mes o any en què s'ha de prestar.

3. Les expedicions són el conjunt de circulacions independents amb horari diferenciat dutes a terme entre la totalitat o una part dels nuclis de població comunicats pel servei.

A efectes sistemàtics, es denomina ruta el conjunt d'expedicions d'una concessió que atenguin trànsits idèntics.

4. L'horari queda determinat per les hores d'arribada i sortida assenyalades per a les diferents expedicions en cadascun dels punts de parada en què pugin o baixin viatgers.

5. El calendari, la relació d'expedicions i els horaris dels serveis han d'estar a disposició del públic en les estacions de viatgers i en els locals de l'empresa en què es despatxin bitllets per a l'expedició o expedicions de què es tracti.

Els concessionaris han de facilitar l'adequada difusió de les dades esmentades a través dels mitjans més convenients per fer-ho.

6. Els concessionaris estan obligats a facilitar periòdicament a la Direcció General de Transports per Carretera les dades relatives a l'explotació del servei que el ministre de Foment determini, així com, puntualment, la resta de dades que la dita Direcció els sol·liciti de manera individualitzada.»

Quaranta-cinc. L'article 82 queda redactat de la manera següent:

«1. L'Administració, quan hi hagi raons objectives que ho justifiquin, escoltat el concessionari, pot introduir modificacions obligatòries en el calendari, nombre d'expedicions i horari del servei.

2. Llevat que en el títol concessional estigui expressament previst un règim diferent, les modificacions del calendari, nombre d'expedicions o horari fetes pel concessionari s'han d'ajustar a les regles següents:

Les modificacions de calendari o horaris, així com l'augment permanent del nombre d'expedicions inicialment establertes en el títol concessional les han de comunicar els concessionaris a l'Administració amb una antelació mínima de quinze dies, i l'Administració les pot prohibir o limitar en qualsevol moment per raons d'interès general degudament justificades, que s'han d'explicitar. No és necessària la comunicació quan es tracti d'augment conjunturals d'expedicions per atendre puntes de demanda.

La reducció del nombre d'expedicions que suposi una disminució del que estableix el títol concessional l'ha d'autoritzar prèviament l'Administració, és aplicable el que disposa l'article 77. En qualsevol altre cas aquesta reducció es pot dur a terme de conformitat amb el que assenyalava el paràgraf anterior.

Les modificacions a què fa referència aquest apartat han de donar lloc, en tot cas, a la modificació de la documentació annexa al títol concessional en la mesura que hagi resultat afectada.

3. Les comunicacions i sol·licituds de modificació a què es refereix aquest article s'han de documentar amb una memòria justificativa i tota la documentació que determini el ministre de Foment perquè la considera necessària per adoptar la decisió procedent.

Les modificacions a què es refereix aquest article només es poden posar en pràctica una vegada transcorreguts set dies des que el concessionari les hagi anunciat al públic, sense que l'anunci pugui ser previ al compliment dels terminis que assenyalen els apartats anteriors, o a l'autorització de l'Administració en els casos en què és preceptiva.»

Quaranta-sis. L'article 83 queda redactat de la manera següent:

«1. En el títol concessional s'han de determinar el nombre mínim i la capacitat dels vehicles que han d'estar adscrits a la prestació del servei concessional, o el nombre mínim de places ofertes i les condicions tècniques i de seguretat que han de complir aquests vehicles, així com la seva antiguitat màxima i altres característiques exigibles, d'acord amb les circumstàncies pròpies del trànsit que s'ha d'atendre.

A aquest efecte, el ministre de Foment, amb caràcter general, o els corresponents títols concessionals, de manera individualitzada, poden exigir que el concessionari acrediti que els vehicles que s'hagin d'adscriure a la concessió corresponguin a una determinada categoria d'acord amb classificacions expressament establertes a aquest efecte o que, si s'escau, siguin d'ús comú en l'àmbit del transport de viatgers per carretera.

2. L'empresa adjudicatària del servei ha de comunicar a l'Administració, abans de formalitzar el títol concessional, els vehicles concrets que adscriu a la concessió. Els vehicles esmentats, dels quals l'empresa ha de disposar en virtut d'algun dels títols que preveu l'apartat 1 de l'article 48 d'aquest Reglament, han de complir les condicions tècniques i de capacitat establertes en el títol concessional.

El concessionari també ha de comunicar a l'Administració, si s'escau, el canvi dels vehicles adscrits a la concessió abans de fer-lo efectiu. Els vehicles adscrits per substituir als anteriors també s'han d'ajustar a les condicions del títol concessional.

La modificació del nombre de vehicles establert en el títol concessional o de la seva categoria, nombre de places o condicions tècniques i de seguretat l'ha d'autoritzar l'Administració, que també la pot imposar d'ofici; és aplicable el que disposa l'article 77 quan l'esmentada modificació impliqui una reducció del nombre de vehicles o una rebaixa de les condicions que assenyalava el títol concessional.

3. Un mateix vehicle es pot fer servir en diverses concessions d'un mateix titular, figurant-hi adscrit simultàniament, quan aquesta adscripció conjunta sigui expressament autoritzada per l'Administració perquè és compatible la prestació de tots o part dels serveis d'aquelles d'acord amb els respectius calendaris, horaris i expedicions.

4. Sense perjudici del que disposa l'apartat anterior, ni de l'adscripció d'uns vehicles concrets, quan el seu titular així ho comuniqui a l'Administració i l'Administració no ho prohibeixi o n'estableixi limitacions, una concessió es pot atendre fent servir indistintament qualsevol dels vehicles de què sigui titular el concessionari, sempre que compleixin les condicions que estableix el títol concessional. Aquest ús indistint es pot fer extensiu, si s'escau, a la flota de vehicles d'altres empreses quan es compleixi alguna de les tres condicions següents:

a) Que les empreses siguin titulars de més del 50 per cent del capital social de l'empresa concessionària.

b) Que l'empresa concessionària sigui titular de més del 50 per cent del capital social de les empreses.

c) Que tant el capital social de les empreses com el de l'empresa concessionària siguin de la titularitat d'una mateixa persona, física o jurídica, en més d'un 50 per cent.

5. La utilització de vehicles que preveuen els dos apartats anteriors en cap cas pot consistir en la prestació conjunta sense solució de continuïtat dels serveis corresponents a diverses concessions, que només es pot autoritzar d'acord amb el que preveuen els articles 90 i 91.

Els serveis prestats d'acord amb el que preveu aquest article mitjançant vehicles no adscrits a la concessió, tant als efectes de les relacions juridicoprivades corresponents com de les obligacions i responsabilitats de caràcter administratiu, s'han de considerar prestats per l'empresa concessionària, i els vehicles cedits per altres transportistes s'han de considerar integrats en la seva organització empresarial.

6. En tot cas, els vehicles que prestin els serveis d'una concessió han d'estar senyalitzats, conforme al que determini el ministre de Foment a aquest efecte, amb la finalitat de facilitar la immediata identificació d'aquella.»

Quaranta-set. L'article 84 queda redactat de la manera següent:

«El concessionari ha de tenir una autorització habilitadora per dur a terme transport discrecional de viatgers que empari els vehicles adscrits a la concessió. La utilització dels vehicles esmentats en serveis diferents dels concessionals, en tot cas, ha d'estar condicionada al fet que s'asseguri la prestació correcta d'aquests últims.

Excepcionalment, no és obligatori tenir l'autorització habilitadora per dur a terme transport discrecional quan això ho prevegi el títol concessional, de conformitat amb l'article 68.2 de la LOTT.»

Quaranta-vuit. L'article 85 queda redactat de la manera següent:

«1. Per afrontar intensificacions de trànsit que no puguin ser ateses pels vehicles adscrits a la concessió se'n poden fer servir altres de no adscrits, tant si en té el concessionari com si li han estat cedits amb conductor per part d'altres transportistes per via de col·laboració. Aquests vehicles han d'estar emparats per l'autorització corresponent de transport discrecional i han de complir les condicions exigides en el títol concessional per als adscrits a la concessió.

Excepcionalment, quan el concessionari no pugui atendre les intensificacions de trànsit mitjançant vehicles que compleixin les condicions mínimes exigides en el títol concessional, en pot fer servir d'altres, ja siguin propis o aliens, de categoria o característiques inferiors, si bé en aquest cas s'ha de compensar els usuaris que hi hagin de viatjar, de conformitat amb les regles que el ministre de Foment determini amb aquest efecte.

La utilització de vehicles no adscrits a la concessió que preveu aquest article només es pot portar a terme per via de reforç, i, en conseqüència, s'ha de fer servir en cada expedició almenys un vehicle dels adscrits.

2. El volum de trànsit mesurat en vehicles-quilòmetre servit mitjançant vehicles no adscrits a la concessió no pot excedir el 30 per cent del seu trànsit total en còmput anual, llevat que el títol concessional, o bé inicialment o bé mitjançant una modificació posterior formalitzada en els termes que disposa l'article 77.3, assenyali un límit diferent tenint en compte circumstàncies especials que ho justifiquin, relacionades amb l'estacionalitat o irregularitat de la demanda atesa.

Quan se superi el percentatge esmentat durant dos anys consecutius, l'òrgan concedent ha de modificar el títol concessional, i augmentar el nombre de vehicles que han d'estar adscrits a la concessió en la proporció que correspongui, de conformitat amb les regles que assenyala l'article 83.2.

3. El servei, tant als efectes de les relacions juridicoprivades corresponents com de les obligacions i responsabilitats de caràcter administratiu, s'ha de considerar en tot cas prestat per l'empresa concessionària del servei regular, i els vehicles cedits per altres transportistes a què es refereix aquest article s'han de considerar integrats en la seva organització.

4. La utilització de vehicles d'altres transportistes per la via de col·laboració que preveu aquest article no pot emparar la prestació conjunta dels serveis de diferents concessions sense solució de continuïtat, llevat que s'obtingui l'autorització a què es refereix l'article 90.

5. Als efectes de control del que disposen els apartats 2 i 3, el ministre de Foment ha d'establir les regles sobre la base de les quals s'han de complir les obligacions següents:

a) Sense perjudici de les mesures de control que preveu l'article 48.3, els concessionaris estan obligats a comunicar a l'Administració les dades corresponents a la utilització de vehicles no adscrits a la concessió.

b) Sempre que els serveis concessionals s'executin prestant mitjançant vehicles d'un transportista diferent del concessionari, s'ha de poder justificar la relació jurídica sobre la base de la qual es fan servir.

6. El que disposa aquest article no és aplicable als supòsits que regula el 83.4.»

Quaranta-nou. L'article 86 queda redactat de la manera següent:

«1. Els serveis de transport públic regular permanent de viatgers d'ús general s'han de prestar respectant les tarifes establertes en el títol concessional, amb les actualitzacions que hagin tingut lloc des de la formalització inicial o des de l'última modificació d'aquell.

Llevat que el mateix títol concessional estableixi una altra cosa, les tarifes que s'hi assenyalen tenen la consideració de màximes, i, en conseqüència, el concessionari pot cobrar als usuaris qualsevol preu inferior a aquelles.

No obstant això, quan el concessionari rebi qualsevol classe d'ajuda econòmica de l'Administració per al sosteniment del servei de què es tracti, només pot aplicar tarifes inferiors a les màximes que assenyala el títol concessional o aplicar qualsevol classe de descomptes o rebaixes als usuaris, i n'ha de donar compte a l'Administració, amb una antelació mínima de 15 dies, la qual les pot prohibir o limitar.

2. El règim tarifari de la concessió es pot establir:

a) Mitjançant una única tarifa viatger-quilòmetre per a tots els serveis i expedicions de la concessió.

b) Mitjançant diferents tarifes viatger-quilòmetre específiques per a cada un dels serveis i expedicions de la concessió, o a una part.

c) Mitjançant una tarifa viatger-quilòmetre especial per als serveis que, per la seva comoditat, qualitat, serveis complementaris o altres circumstàncies, la requereixin.

d) Mitjançant tarifes zonals per viatger per a cada zona per la qual discorren els serveis de la concessió, independentment del nombre de quilòmetres realitzats.

e) Mitjançant tarifes per viatger per a tots els serveis de la concessió, independentment dels quilòmetres realitzats.

3. En els supòsits que preveuen les lletres a), b) i c), el preu del bitllet per a cada trajecte ha de ser el resultat de multiplicar la tarifa establerta per la distància en quilòmetres entre els punts d'origen i destí, i, si s'escau, s'hi poden aplicar els arrodoniments autoritzats. Així mateix, en els esmentats supòsits es pot preveure un mínim de percepció sigui quina sigui la distància recorreguda.

4. En les línies interurbanas que tinguin trànsits urbans coincidents amb els d'altres serveis de competència municipal, les tarifes individuals corresponents per als trànsits esmentats no poden ser inferiors a les del servei urbà municipal, llevat que l'òrgan concedent, per causes degudament justificades, autoritzi una altra cosa, amb l'informe favorable previ de l'ens que tingui la competència sobre el servei urbà coincident.

5. A petició del concessionari, l'Administració pot autoritzar l'establiment d'expedicions diferenciades de les ordinàries en les quals es prestin als viatgers serveis complementaris o de més qualitat que els que preveu el títol concessional, les tarifes de les quals s'han de fixar lliurement.

L'atorgament de l'esmentada autorització ha d'estar condicionat al fet que quedi garantida la possibilitat per a tots els usuaris que ho vulguin d'utilitzar el servei en altres expedicions en les condicions que preveu el títol concessional i als preus que s'hi preveuen.

El nombre d'expedicions autoritzades d'acord amb el que preveu aquest apartat no pot excedir el 50 per cent de les que es duguin a terme en un mateix dia amb el mateix origen i destí, ni desplaçar les ordinàries dels horaris més demandats.

No és necessària l'autorització a què es refereixen els paràgrafs anteriors quan es tracti de serveis complementaris d'utilització opcional per part dels usuaris que es prestin en les expedicions ordinàries i que es cobrin de forma diferenciada només als usuaris que els facin servir.»

Cinquanta. L'article 87 queda redactat de la manera següent:

«1. Dins del segon trimestre de cada any, l'Administració ha de fer una revisió de caràcter general de les tarifes dels serveis públics regulars interurbans permanents d'ús general de transport de viatgers per carretera en règim de concessió, la qual s'ha d'ajustar a les regles següents:

a) La revisió ha de tenir com a fonament la modificació dels preus calculada com la variació anual de la mitjana de les dades publicades per l'Institut Nacional d'Estadística l'any natural anterior dels índexs de preus al consum (grup general per al conjunt nacional) sobre la mateixa mesura de l'any precedent (d'ara endavant $\Delta IPC_{mitjà}$) i la modificació

del nombre de viatgers-quilòmetre realitzats en cada concessió l'any natural anterior (d'ara endavant Vkm_r) en relació amb la mateixa magnitud corresponent a l'any precedent (d'ara endavant Vkm_{r-1}).

A aquests efectes, la revisió s'ha de dur a terme calculant el coeficient C, mitjançant l'expressió:

$$C = 1 + \Delta IPC_{mitjà} - X,$$

En què $\Delta IPC_{mitjà}$ ha de figurar expressat en tant per u, amb el signè que correspongui, i el valor X ve donat per:

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

En què Vkm_r fa referència a l'any natural anterior a la revisió i Vkm_{r-1} a l'any immediatament anterior a aquell, i en tot cas el seu valor està limitat per la fórmula següent expressada en percentatge:

$$0 \leq X \leq 1$$

El coeficient C s'ha d'aplicar a les tarifes vigents en cadascuna de les concessions (T_{t-1}) de manera que la tarifa revisada (T_t) per a cada moment sigui:

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

b) Les revisions tarifàries dutes a terme en execució del que disposa aquest apartat no estan subjectes al règim que estableix l'article 16 del Reial decret llei 7/1996, de 7 de juny, de mesures urgents de caràcter fiscal i de foment i liberalització de l'activitat econòmica.

Els ministres de Foment i d'Economia i Hisenda poden establir mitjançant una ordre conjunta les especificacions que, si s'escau, considerin necessàries per a l'execució del que disposa aquest apartat.

2. La falta d'aportació per part d'un concessionari de les dades estadístiques relatives a una concessió en els termes establerts per reglament té com a conseqüència, independentment de les sancions que legalment escaiguin, que no es revisi la tarifa d'aquesta concessió fins que la falta esmentada sigui esmenada.

L'omissió, l'error o la falsedat en les dades esmentades aportades pel concessionari té com a conseqüència, independentment de la sanció que, si s'escau, sigui procedent conforme al que estigui legalment establert, que, una vegada detectats aquells, es rectifiqui la tarifa revisada que s'hagi calculat tenint en compte aquestes dades, així com totes les que, si s'escau, s'hagin aprovat posteriorment.

3. Als efectes de comptabilitat, les empreses titulars de concessions o autoritzacions de transport públic regular de viatgers d'ús general han de tractar cadascuna com una activitat separada, i l'han de gestionar com una divisió comptable independent, diferent de qualsevol altra activitat que duguin a terme, estigui relacionada o no amb el transport de viatgers.

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

Cinquanta-u. L'article 88 queda redactat de la manera següent:

«1. L'Administració ha de tenir en compte la necessitat de compensar el concessionari, sempre que aquest ho sol·liciti, per les obligacions de servei

públic que li siguin imposades després de formalitzar el títol concessional i alterin la relació entre costos i tarifa que s'hi preveu.

Quan això sigui possible, la compensació esmentada s'ha d'instrumentar a través d'una modificació de la tarifa de la concessió, que s'ha de formalitzar en els termes que preveu l'article 77.3. En cas contrari, la compensació l'ha de portar a efecte l'Administració de manera directa.

2. De conformitat amb el que preveu l'article 19.4 de la LOTT, en les concessions urbanes, rurals, de trànsit feble, o en les que concorrin circumstàncies especials que originin la seva falta de rendibilitat, en els títols concessionals de les quals figuri inicialment l'obligatorietat de l'Administració de subvencionar o compensar els dèficit d'exploració, o hi sigui introduïda posteriorment, s'ha de dur a terme la compensació esmentada segons el que estableixen aquests títols.»

Cinquanta-dos. L'article 90 queda redactat de la manera següent:

«1. La Direcció General de Transports per Carretera pot autoritzar la utilització d'un mateix vehicle per servir conjuntament els trànsits de dues concessions o més que presentin punts de contacte, a fi que els serveis corresponents a les concessions es prestin sense solució de continuïtat en el recorregut.

Als efectes d'aquest Reglament, únicament s'ha d'entendre que es produeix solució de continuïtat en la prestació de dos serveis quan tinguin lloc el transbord dels viatgers entre l'un i l'altre.

2. Perquè sigui procedent atorgar l'autorització que preveu el paràgraf anterior, s'han de complir els requisits següents:

a) Que les concessions objecte de l'autorització tinguin en comú un lloc de parada en el qual puguin pujar o baixar viatgers d'acord amb els seus respectius títols concessionals.

b) Que es respectin les regles sobre prohibició de trànsits que estableix l'article 64, de manera que els trànsits atesos sense solució de continuïtat no poden ser coincidents amb els que ho siguin per altres serveis regulars permanents d'ús general preexistents integrats en una tercera concessió.

c) Que sigui acreditada la conveniència de la prestació del servei sense solució de continuïtat en una valoració global, en la qual s'han de tenir en compte tant els interessos dels concessionaris com els dels usuaris dels serveis afectats.

d) Que sigui acreditada la improcedència d'establir un servei regular permanent d'ús general nou i independent per atendre de manera unificada els trànsits que es pretenen prestar sense solució de continuïtat.

e) Que no sigui procedent unificar les concessions respecte de les quals se sol·licita l'autorització, perquè no resulta adequada l'explotació general conjunta de tots o de gran part dels serveis de totes dues.

3. En l'atorgament de l'autorització a què es refereix aquest article i en l'explotació dels serveis duta a terme a la seva empara, s'han de tenir en compte les regles següents:

a) Els serveis prestats a l'empara d'aquesta autorització suposen una forma especial de col·laboració entre transportistes i, en conseqüència, els són aplicables totes les regles que assenyalen els articles 48.3 i 85, amb excepció del que disposa l'últim paràgraf de l'apartat 1 del segon article esmentat

en relació amb la necessitat que el servei es presti per via de reforç.

b) L'atorgament de l'autorització que regula aquest article no implica, per si mateix, cap modificació dels trànsits de les concessions afectades.

Quan es pretengui que els serveis prestats sense solució de continuïtat atenguin trànsits que no estiguin expressament inclosos en alguna de les concessions, aquests s'han de modificar, prèviament a la tramitació de l'autorització que preveu aquest article, seguint per a això les regles i procediment que assenyalen els articles 79 i 80.

c) L'atorgament de l'autorització que regula aquest article no implica, per si mateix, cap modificació del calendari, expedicions, horaris o itinerari de les concessions afectades.

Quan es pretengui que els serveis prestats sense solució de continuïtat es duguin a terme amb un horari, calendari o itinerari que no s'estiguin fent servir prèviament en les concessions afectades, és necessari que aquells es modifiquin simultàniament, d'acord amb el procediment que assenyalava l'article 82.

d) L'atorgament de l'autorització a què es refereix aquest article no altera el règim tarifari de les concessions afectades, de manera que el preu cobrat als usuaris dels serveis prestats sense solució de continuïtat ha de ser la suma dels preus corresponents als trajectes duts a terme sobre l'itinerari de cadascuna de les concessions, conforme a les seves tarifes respectives.

e) La realització d'una o més expedicions que atenguin els serveis de les concessions afectades sense solució de continuïtat és obligatòria en els termes que assenyalava l'autorització corresponent.

Quan els concessionaris decideixin dur a terme un nombre més elevat d'expedicions sense solució de continuïtat que les assenyalades en l'autorització, han de comunicar a l'Administració, de manera conjunta i amb una antelació mínima de 15 dies, les que pretenguin portar a terme, i l'Administració pot establir, si s'escau, les limitacions que consideri convenients.

S'ha de seguir el mateix procediment quan es tracti de reduir el nombre d'expedicions dutes a terme sense solució de continuïtat que s'estigui prestant, i l'Administració pot anul·lar l'autorització, amb l'audiència prèvia dels interessats, quan entengui que la reducció del nombre d'expedicions deixa l'autorització sense contingut real.

f) L'autorització s'ha d'atorgar amb un termini de validesa limitat, que en cap cas pot superar el de finalització de la concessió afectada que tingui menys temps de vigència.

4. La validesa de l'autorització a què es refereix aquest article s'extingeix en els supòsits següents:

a) Quan conclogui el termini de validesa pel qual va ser atorgat.

b) Quan el titular d'alguna de les concessions afectades renunciï expressament a la prestació conjunta.

c) Quan l'Administració, d'ofici o a instància de part, determini la procedència d'establir un servei regular permanent d'ús general nou i independent per atendre de manera unificada els trànsits afectats, amb la celebració del concurs corresponent en els termes que assenyalava la regla 3a de l'article següent.

5. L'Administració, en les mateixes condicions que les assenyalades abans en aquest article, pot imposar la realització sense solució de continuïtat

d'expedicions corresponents a concessions diferents quan, per raons d'interès general, hagi instat el titular d'una de les concessions a augmentar el nombre d'expedicions que du a terme i aquest s'hi hagi negat, sempre que es tingui la conformitat expressa de l'altre concessionari per dur a terme les expedicions que siguin necessàries.»

Cinquanta-tres. L'article 91 queda redactat de la manera següent:

«L'atorgament de l'autorització a què es refereix l'article anterior s'ha de tramitar conforme a les regles següents:

1a La sol·licitud l'han d'adreçar el titular o titulars de les concessions corresponents a la Direcció General de Transports per Carretera, la qual, llevat que, amb l'audiència prèvia dels sol·licitants, consideri que accedir-hi seria manifestament improcedent, ha de fer la tramitació de l'expedient oportú. En aquest expedient s'han de sol·licitar els informes del Consell Nacional de Transports Terrestres i del Comitè Nacional del Transport per Carretera, així com de les comunitats autònomes afectades, que s'han d'emetre en un termini de 15 dies, com a màxim.

2a Si de les actuacions a què es refereix l'apartat anterior es dedueix la conveniència que el servei es presti sense solució de continuïtat i la improcedència de establir-lo amb caràcter independent, i a aquest efecte se'n pondera la rendibilitat i la repercussió de l'establiment en les línies existents, així com la inadequació de l'explotació general conjunta de les concessions, s'ha d'atorgar l'autorització sol·licitada i s'hi han de determinar les condicions de prestació del servei.

3a Si després de tramitar l'expedient subsisteixen dubtes sobre la procedència d'establir el servei com a independent o de la seva rendibilitat amb una tarifa igual o inferior als preus que resultarien d'aplicar el que assenyala la lletra d) de l'article 90.3, l'Administració pot sotmetre a concurs l'adjudicació; l'autorització de prestació conjunta sense solució de continuïtat ha d'estar condicionada al fet que el concurs quedi desert o que, si s'escau, s'hagi d'adjudicar amb una tarifa superior a l'esmentada abans.»

Cinquanta-quatre. L'article 92 queda redactat de la manera següent:

«1. L'Administració, d'ofici o a instància de part, pot acordar la unificació de dues concessions independents o més als efectes que els serveis que són objecte d'aquestes es prestin en règim d'unitat d'empresa.

La inclusió d'una concessió en un procediment d'unificació només és possible a partir que hagin transcorregut tres anys des del seu termini de vigència i ho deixa de ser quan faltin menys de dos perquè s'acabi.

De conformitat amb el que disposa l'article 146.5 de la LOTT, el pagament de les sancions pecuniàries que assenyala la dita Llei, imposades per qualsevol causa al concessionari mitjançant una resolució que posi fi a la via administrativa, és un requisit necessari perquè a instància seva es pugui iniciar un procediment d'unificació de concessions de les quals sigui titular.

2. La unificació s'ha de tramitar seguint les regles que aquest Reglament determini per establir nous serveis; s'ha de donar audiència als titulars de les concessions afectades, després del termini general d'informació pública, quan l'Administració insti d'ofici la unificació.

3. L'acord d'unificació només es considera justificat quan en l'expedient oportú resulta acreditat que l'explotació general conjunta dels serveis anteriors contribueix a racionalitzar la seva explotació o la xarxa general de transports, sense que, en cap cas, suposi, en una valoració global, un empitjorament de les condicions en què el servei s'ofereix a la majoria dels usuaris afectats.

4. Quan es porti a terme la unificació de concessions, l'Administració pot fer les modificacions en les condicions d'explotació que siguin necessàries per a una prestació més adequada del servei, d'acord amb les característiques de la concessió unificada.

No obstant això, en la unificació només es poden autoritzar trànsits no inclosos en alguna de les concessions que s'unifiquin quan quedi degudament justificada la inviabilitat o improcedència d'establir un nou servei independent i la inexistència de serveis coincidents, i a aquest efecte són aplicables regles anàlogues a les que estableix l'article 80.

5. Els serveis unificats han de ser objecte d'una nova concessió, que comporta l'extinció de les anteriors, i que ha de tenir com a termini de durada la mitjana dels anys de vigència que els restin a les concessions que s'unifiquin, ponderats pel factor vehicles-quilòmetre anuals.

La tarifa de la concessió unificada s'ha d'establir de manera que la relació que tingui amb els costos generats per la seva explotació sigui la mateixa que la que hi ha en el moment immediatament anterior a la unificació entre la mitjana de les tarifes de les concessions que s'unifiquin, ponderades pel factor viatgers-quilòmetre mitjà dels últims tres anys, i la mitjana dels costos generats per les seves respectives explotacions, també ponderats pel factor esmentat.

No obstant el que disposa el paràgraf anterior, la tarifa que s'estableixi inicialment en la concessió unificada no pot ser superior en més d'un 5 per cent a la que tingui assenyalada en el moment immediatament anterior a la unificació d'aquella de les concessions que s'unifiquen que la tingui més baixa.

6. La unificació de concessions dóna lloc a l'expedició d'un nou títol concessional, i la concessió unificada s'ha d'inaugurar d'acord amb el que a aquest efecte assenyalen els articles 74 i 75.»

Cinquanta-cinc. L'apartat 3 de l'article 94 queda redactat de la manera següent:

«L'autorització esmentada s'ha d'atorgar amb la justificació prèvia de l'empresa adquirent de la seva capacitat per prestar el servei i de la disponibilitat dels mitjans exigibles.

Aquesta autorització no es pot concedir si no han transcorregut almenys tres anys des de la formalització inicial del títol concessional o des d'una transmissió anterior, ni quan falti un període de menys de dos anys perquè finalitzi el termini concessional.

Tanmateix, aquests terminis no són aplicables quan es tracti d'un simple canvi en la forma jurídica de l'empresa titular de la concessió.»

Cinquanta-sis. L'article 95 queda redactat de la manera següent:

«1. Les concessions s'extingeixen per les causes següents:

- a) Finalització del termini pel qual s'hagin atorgat.
- b) Declaració de caducitat, d'acord amb el que preveuen els apartats 2 i 4 de l'article 143 i 1 del 144

de la LOTT i els apartats 2 i 4 de l'article 201 i 1 del 202 d'aquest Reglament.

c) Mort de l'empresari individual o extinció de l'empresa gestora del servei, llevat que es produeixi la transmissió de les concessions en els termes que preveu l'article anterior d'aquest Reglament.

No es considera que s'ha extingit l'empresa quan en canvi simplement la forma jurídica, però es mantingui en els seus aspectes econòmic i laboral.

d) Declaració de concurs del concessionari, determinada judicialment, que impossibiliti la prestació del servei.

e) Supressió o rescab del servei per raons d'interès públic, mitjançant la indemnització que correspongui, d'acord amb el que està legalment establert.

f) Renúncia del concessionari, que aquest ha d'haver anunciat a l'òrgan concedent amb una antelació de dotze mesos, com a màxim, amb relació a la data en què pretengui cessar en la prestació del servei.

g) Mutu acord entre l'Administració i el concessionari.

h) Pèrdua pel concessionari dels requisits que l'article 42 assenyalava amb caràcter general, o dels específicament inclosos en el títol concessional, el compliment dels quals hauria estat necessari per a l'atorgament o manteniment posterior de la concessió, en els termes legalment i reglamentàriament previstos.

i) Unificació amb altres concessions.

j) Les que estableixi expressament el títol concessional.

2. Extingida la concessió, els béns i instal·lacions que hagi aportat per a l'explotació del servei han de quedar a favor del concessionari sortint.

En els supòsits que assenyalen les lletres a), b), c), d), f), g), h) i j) de l'apartat anterior, quan no hi hagi raons que aconsellin suprimir els serveis que es prestaven mitjançant la concessió extingida, l'Administració pot convocar un nou concurs per atorgar una nova concessió, i s'han de considerar complerts tots els requeriments inclosos en el capítol primer d'aquest títol, llevat que es pretengui introduir modificacions significatives en relació amb els trànsits o l'itinerari de la concessió extinta.

El plec de condicions del concurs esmentat s'ha d'ajustar bàsicament al contingut del títol concessional extingit.

En el concurs no s'han d'admetre les ofertes que, si s'escau, hagi presentat l'anterior concessionari, o en les que hi participi o en les que participi qualsevol altra empresa en què sigui titular de més del 50 per cent del capital social, quan el fi de la concessió preexistent s'hagi produït per alguna de les causes que assenyalen les lletres b), d), f), g) o h) de l'apartat 1 d'aquest article.»

Cinquanta-set. L'article 96 queda redactat de la manera següent:

«Als efectes que preveuen els articles 140.5 de la LOTT i 197.5 d'aquest Reglament, es considera abandonament d'una concessió la interrupció en la prestació dels serveis sense causa justificada durant més de 10 dies consecutius; quinze de no consecutius en el transcurs d'un període igual o inferior a 30 dies; o 40 de no consecutius en el transcurs d'un període igual o inferior a 365 dies, quan es tracti de concessions que tinguin expedicions tots els dies. Quan es tracti de concessions que no tinguin expedicions tots els dies, els terminis esmentats es redueixen

proporcionalment i només s'han de computar els dies en què hi hagi establertes expedicions.

Es consideren causes justificades la vaga, el tancament patronal legalment autoritzat i les altres al·lègies a la voluntat de l'empresari que també li impedeixin prestar el servei.»

Cinquanta-vuit. L'article 97 queda redactat de la manera següent:

«1. Quan es produeixin els supòsits de rescab, renúncia o caducitat que preveu l'article 95, l'Administració, llevat que decideixi suprimir el servei o n'assumeixi la gestió directa conforme al que disposa l'article 71.2 de la LOTT, ha de convocar en el termini més curt possible un nou concurs públic per atorgar la concessió i, mentrestant, pot gestionar directament o indirectament el servei, utilitzant, si és necessari o convenient, els mitjans personals i materials amb els quals s'està prestant, assumint els resultats econòmics de l'explotació.

2. Quan es facin servir els mitjans adscrits a la concessió extingida en els supòsits que assenyalava l'apartat anterior, se n'ha d'indemnitzar el concessionari de conformitat amb el que preveu la legislació sobre responsabilitat patrimonial de l'Administració. No obstant això, la indemnització no és procedent en els supòsits següents:

a) Durant els dotze mesos següents a la declaració de caducitat, quan la causa de l'extinció de la concessió hagi estat la que assenyalava la lletra b) de l'article 95.1.

b) Durant el termini que quedi per complir dotze mesos des de la data de preavis del concessionari que hagi renunciat a la seva concessió, quan el concessionari no hagi anunciat la seva intenció amb l'antelació mínima que exigeix la lletra f) de l'article 95.1.

3. Quan finalitzi el termini concessional sense que hagi conclòs el procediment tendent a determinar la prestació subsegüent del servei, el concessionari, a requeriment de l'Administració, ha de prolongar la seva gestió fins que finalitzi el procediment esmentat, sense que en cap cas estigui obligat a continuar-la durant un termini superior a dotze mesos.»

Cinquanta-nou. L'article 106 queda redactat de la manera següent:

«1. L'autorització administrativa especial necessària per dur a terme transports regulars d'ús especial s'ha d'atorgar a les empreses que hagin convingut prèviament la realització del transport amb els representants dels usuaris a través del contracte o precontracte corresponent, sempre que compleixin els requisits que exigeix l'article 42.1 i s'acrediti la disponibilitat dels mitjans materials necessaris per prestar el servei.

2. Es consideren representants dels usuaris les persones que, sobre la base de la seva específica posició respecte als usuaris, assumeixin la relació amb el transportista, com ara òrgans administratius competents sobre centres escolars, propietaris o directores de col·legis o centres de producció, representants d'associacions de pares d'alumnes o de treballadors, o altres de similars.»

Seixanta. L'article 108 queda redactat de la manera següent:

«Les autoritzacions per dur a terme transports regulars d'ús especial s'han d'atorgar pel termini al qual es refereixi el contracte corresponent amb els usuaris, sense perjudici que l'òrgan en cada cas

competent en pugui exigir el visat amb una determinada periodicitat a fi de constatar el manteniment de les condicions que van justificar el seu atorgament.»

Seixanta-u. L'article 110 queda redactat de la manera següent:

«1. Les autoritzacions per dur a terme transports públics discrecionals de mercaderies i de viatgers en autobús s'han d'atorgar en la modalitat d'autorització a l'empresa referida al conjunt de vehicles per als quals, en cada moment, l'Administració hagi expedit una còpia certificada d'aquella.

Com a regla general, cada còpia certificada de l'autorització s'ha d'expedir referida a un vehicle concret identificat per la seva matrícula.

No obstant això, quan les exigències derivades de l'ordenació d'una determinada modalitat o classe de transport no facin imprescindible la dita adscripció de les còpies de l'autorització a vehicles concrets, el ministre de Foment pot acordar que aquelles s'expedeixin sense referir-les a priori a cap vehicle i, per tant, pot dur a terme transport a la seva empara qualsevol vehicle de què disposi el titular de l'autorització en els termes que preveu l'article 48.1 i que compleixi les condicions que s'hi exigeixen.

2. Les autoritzacions per dur a terme transports públics discrecionals de viatgers en vehicles de turisme s'han d'atorgar referides a un vehicle concret, la identificació del qual hi ha de figurar.»

Seixanta-dos. L'article 111 queda redactat de la manera següent:

«Les autoritzacions de transport públic discrecional de mercaderies i de viatgers habiliten per dur a terme serveis en tot el territori nacional.

Com a regla general, les autoritzacions esmentades s'han de domiciliar al lloc en què l'empresa transportista tingui el domicili fiscal. No obstant això, el ministre de Foment pot determinar els supòsits excepcionals en què les autoritzacions es poden domiciliar en un lloc diferent, atès que l'empresa duia a terme una activitat econòmica diferent amb anterioritat.»

Seixanta-tres. L'article 112 queda redactat de la manera següent:

«Per a l'atorgament d'autoritzacions de transport públic discrecional de mercaderies o de viatgers és necessari acreditar el compliment dels requisits que preveuen els articles 42 i concordants d'aquest Reglament.»

Seixanta-quatre. L'article 113 queda redactat de la manera següent:

«L'atorgament de les autoritzacions de transport públic discrecional l'ha de fer l'òrgan competent al lloc en què les autoritzacions hagin d'estar domiciliades i s'ha de documentar mitjançant de l'expedició de les targetes de transport corresponents, en les quals s'han d'especificar el nom del seu titular, classe i domicili de l'autorització i altres circumstàncies que determini la Direcció General de Transports per Carretera.

Quan l'autorització estigui referida a un vehicle concret, en la targeta corresponent també se n'ha de fer constar la matrícula.

Quan l'autorització estigui referida a un conjunt de vehicles concrets, l'òrgan competent, a més, n'ha d'expedir una còpia certificada referida a cadascun d'aquests vehicles, en què se ha de fer constar la

matrícula, la qual té un valor equivalent al de l'autorització que reproduceix.

Quan l'autorització no estigui referida a priori a un vehicle concret, l'òrgan competent n'ha d'expedir un nombre de còpies certificades igual al nombre de vehicles de què disposi el seu titular en els termes que preveu l'article 48.3, les quals, com en el cas anterior, tenen un valor equivalent al de l'autorització que reproduceixen.»

Seixanta-cinc. L'article 114 queda redactat de la manera següent:

«No hi poden haver límits quantitius a l'atorgament d'autoritzacions per dur a terme transports públics discrecionals de mercaderies ni de viatgers en autobús.»

Seixanta-sis. L'article 115 queda redactat de la manera següent:

«Els vehicles de transport mixt que defineix l'apartat 5 de l'article 47 poden dur a terme tant el transport de viatgers com el de mercaderies que permetin les seves característiques tècniques.

Per dur a terme transport amb vehicles d'aquesta classe és necessari tenir l'autorització administrativa preceptiva, l'atorgament de la qual està condicionat al compliment simultani dels requisits exigits per obtenir tant l'autorització de transport de viatgers com la de mercaderies que corresponguin en funció de les característiques del vehicle i de la classe de transport, públic o privat, que es pretengui dur a terme amb el vehicle.»

Seixanta-set. L'article 116 queda redactat de la manera següent:

«A efectes del compliment dels requisits que assenyalava l'article 42.1, les autoritzacions de transport mixt computen, simultàniament, com una autorització més tant de transport de mercaderies com de viatgers de les que, si s'escau, sigui titular la mateixa empresa.

En conseqüència, el seu titular pot sol·licitar en qualsevol moment el bescanvi d'una autorització de transport mixt per una altra de transport de viatgers o mercaderies referida al mateix vehicle, la classe de la qual està determinada per les característiques del vehicle i de la naturalesa del transport, públic o privat que es dugui a terme amb el vehicle.»

Seixanta-vuit. L'article 117 queda redactat de la manera següent:

«En els supòsits en què les autoritzacions de transport públic discrecional de viatgers i de mercaderies, o les seves còpies certificades, estiguin referides a vehicles concrets, aquests només es poden substituir per altres quan així ho autoritzi el Ministeri de Foment mitjançant la referència de l'autorització o còpia al nou vehicle.

Així mateix, el Ministeri de Foment, en els supòsits esmentats, ha d'autoritzar la continuïtat de la vigència de les autoritzacions de transport o les seves còpies, quan es facin modificacions de les característiques dels vehicles als quals estiguin referides que afectin la seva massa màxima autoritzada, capacitat de càrrega, nombre de places o altres condicions tècniques.

La substitució dels vehicles i la modificació de les seves característiques està condicionada al fet que aquestes no impliquin un augment del nombre de places o de la capacitat de càrrega o massa màxima autoritzada que, si s'escau, contradigui la naturalesa de l'autorització de què es tracti, així com

la resta de condicions referides a l'antiguitat del vehicle substituït o l'entitat de la modificació que, si s'escau, el ministre de Foment estableixi.»

Seixanta-nou. L'article 118 queda redactat de la manera següent:

«1. Amb caràcter general, les autoritzacions de transport discrecional de mercaderies i viatgers en autobús són intransferibles, llevat que sigui a favor dels hereus forçosos del titular anterior, en els casos de mort, jubilació o incapacitat física o legal d'aquest.

No obstant això, el ministre de Foment pot assenyalar la transmissibilitat de les autoritzacions esmentades, en els supòsits en què, de conformitat amb el que estableix l'article 110, aquestes autoritzacions o les seves còpies s'atorguin referides a vehicles concrets la identificació dels quals hi figuri i aquest atorgament estigui sotmès a limitacions per raons de l'antiguitat dels vehicles o d'un altre tipus.

2. Les autoritzacions de transport de viatgers en vehicles de turisme són transmissibles quan també ho siguin les llicències habilitadores per dur a terme transport urbà en aquesta classe de vehicles.

3. En tot cas, la transmissió d'autoritzacions de transport està subordinada al fet que els adquirents compleixin els requisits de caràcter personal que preveuen l'article 42 i concordants d'aquest Reglament, així com al compliment de les regles específiques que, si s'escau, determini el ministre de Foment, el qual en especial la pot condicionar que l'empresa transmissora tingui una determinada antiguitat com a titular de l'autorització, no hagi disminuït el nombre d'autoritzacions o còpies de què era titular en un determinat període de temps, o que es produeixi la transmissió de la totalitat de l'empresa.

Aquesta transmissió requereix que l'Administració faci la novació subjectiva de l'autorització i, si s'escau, de les seves còpies certificades a favor de l'adquirent.»

Setanta. L'article 119 queda redactat de la manera següent:

«En els supòsits en què el transport es dugui a terme a l'empara d'una autorització específicament referida al vehicle de què es tracti, s'ha de portar a bord l'original de la targeta en què es documenti l'esmentada autorització.

Quan es dugui a terme a l'empara d'una autorització referida al conjunt de vehicles de l'empresa per als quals l'Administració hagi expedit les còpies certificades corresponents, a bord del vehicle s'ha de portar la còpia que correspongui, quan la còpia s'hi refereixi expressament, o qualsevol de les còpies de què disposi l'empresa, en cas contrari.»

Setanta-u. L'article 123 queda redactat de la manera següent:

«L'atorgament de les autoritzacions habilitadores per dur a terme transports discrecionals interurbans en vehicles de turisme està condicionat que el sol·licitant sigui prèviament titular de la llicència municipal que habiliti per prestar la mateixa classe de serveis en l'àmbit urbà.

L'autorització de transport interurbà s'ha de domiciliar en el mateix municipi que hagi atorgat la llicència de transport urbà.

La pèrdua o retirada per qualsevol causa legal de la llicència de transport urbà dóna lloc a la cancel·lació de l'autorització habilitadora per dur a

terme transport interurbà, llevat que es donin les circumstàncies que preveu l'article següent.»

Setanta-dos. L'article 124 queda redactat de la manera següent:

«Excepcionalment, es poden atorgar autoritzacions habilitadores per prestar serveis interurbans, tot i que el municipi competent no hagi atorgat prèviament la llicència municipal corresponent, si concurren les circumstàncies següents:

a) Que hagi estat denegada la corresponent llicència municipal habilitadora per dur a terme transport urbà, o no s'hagi dictat una resolució expressa en el termini de tres mesos a partir de la seva petició.

b) Que l'autorització s'hagi de domiciliar en un nucli de població de menys de 5.000 habitants.

c) Que l'oferta de transport públic discrecional en vehicles de turisme a la zona geogràfica de què es tracti sigui insuficient per atendre adequadament les necessitats de transport interurbà; aquesta circumstància ha de quedar plenament justificada en l'expedient.»

Setanta-tres. L'article 125 queda redactat de la manera següent:

«Com a regla general, els serveis a què es refereix aquesta secció, llevat dels supòsits exceptuats en els articles 126 i 127, s'han d'iniciar al terme municipal en què l'autorització de transport estigui domiciliada.

A aquest efecte, s'entén, en principi, que l'origen o inici del transport es produeix al lloc en què es recullen els passatgers de forma efectiva.»

Setanta-quatre. L'apartat 3 de l'article 126 queda redactat de la manera següent:

«Les autoritzacions habilitadores per dur a terme serveis en les àrees territorials de prestació conjunta les ha d'atorgar l'ens competent per establir l'àrea, o pel que designin les normes reguladores de l'àrea i, als efectes del que disposa l'article 123, tenen la mateixa consideració que la de les llicències municipals.

En el procediment d'adjudicació de les autoritzacions esmentades s'han d'observar els requisits específics establerts per a l'atorgament de llicències municipals, i són aplicables les normes que hi fan referència en els serveis que es prestin íntegrament dins de les esmentades àrees.»

Setanta-cinc. L'article 127 queda redactat de la manera següent:

«1. No obstant el que disposa l'article 125 amb caràcter general, els serveis de recollida de viatgers en ports i aeroports que hagin estat prèviament i expressament contractats, es poden prestar a l'empara d'autoritzacions de transport discrecional en un vehicle de turisme domiciliades en municipis diferents d'aquell en què s'ubica el port o aeroport de què es tracti, sempre que el destí d'aquests serveis estigui en el municipi en què hi hagi domiciliada l'autorització.

El ministre de Foment, i en els seus respectius àmbits territorials, les comunitats autònomes que, per delegació de l'Estat, tinguin la competència per atorgar les autoritzacions de transport discrecional en vehicles de turisme, poden estendre el règim que assenyala aquest apartat als serveis de recollida de viatgers en estacions ferroviàries o d'autobusos, quan entenguin que això ha de contribuir a dotar de

més fluïdesa i eficàcia el sistema general de transport públic de viatgers.

2. Sense perjudici del que disposa l'apartat anterior, quan les autoritzacions domiciliades en el terme municipal en què s'ubiquin ports o aeroports, o altres apartats, com ara, estacions ferroviàries o d'autobusos, fires, mercats o altres de similars en què se generi un trànsit important que afecti diversos municipis, no siguin suficients per atendre aquesta demanda de transport, l'ens competent en matèria de transport interurbà, amb l'informe previ dels municipis afectats, pot establir un règim específic que inclogui la possibilitat que vehicles amb autorització de transport interurbà domiciliada en altres municipis duguin a terme serveis amb origen en els esmentats punts de generació de trànsit.

3. Els òrgans competents en cada cas han de posar una atenció especial en la vigilància i control del compliment de les condicions exigibles per pres-tar els serveis que, d'acord amb el que disposen els apartats anteriors, s'iniciïn fora del municipi en què estigui domiciliada l'autorització; l'òrgan que tingui la competència pot limitar o prohibir la realització dels serveis esmentats als qui hagin incomplert aquestes condicions de manera reiterada.»

Setanta-sis. L'apartat 2 de l'article 135 queda redactat de la manera següent:

«Les autoritzacions per dur a terme transport públic sanitari les ha d'atorgar l'òrgan estatal o autonòmic competent en matèria de transport interurbà.

La decisió administrativa sobre l'atorgament de l'autorització té caràcter reglat, i pot tenir caràcter negatiu, únicament, quan s'incompleixi alguna condició o requisit que sigui preceptiu, o quan així hagi de resultar de l'aplicació dels criteris de prestació del servei i de distribució territorial d'aquest degudament aprovats.»

Setanta-set. L'article 139 queda redactat de la manera següent:

«1. El transport funerari l'han de dur a terme empreses de pompes fúnebres legalment establertes, tenint la consideració de transport privat complementari.

2. Quan es duguin a terme els serveis de transport funerari s'han de respectar les normes vigents de policia mortuòria, i els vehicles han de complir tots els requisits tècnics i sanitaris que, si s'escau, estableixin els ministeris d'Indústria, Turisme i Comerç i de Sanitat i Consum.

3. Totes les empreses legalment dedicades a dur a terme transports funeraris poden efectuar aquesta classe de serveis en tot el territori nacional, amb independència del seu origen o recorregut, fins al lloc en què es faci l'enterrament o es condueixi el cadàver.»

Setanta-vuit. L'apartat 2 de l'article 156 queda redactat de la manera següent:

«Els transports privats particulars de viatgers s'han de dur a terme en vehicles de turisme.

Els transports privats particulars de mercaderies s'han de portar a terme en vehicles lleugers, llevat que es tracti del transport de màquines, animals o complements destinats a la pràctica personal d'alguna activitat esportiva o recreativa que, per les seves característiques, no sigui possible transportar en un vehicle de la categoria esmentada.»

Setanta-nou. La lletra b) de l'article 157 queda redactada de la manera següent:

«L'empresa ha de disposar dels vehicles en règim de propietat, lising o arrendament, en els termes que, en aquest últim cas, assenjala aquest Reglament.»

Vuitanta. L'article 158 queda redactat de la manera següent:

«1. La realització de transports privats complementaris requereix una autorització administrativa prèvia, llevat que n'estiguin exempts d'acord amb el que estableix l'article 41.

2. Les autoritzacions de transport privat complementari habiliten per dur a terme serveis d'aquesta classe en tot el territorial nacional.

Les autoritzacions esmentades s'atorguen referides genèricament a l'empresa i s'han de documentar seguint les regles que assenjala l'article 113 que siguin aplicables per a les autoritzacions de transport públic referides a la mateixa classe de vehicles.

3. Per a l'atorgament de les autoritzacions de transport privat complementari de viatgers és necessària la justificació prèvia de la necessitat de dur a terme el transport per al qual se sol·licita l'autorització, d'acord amb el nombre d'empleats dels centres respectius o de persones que, per la seva relació permanent amb l'activitat que s'hi du a terme, hi hagin d'assistir habitualment per raons intrínseques a la naturalesa o finalitat de l'activitat empresarial que s'hi du a terme.

Per a l'atorgament de les autoritzacions de transport privat complementari de mercaderies també s'ha de justificar la necessitat de dur-lo a terme segons la naturalesa i volum de l'activitat de l'empresa.

L'Administració, en funció de les dades obtingudes, pot limitar el nombre de vehicles, o de les seves places o capacitat de càrrega, que puguin dur a terme transport a l'empara de l'autorització.

4. Així mateix, l'atorgament d'autoritzacions de transport privat complementari està condicionat al compliment dels requisits que en relació amb els vehicles, els seus conductors o altres circumstàncies estableixi el ministre de Foment per garantir el desenvolupament equilibrat del mercat de transport.

5. Les autoritzacions de transport privat complementari només es poden transmetre quan simultàniament es transmeti al mateix adquirent la titularitat de la indústria o negoci al servei del qual estiguin afectes.»

Vuitanta-u. L'apartat 1 de l'article 159 queda redactat de la manera següent:

«Són agències de transport de mercaderies les empreses individuals o col·lectives dedicades a mitjançar en la contractació del transport de mercaderies com a organitzacions auxiliars interposades entre els carregadors i els transportistes.

L'activitat d'intermediació en la contractació de transport no queda desvirtuada pel fet que en el seu exercici es facin servir exclusivament mitjans telefònics, informàtics o telemàtics que obviïn la relació directa i personal entre l'agència i els seus clients.»

Vuitanta-dos. L'apartat 1 de l'article 170 queda redactat de la manera següent:

«En relació amb l'exercici de l'activitat de transi-tari, són aplicables les mateixes regles establertes per a les agències de transport de mercaderies en relació amb les qüestions següents:

a) Llibertat per escollir la via, manera i classe de transport que considerin convenient quan no estiguin prèviament pactats.

b) Possibilitat de realitzar la seva intervenció en relació amb els transports efectuats en qualsevol manera.

c) Obligtorietat de contractar amb transportistes degudament autoritzats.

d) Possibilitat de fer servir la col·laboració d'altres transitaris o agències de transports.

e) Possibilitat d'exercir la seva activitat fent servir exclusivament mitjans telefònics, informàtics o telemàtics que obviïn la relació directa i personal entre l'agència i els seus clients.»

Vuitanta-tres. L'article 175 queda redactat de la manera següent:

«1. Per a l'atorgament de les autoritzacions d'arrendament de vehicles sense conductor és necessari que la persona física o jurídica sol·licitant compleixi els requisits següents:

a) Disposició almenys d'un local o oficina dedicat a l'activitat d'arrendament, amb nom o títol registrat, obert al públic amb el compliment previ dels requisits legals sobre obertura de locals o oficines. La dedicació dels locals i oficines a aquesta activitat només és compatible amb la de canvi de moneda, i, en conseqüència, en els locals i oficines no se'n pot dur a terme cap altra de diferent.

b) Disposició, a títol de propietat o arrendament financer, del nombre mínim de vehicles dedicats a l'activitat d'arrendament que determini el ministre de Foment en funció de les circumstàncies concurrents en el mercat.

c) No superació dels límits d'antiguitat dels vehicles que, si s'escau, determini el ministre de Foment, en funció de les circumstàncies concurrents en el mercat.

d) Subscripció de les assegurances de responsabilitat civil per danys que siguin obligatòries conforme a la legislació vigent.

e) Disposició de garatges o llocs d'aparcament quan ho exigeixi el Ministeri de Foment o la comunitat autònoma competent per delegació de l'Estat per atorgar les autoritzacions corresponents, i aquesta ha de respectar les regles que, si s'escau, estableixi el Ministeri esmentat.

f) Les altres que, si són necessàries per exercir adequadament l'activitat, determini el ministre de Foment, o, d'acord amb les previsions realitzades per aquest, la comunitat autònoma competent per delegació de l'Estat per atorgar les autoritzacions corresponents, i aquesta comunitat autònoma ha de respectar les regles que, si s'escau, estableixi el ministre esmentat.

2. Les autoritzacions d'arrendament de vehicles sense conductor habiliten per prestar el servei sense cap limitació de radi d'acció.

Una vegada obtinguda l'autorització corresponent, el seu titular pot obrir sucursals o locals auxiliars en llocs diferents d'aquell en què estigui domiciliada l'esmentada autorització i, a aquest efecte, n'hi ha prou amb la comunicació prèvia d'aquesta obertura a l'òrgan competent en matèria de transports per raó del lloc en què aquells s'ubiquin, i s'hi han de reflectir les dades identificadores del local, a fi de possibilitar la inspecció i control de les activitats que s'hi duen a terme. Els locals, en tot cas, han de complir les mateixes exigències que les que estableix la lletra a) de l'apartat anterior.

Tan aviat com rebí la comunicació, l'òrgan competent ha de fer l'anotació de la nova sucursal o

local auxiliar en el Registre general de transportistes i d'empreses d'activitats auxiliars i complementàries del transport.

Per tal de facilitar la satisfacció dels fins que persegueix la Llei orgànica 1/1992, de 21 de febrer, sobre protecció de la seguretat ciutadana, l'òrgan competent per atorgar les autoritzacions d'arrendament de vehicles sense conductor ha de notificar al subdelegat del Govern de la província en què es domiciliïn la relació de les autoritzacions atorgades, així com de les sucursals o els locals auxiliars l'obertura dels quals se li hagi comunicat.»

Vuitanta-quatre. La lletra a) de l'article 177 queda redactada de la manera següent:

«El contracte d'arrendament, llevat del que disposa la secció 2a d'aquest capítol, només ha de fer referència a la posada a disposició del vehicle sense conductor, i no s'hi pot adjuntar un altre de concertat amb la mateixa empresa relatiu al personal conductor o acompanyant.»

Vuitanta-cinc. L'article 178 queda redactat de la manera següent:

«1. Quan el vehicle arrendat s'hagi de destinar a la realització de qualsevol tipus de transport subjecte a una autorització o concessió administrativa, és necessari que se li adscriuï amb caràcter previ l'autorització corresponent de transport, o una còpia certificada de l'autorització, de la qual ha de ser titular l'arrendatari.

A fi d'acreditar la disponibilitat del vehicle arrendat, necessària per a l'atorgament de l'autorització de transport, n'hi ha prou amb un precontracte o document anàleg en el qual les parts es comprometin a fer l'arrendament i en el qual en figurin el termini de durada, la identificació de l'empresa arrendadora i de l'autorització d'arrendament de què disposi, així com les dades del vehicle de què es tracti.

Abans de formalitzar el contracte definitiu d'arrendament, l'empresa arrendadora ha d'exigir l'arrendatari que tingui l'autorització corresponent de transport, quan es tracti d'autobusos o vehicles pesants de mercaderies.

2. Les prescripcions d'aquest article i de l'anterior no són aplicables en els supòsits que empreses de transport facin servir vehicles d'altres transportistes, a través de les fórmules de col·laboració legalment previstes.»

Vuitanta-sis. L'article 180 queda redactat de la manera següent:

«1. Llevat dels supòsits de col·laboració entre transportistes legalment previstos, només es poden arrendar amb conductor els vehicles de turisme. Aquest arrendament ha de tenir a tots els efectes administratius la consideració d'activitat de transport.

2. Per exercir l'activitat d'arrendament amb conductor és necessari obtenir, per a cada vehicle que s'hi pretengui dedicar, l'autorització administrativa corresponent que habiliti a aquest efecte.»

Vuitanta-set. L'article 183 queda redactat de la manera següent:

«De conformitat amb el que estableix l'article 127 de la LOTT, tenen la consideració d'estacions de transport per carretera de viatgers o de mercaderies els llocs destinats a concentrar les sortides, arribades i trànsits en les poblacions dels vehicles de

transport públic que compleixin les condicions mínimes que estableixen els articles següents.

En cap cas han de tenir la consideració d'estacions de transport els terrenys i instal·lacions només destinats a garatge, estacionament de vehicles o emmagatzematge de mercaderies.»

Vuitanta-vuit. L'article 184 queda redactat de la manera següent:

«1. Les estacions de transport de viatgers han de complir, com a mínim, les condicions següents:

a) Disposar d'accessos, per a entrades i sortides dels vehicles, configurats de manera que no s'hi produeixin interferències ni alteracions sensibles en la capacitat de circulació normal per les vies adjacents.

b) Disposar d'accessos per a entrades i sortides dels viatgers, independents dels vehicles.

c) Tenir un nombre prou elevat de dàrsenes cobertes per als aparcaments simultanis que calguin.

d) Tenir andanes cobertes per a pujada i baixada de viatgers.

e) Disposar de zones d'espera independents de les andanes.

f) Disposar d'instal·lacions de serveis sanitaris.

g) Tenir dependències, d'ús comú o individualitzat, per a la facturació, consigna i venda de bitllets, així com oficina d'informació, ja siguin explotades per mitjans propis o a través de tercers.

h) Les altres que, d'acord amb les característiques dels serveis que cada estació hagi d'atendre, determini el ministre de Foment o les comunitats autònomes.

2. El ministre de Foment, amb l'informe previ del Comitè Nacional del Transport per Carretera i del Consell Nacional de Transports Terrestres, pot establir una classificació d'estacions de transport en diverses categories, en funció de la dotació i serveis de què aquestes disposin, als efectes de facilitar la planificació en relació amb l'establiment d'aquesta classe d'infraestructures i la informació als seus usuaris.»

Vuitanta-nou. L'article 185 queda redactat de la manera següent:

«Les estacions de transport de mercaderies han de complir, com a mínim, les condicions següents:

a) Ubicació en una zona pròxima als nuclis de contractació o intercanvi i generació de càrregues.

b) Caràcter públic, és a dir, que puguin ser utilitzades per qualsevol vehicle de transport o transportista legalment establert, amb les úniques restriccions que estableixin les seves normes específiques d'explotació.

c) Acollir en el seu recinte un conjunt de serveis i instal·lacions on s'exerceixin activitats relacionades o vinculades amb el transport i integrats, al seu torn, en funcions o tasques específiques de l'estació o al seu servei, com ara emmagatzematge, manipulació, classificació, dipòsit, agrupatge o distribució de les mercaderies.

d) Tenir, dins d'una zona identificada i delimitada, accessos controlats per als vehicles, així com disposar de platges, vials de maniobra i aparcaments adequats per a vehicles pesants.

e) Disposar de naus de consolidació i fraccionament de càrregues dotades de molls per rebre o expedir les mercaderies, així com naus d'emmagatzematge.

f) Disposar d'instal·lacions per atendre les tripulacions dels vehicles, com ara lloc de restauració, sala de descans o d'espera, així com dels serveis adequats destinats la toaleta personal.

g) Les altres que, d'acord amb les característiques dels serveis que cada estació hagi d'atendre, determini el Ministeri de Foment o les comunitats autònomes.»

Noranta. L'article 186 queda redactat de la manera següent:

«Tenen la consideració de centres de transport de mercaderies les estacions de transport que disposin d'una superfície mínima de 150.000 metres quadrats, dels quals almenys 25.000 han d'estar ocupats per naus i magatzems destinats a activitats relacionades amb el transport i la logística, sempre que siguin gestionades per una autoritat única, pública, privada o mixta, que garanteixi el desenvolupament i la permanència en el temps dels serveis i activitats per als quals va ser concebuda la instal·lació.»

Noranta-u. L'article 187 queda redactat de la manera següent:

«Com a categoria específica, tenen la consideració de centres de transport de mercaderies especialitzats aquells l'activitat dels quals, principalment o preferentment, es dugui a terme en relació amb una determinada classe de mercaderies o modalitat de transports, com ara els dedicats al transport de mercaderies perilloses, mercaderies peribles, càrregues fraccionades o altres.»

Noranta-dos. L'article 193 queda redactat de la manera següent:

«La imputació de la responsabilitat administrativa per les infraccions de les normes reguladores dels transports per carretera i de les seves activitats auxiliars i complementàries s'ha de dur a terme de conformitat amb el que preveu l'article 138.1 de la LOTT.

La responsabilitat d'un determinat subjecte no exclou la que legalment correspongui a un altre, fins i tot en el supòsit que aquella derivi en els dos casos del que disposa un mateix apartat de l'article 138.1 de la LOTT.»

Noranta-tres. L'article 197 queda redactat de la manera següent:

«De conformitat amb el que estableix l'article 140 de la LOTT, es consideren infraccions molt greus:

1. La realització de transports públics o alguna de les seves activitats auxiliars o complementàries sense tenir la concessió, autorització o llicència que, si s'escau, sigui preceptiva per fer-ho de conformitat amb les normes reguladores dels transports terrestres.

La prestació de serveis per als quals es requereixi conjuntament alguna de les concessions o autoritzacions especials que regula la LOTT i l'autorització habilitadora per al transport discrecional de viatgers que regula el títol III de l'esmentada Llei es considera inclosa, en tot cas, en la infracció que tipifica aquest apartat, tant si no es disposa de l'una com de l'altra.

Als efectes de la seva correcta qualificació, es consideren inclosos en el present apartat els fets següents:

1.1 La prestació de serveis de transport públic que excedeixin l'àmbit territorial específicament autoritzat.

1.2 La realització de transports públics o d'alguna de les seves activitats auxiliars i complementàries sense tenir autorització perquè no se n'ha fet el visat reglamentari, llevat que aquesta conducta s'hagi de qualificar d'infracció lleu de conformitat amb el que disposa l'article 199.8.

1.3 L'organització, establiment o realització de serveis regulars de transport de viatgers sense ser titular de la concessió o autorització especial corresponent, siguin propis o aliens els mitjans amb els quals es prestin i encara que es tingui autorització de transport discrecional.

1.4 La prestació material de serveis regulars de transport de viatgers sense la concessió o autorització especial preceptiva, encara que l'empresa corresponent no contracti amb els usuaris i es limiti a actuar sota la direcció de l'organitzador del transport, sempre que en aquest cas l'Administració hagi fet un advertiment del caràcter il·legal del transport.

1.5 El transport de persones o grups diferents d'aquells als quals fa referència específicament l'autorització corresponent de transport regular d'ús especial.

1.6 La realització, a l'empara d'autoritzacions de transport privat complementari, de serveis que no compleixin alguna de les condicions que expressament regula l'article 102.2 de la LOTT i, a aquest efecte, es considera incompliment del que disposa la lletra c) del precepte esmentat la utilització d'un semiremoc o remoc aliè tot i que el vehicle tractor sigui propietat de l'empresa titular de l'autorització.

1.7 La realització de serveis amb cobrament individual o amb reiteració d'itinerari o turístics a l'empara exclusiva d'autoritzacions de transport discrecional, llevat dels supòsits expressament permesos o incomplint les condicions establertes per fer-ho.

1.8 La realització de transports públics sense portar a bord del vehicle l'original de la corresponent còpia certificada de l'autorització o llicència, quan aquesta hagi estat expedida en la modalitat que preveu la lletra b) de l'apartat 2 de l'article 92 de la LOTT, o de la documentació acreditativa que també sigui necessària per controlar la legalitat del transport, conforme al que, a aquest efecte, determini el ministre de Foment, quan el transport es dugui a terme a l'empara d'autoritzacions atorgades en les modalitats que preveuen les lletres a) i b) de l'apartat 1 de l'article 92 de l'esmentada LOTT.

Així mateix, es considera inclosa en aquest apartat la realització de transport portant a bord del vehicle utilitzat una còpia certificada de l'autorització o llicència de què es tracti específicament referida a un altre vehicle.

1.9 La realització de transports públics o d'alguna de les seves activitats auxiliars i complementàries sense tenir autorització, tot i que es porti a bord del vehicle una autorització o llicència, o una còpia d'aquestes, que estigui caducada, revocada o que per qualsevol altra causa ha perdut la validesa o s'hauria d'haver retornat a l'Administració en compliment de normes legalment o reglamentàriament establertes.

1.10 La realització de transport públic a l'empara d'autoritzacions que només habilitin per efectuar un tipus de transport de característiques diferents de l'efectivament realitzat.

No s'ha d'apreciar la infracció que tipifica el present apartat quan la infracció concorri amb les que assenyalen els apartats 2 i 3 del present article.

2. La realització de transport públic, o d'activitats auxiliars o complementàries del transport, incomplint algun dels requisits que exigeixen l'article 42.1 de la LOTT i les lletres a), b) i c) de l'article 42.1 d'aquest Reglament.

3. La realització de transport públic o d'activitats auxiliars i complementàries del transport públic incomplint algun dels requisits que siguin exigibles de conformitat amb el que disposen les lletres b) i c) de l'article 48 de la LOTT i les lletres d), e) i f) de l'article 42.1 d'aquest Reglament.

En tot cas, és constitutiva d'aquesta infracció la realització del transport o activitat de què es tracti sense disposar del nombre mínim de vehicles, conductors o locals oberts al públic o instal·lacions que compleixin les condicions establertes, quan sigui obligatori.

4. La cessió de l'ús de títols habilitadors per part dels seus titulars a favor d'altres persones, sigui a títol oneros o gratuït.

Es considera inclosa en la infracció anterior qualsevol forma d'autorització, expressa o tàcita, que permeti que una persona, física o jurídica diferent d'aquella a nom de la qual estigui expedit el títol el faci servir de manera temporal o permanent.

5. L'abandonament de les concessions de transport regular de viatgers o la paralització dels seus serveis en els termes que preveu l'article 96 d'aquest Reglament.

6. La negativa o obstrucció a l'actuació dels Serveis d'Inspecció que impossibilitin totalment o parcialment l'exercici de les funcions que legalment o reglamentàriament tinguin atribuïdes, així com la desatenció total o parcial a les instruccions o requeriments dels membres de la Inspecció del Transport Terrestre o de les forces que legalment tenen atribuïda la vigilància d'aquesta classe de transport.

S'entén inclòs en el present apartat qualsevol supòsit en què les persones sotmeses a la legislació dels transports terrestres o els seus representants impedeixin al personal de la Inspecció o als agents que directament duguin a terme la vigilància i control del transport exercir les facultats que els corresponen d'acord amb el que assenyalen els articles 19 i 20 d'aquest Reglament.

En els supòsits de requeriments relatius al compliment de la legislació sobre temps de conducció i descans dels conductors, s'ha de considerar comesa una infracció diferent per cada vehicle o conductor del qual no s'aporti la documentació sol·licitada.

En tot cas, es considera no aportada, i consegüentment és constitutiva de la infracció tipificada en aquest apartat, la remissió a l'Administració de la informació extreta del tacògraf digital o de la targeta del conductor sense la signatura digital corresponent o altres elements destinats a garantir-ne l'autenticitat.

Així mateix, es considera obstrucció als efectes d'aquest article el supòsit en què, davant un requeriment de la Inspecció del Transport Terrestre o dels agents que directament en duguin a terme la vigilància i control, l'empresa transportista o els seus representants es neguin a assenyalar les dades identificadores del vehicle o conjunt de vehicles amb el qual s'hagi dut a terme o s'estigui duent a terme un determinat servei de transport, el seu origen i destí o la data en què es va efectuar, o qualsevol altra dada o circumstància que hi faci referència la qual sigui rellevant als efectes de l'actuació inspectora portada a terme.

En tot cas, es considera inclosa en la infracció que tipifica el present apartat la desobediència a les ordres, verbals o escrites, impartides pels Serveis

d'Inspecció del Transport Terrestre o pels agents que directament en duquin a terme les tasques de vigilància i control en l'ús de les facultats que els estan conferides i, en especial, l'incompliment de les ordres de trasllat dels vehicles en els supòsits legalment previstos.

També es considera inclosa en aquesta infracció la no-comunicació al subdelegat del Govern del lloc en què hi ha un vehicle que, si s'escau, s'hagi de precintar o la data en què ha de tornar a la seva base en cas que no hi sigui en aquell moment.

7. El trencament de les ordres d'immobilització o precintatge de vehicles o locals, així com la desatenció als requeriments formulats per l'Administració en els termes que assenyala l'article 202.2.

8. La falsificació de títols administratius habilitadors per dur a terme transport terrestre o d'alguna de les seves activitats auxiliars i complementàries, o d'alguna de les dades que hi hagin de constar.

La responsabilitat per aquesta infracció correspon tant a les persones que hagin falsificat el títol, o col·laborat a falsificar-lo o comercialitzar-lo coneixent-ne el caràcter il·lícit de l'actuació, com les que l'hagin fet servir per encobrir la realització de transports o activitats no autoritzades.

Es considera inclosa en el present apartat la utilització de fotocòpies, facsímils, reprografies o qualsevol altra forma de reproducció mecànica, electrònica o d'una altra naturalesa del títol habilitador en substitució seva, quan la reproducció contingui alteracions respecte a l'original.

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

10. La manipulació del tacògraf o els seus elements, del limitador de velocitat o altres instruments o mitjans de control de què hi hagi l'obligació de portar-los instal·lats en el vehicle destinada a alterar-ne el funcionament normal, així com la instal·lació d'elements mecànics, electrònics o d'una altra naturalesa destinats a alterar el funcionament correcte dels corresponents instruments de control o a modificar-ne els mesuraments, encara que els uns o els altres no estiguin en funcionament en el moment en què la inspecció es dugui a terme.

La responsabilitat per aquesta infracció correspon tant a les persones que hagin manipulat el tacògraf o instrument de què es tracti, o col·laborat a manipular-lo, instal·lar-lo o comercialitzar-lo, com al transportista que els tingui instal·lats en els seus vehicles.

11. La manca del tacògraf, del limitador de velocitat o els seus elements o altres instruments o mitjans de control que hi hagi l'obligació de portar instal·lats en el vehicle.

Es considera equivalent a la seva manca la utilització d'instruments o elements no homologats, quan preceptivament ho hagin d'estar, o que siguin diferents dels exigits reglamentàriament.

12. La manca significativa de fulls de registre o de dades registrades en el tacògraf o en les targetes dels conductors que hi hagi obligació de conservar en la seu de l'empresa.

A aquest efecte, es considera que la manca de fulls o dades és significativa quan resulti acreditat que falta, per vehicle o per conductor, el reflex de més d'un 30 per cent dels quilòmetres realitzats durant el període requerit. En aquesta circumstància, s'ha d'equiparar el fet que la documentació aportada no permeti, per causa imputable a l'em-

presa, determinar el nombre total de quilòmetres realitzats durant el període esmentat.

En tot cas, als efectes d'aquest apartat, així com de l'apartat 11 de l'article 198, es considera que no es disposa dels fulls de registre el contingut dels quals sigui il·legible, per la brutícia, deteriorament o una altra causa.

13. La falsificació de fulls de registre, targetes de conductor o altres elements o mitjans de control que hi hagi l'obligació de portar en el vehicle, així com el falsejament del seu contingut o alteració de les mencions obligatòries del full de registre o targeta del conductor.

També es considera constitutiva d'aquesta infracció qualsevol utilització indeguda dels esmentats fulls, targetes o elements destinada a modificar la informació que s'hi recull o a anul·lar o alterar el funcionament normal dels aparells de control instal·lats en el vehicle.

Té la mateixa consideració la presentació de documents de caràcter públic o privat per tal de justificar fraudulentament la manca de fulls de registre, targetes de conductor o altres elements o mitjans de control de què hi hagi l'obligació de portar-los en el vehicle.

La responsabilitat per aquesta infracció correspon tant a les persones que hagin falsificat els elements esmentats o col·laborat a falsificar-los o comercialitzar-los, com els qui els hagin fet servir per encobrir les autèntiques condicions de realització d'un transport.

14. El falsejament de qualssevol documents comptables, estadístics o de control que les empreses incloses en l'article 19 estiguin obligades a portar o de les dades que consten en aquests documents.

15. La realització de transport públic regular de viatgers per carretera d'ús general quan es doni alguna de les circumstàncies següents:

15.1 La falta d'explotació del servei pel mateix concessionari, llevat dels supòsits de col·laboració expressament permesos.

15.2 L'incompliment dels trànsits, itinerari, expedicions o punts de parada establerts, quan no constitueixi un abandonament de la concessió en els termes que assenyala l'apartat 5 d'aquest article.

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

Especialment, considera inclòs en l'anterior circumstància el fet d'impedir o dificultar l'accés o la utilització dels serveis de transport a persones discapacitades, fins i tot en el supòsit que no hi hagi obligació que el vehicle estigui especialment adaptat per a això, sempre que, en aquest últim cas, les persones esmentades aportin els mitjans que els calguin per accedir al vehicle i sortir-ne i instal·lar-se en una plaça ordinària.

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

15.5 L'incompliment del règim tarifari.

16. La realització de transports públics regulars de viatgers d'ús especial quan es doni alguna de les circumstàncies següents:

16.1 En els transports d'ús especial d'escolars i de menors, l'absència d'una persona gran que tingui l'edat adient, diferent del conductor, que s'encarregui dels menors, quan sigui obligatori.

16.2 En els transports d'ús especial d'escolars i de menors, la manca d'una plaça o seient per a cada

menor així com la inexistència de places pròximes a les portes de servei que siguin necessàries per a persones de mobilitat reduïda.

16.3 La realització de transport públic regular de viatgers per carretera d'ús especial incomplint qualsevol de les condicions que assenyalen l'autorització corresponent amb el caràcter d'essencials, quan aquest incompliment no estigui expressament tipificat d'una altra manera en aquest Reglament.

17. La realització de transports discrecionals de viatgers i mercaderies quan s'incompleixi algun dels requisits següents:

17.1 L'autonomia econòmica i de direcció en l'explotació dels serveis per part del titular de l'autorització, gestionant el transport al seu compte i risc, amb els mitjans personals i materials integrants de la seva pròpia organització empresarial, en els termes que assenyalen l'article 48.

17.2 L'obligació del titular de l'autorització o llicència de transport d'assumir la posició de portador en tots els contractes de transport que dugui a terme a l'empara de l'esmentada autorització o llicència, en els termes que assenyalen l'article 48.

18. La realització d'activitats d'agència de transport, transitari o emmagatzemista distribuïdor quan s'incompleixi algun dels requisits següents:

18.1 La realització de l'activitat d'intermediació en la contractació de transports terrestres en qualitat de comissionista en nom propi, contractant en el seu mateix nom amb els carregadors o usuaris i els titulars d'autoritzacions de transport, assumint davant d'aquells la posició de transportista i davant d'aquests les obligacions i responsabilitats pròpies del carregador, en els termes que assenyalen els articles 48 i 159.

18.2 La realització de l'activitat en locals autoritzats o comunicats en els termes legalment o reglamentàriament establerts.

19. L'excés sobre la massa màxima autoritzada dels vehicles o d'algun dels seus eixos en els percentatges que figuren a continuació:

MMA	% d'excés total	% d'excés sobre un eix
De més de 20 t	+ 15%	+ 30%
De més de 10 t a 20 t	+ 20%	+ 40%
De fins a 10 t	+ 25%	+ 50%

Quan, no obstant haver-se expedit en relació amb el transport de què es tracti una autorització especial de circulació atorgada conforme a la legislació vigent en la matèria, el transport es dugui a terme excedint els límits de massa que assenyalen l'autorització especial esmentada, aquesta s'ha de considerar sense efecte, i, en conseqüència, per qualificar aquesta infracció només s'ha de tenir en compte la massa màxima permesa en aplicació de les regles generals que figuren en la dita normativa.

La responsabilitat per la infracció esmentada, quan s'excedeixi la massa màxima total autoritzada dels vehicles, correspon tant al transportista com al carregador, a l'expedidor i a l'intermediari, llevat que algun d'ells justifiqui respecte a si mateix que hi ha causes de inimputabilitat.

Quan es tracti d'excés de pes per eix, la responsabilitat correspon a qui hagi fet l'estiba a bord del vehicle.

Quan es tracti d'un transport de paqueteria o mudances, s'ha de presumir, llevat que hi hagi una prova en contra, que hi concorren causes de inimputabilitat respecte del carregador i l'expedidor.

20. L'excés de més del 50 per cent en els temps màxims de conducció o de conducció ininterrompuda, així com la minoració superior al percentatge esmentat dels períodes de descans obligatoris.

21. La realització de les operacions de càrrega, estiba, desestiba o descàrrega per part del mateix conductor del vehicle contravenint les limitacions que, si s'escau, siguin aplicables de conformitat amb el que estableix l'article 4.3 del present Reglament. La responsabilitat per la infracció correspon tant a l'empresa sota la direcció de la qual actuï el conductor del vehicle com, si s'escau, al carregador o remitent, expedidor, operador de transport i consignatari o destinatari, llevat que algun d'ells justifiqui respecte de si mateix que hi ha causes de inimputabilitat.

22. No portar inserit el corresponent full de registre o targeta del conductor en el tacògraf, quan sigui exigible, portar inserit un full de registre sense haver-hi anotat el nom i cognom del conductor o portar inserits els fulls de registre o targetes corresponents a un altre conductor.

La falta d'impressió de les dades que consten en el tacògraf a l'inici i a la finalització del viatge queda equiparada a la conducta esmentada en els supòsits en què sigui obligatori, així com la falta d'identificació del conductor en l'esmentada impressió.

23. L'incompliment de l'obligació de subscriure les assegurances que siguin preceptives d'acord amb el que disposen l'article 21 de la LOTT i 5 del present Reglament.

24. La manca de fulls de registre del tacògraf, de la targeta de conductor o dels documents impresos que hi hagi obligació de portar en el vehicle.

També considera inclosa en aquesta infracció la falta de realització de les anotacions manuals relatives a l'activitat del conductor que aquest té l'obligació de portar a terme quan el tacògraf estigui avariada.

25. La realització de transports, càrrega o descàrrega de mercaderies perilloses, quan es doni alguna de les circumstàncies següents:

25.1 Fer servir cisternes que tinguin fuites, llevat que s'acrediti que no n'hi havia o no es van advertir abans d'iniciar-se el transport i que la quantia de les pèrdues en relació amb la naturalesa de la mercaderia transportada no en justificava la interrupció.

25.2 No tenir el certificat d'aprovació del vehicle expedit per l'organisme competent on s'acrediti que el vehicle respon a les prescripcions exigibles per reglament per al transport al qual es destina, portar-lo caducat o portar-ne un de diferent al que s'exigeix reglamentàriament.

25.3 Fer servir vehicles que no compleixin les condicions tècniques reglamentàries exigides per al transport de determinades mercaderies.

25.4 No portar a bord del vehicle els documents de transport o acompanyament o no indicar-hi la mercaderia perillosa transportada.

25.5 Transportar mercaderies perilloses, en condicions diferents a les que fixa la reglamentació sobre el transport d'aquest tipus de matèries, sense la corresponent excepció o permís excepcional.

25.6 No tenir plafons, plaques o etiquetes de perill o qualsevol senyalització exigible.

25.7 No portar en la cabina del vehicle les instruccions escrites per a casos d'accidents corresponents a la matèria que es transporta.

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

25.9 Incomplir les limitacions de les quantitats que s'han de transportar.

25.10 Fer servir envasos o embalatges no homologats, greument deteriorats, que tinguin fuites o no disposin d'algun dels requisits tècnics exigits.

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

25.12 Incomplir les normes sobre el grau d'ompliment.

25.13 Indicar inadecuadament la mercaderia perillosa transportada en els documents de transport o acompanyament.

25.14 Lliurar al transportista instruccions escrites per a casos d'accidents inadequades en relació amb la matèria que es transporta, així com la falta de certificació de l'expedidor sobre el compliment de la normativa vigent en el transport.

25.15 Transportar mercaderies subjectes a autorització prèvia sense tenir-la.

25.16 Fer servir plafons, plaques o etiquetes de perill inadequades en relació amb la mercaderia transportada.

25.17 Incomplir durant les operacions de càrrega o descàrrega la prohibició de fumar en el curs de les manipulacions, prop dels paquets col·locats pendents de manipular, en la proximitat dels vehicles aturats i en el seu interior.

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

25.19 No informar sobre la immobilització del vehicle a causa d'un accident o incident greu, o deixar d'adoptar les mesures de seguretat i protecció, excepte en cas d'impossibilitat.

25.20 Barrejar les instruccions escrites per a casos d'accident de la mercaderia que es transporta amb les d'altres productes.

25.21 Transportar, carregar o descarregar mercaderies perilloses sense que les empreses involucrades disposin del conseller de seguretat preceptiu o, encara que el tinguin, que aquest conseller no estigui habilitat per a la matèria o activitat de què es tracti.

25.22 No remetre a les autoritats competents l'informe anual o els informes d'accidents quan sigui obligatori.

25.23 No conservar les empreses els informes anuals durant el termini legalment establert, i no haver-los remès als òrgans competents.

La responsabilitat per la comissió de les infraccions que preveu el present apartat correspon: al transportista i al carregador, per les infraccions dels apartats 25.1 i 25.2; al transportista, al carregador o expedidor, si s'escau, per les infraccions dels apartats 25.3 a 25.7; al carregador o expedidor, si s'escau, per les infraccions dels apartats 25.8 a 25.16; al carregador o descarregador, segons el cas, per les infraccions dels apartats 25.17 i 25.18; al transportista, per les infraccions dels apartats 25.19 i 25.20; a l'empresa obligada a tenir conseller de seguretat, per les infraccions dels apartats 25.21 a 25.23.

No obstant això, el transportista queda exempt de responsabilitat per la comissió de la infracció que tipifica l'apartat 25.6 si s'acredita que, ateses les circumstàncies de càrrega, ell no va poder detectar la falta d'etiquetes de perill en els paquets o envasos.

Als efectes que preveuen el present apartat i l'article 198.24, té la consideració d'expedidor la persona física o jurídica per l'ordre i per compte de la qual s'efectua l'enviament de la mercaderia perillosa, i figura com a tal en la carta de port, i de carregador-descarregador, la persona física o jurídica sota la responsabilitat de la qual es duen a terme les operacions de càrrega o descàrrega de la mercaderia perillosa.

26. La realització de transports de productes alimentaris o mercaderies peribles quan es doni alguna de les circumstàncies següents:

26.1 Transportar mercaderies peribles que, d'acord amb la normativa específica aplicable, s'han de transportar a una temperatura regulada, en vehicles o recipients que, per les seves condicions tècniques, no puguin assolir la temperatura exigida per transportar-les.

26.2 No tenir el certificat de conformitat per transportar mercaderies peribles o tenir-lo caducat o falsejat.

26.3 Carregar productes que necessitin un regulació de temperatura durant el transport a una temperatura diferent de l'exigida durant aquest.

26.4 Transportar productes que necessitin una regulació de temperatura durant el transport a una temperatura diferent de l'exigida durant aquest.

26.5 Efectuar maniobres de transport, càrrega o descàrrega en condicions diferents de les que exigeixen els reglaments que regulin aquestes circumstàncies.

26.6 Transportar productes alimentaris incomplint les condicions de sanitat i higiene legalment o reglamentàriament establertes.

La responsabilitat per la comissió de les infraccions que preveu el present apartat correspon: al transportista i a qui figuri com a expedidor en el document de transport, o si no, a la persona física o jurídica que hagi subscrit el contracte amb el transportista, per les infraccions dels apartats 26.1 i 26.2; a qui figuri com a expedidor, o si no, a la persona física o jurídica que hagi subscrit el contracte amb el transportista, per la infracció de l'apartat 26.3; al transportista, per la infracció de l'apartat 26.4 i 26.6; i al transportista, expedidor o destinatari, o si no hi ha aquests dos últims, a la persona física o jurídica que figuri com a expedidor o destinatari en el document de transport, per la infracció de l'apartat 26.5.»

Noranta-quatre. L'article 198 queda redactat de la manera següent:

«De conformitat amb el que estableix l'article 141 de la LOTT, es consideren infraccions greus:

1. La realització de transport públic regular de viatgers per carretera d'ús general quan es doni alguna de les circumstàncies següents:

1.1 No disposar del nombre mínim de vehicles o l'incompliment per part d'aquests de les condicions exigides en el títol concessional.

1.2 No prestar els serveis suplementaris oferts per l'adjudicatari de la concessió i recollits en el títol concessional.

1.3 Incomplir l'obligació de transport gratuït de l'equipatge dels viatgers en els supòsits i fins al límit en què sigui obligatori.

1.4 Vendre un nombre de places per vehicle més elevat que el de les autoritzades en el títol concessional.

1.5 Dur a terme transport públic regular de viatgers per carretera d'ús general incomplint qualsevol

de les condicions que assenyalen el títol concessional o autorització especial amb el caràcter d'essencials, quan l'incompliment no estigui expressament tipificat d'una altra manera en aquest Reglament.

2. L'incompliment de l'obligació de tornar a l'Administració una autorització o llicència de transport, alguna de les seves còpies o qualsevol altra documentació que, quan, perquè ha caducat, s'ha revocat, o per qualsevol altra causa legalment o reglamentàriament establerta, s'hauria d'haver retornat, sempre que el document de què es tracti conservi una aparença de vàlida.

3. L'arrendament de vehicles amb conductor fora de les oficines o locals que estableix l'article 182, així com la recerca o recollida de clients que no hagin estat contractats prèviament.

4. L'excés sobre la massa màxima autoritzada dels vehicles o d'algun dels seus eixos en els percentatges que figuren a continuació:

MMA	% d'excés total	% d'excés sobre un eix
De més de 20 t	+ 6% fins al 15%	+ 25% fins al 30%
De més de 10 t a 20 t	+ 10% fins al 20%	+ 35% fins al 40%
De fins a 10 t	+ 15% fins al 25%	+ 45% fins al 50%

Als efectes de responsabilitat, són aplicables les regles que estableix l'article 197.19.

5. El funcionament inadequat imputable al transportista del tacògraf, del limitador de velocitat o els seus elements o altres instruments o mitjans de control de què hi hagi l'obligació de portar-los instal·lats en el vehicle, quan no s'hagi de qualificar de molt greu de conformitat amb el que estableix l'article 197.10, o no passar la revisió periòdica d'aquests en els terminis i forma legalment o reglamentàriament establerts.

Es considera inclòs en aquesta infracció portar l'aparell, instrument o mitjà de control de què es tracti avariats durant un període de temps més llarg que el que es determini per reglament, així com no fer servir adequadament el selector d'activitats del tacògraf, no tenir els preceptius precintes o plaques, o portar-los trencats o deteriorats, portar el rellotge del tacògraf marcant una hora diferent de la del país de matriculació o, si s'escau, del país en què estigui circulant el vehicle, i que dos conductors o més facin servir un tacògraf destinat per a l'ús d'un sol conductor.

Així mateix, es considera inclòs en l'esmentada infracció qualsevol funcionament anòmal del tacògraf imputable al transportista que no permeti visualitzar la informació que s'hi enregistra o la seva impressió o transferència electrònica en les condicions legalment o reglamentàriament establertes.

6. L'excés de més del 20 per cent en els temps màxims de conducció o de conducció ininterrompuda, així com la minoració que excedeixi aquest percentatge en els períodes de descans establerts, llevat que l'excés o defecte s'hagi de considerar una infracció molt greu, de conformitat amb el que preveu l'article 197.20.

7. La utilització d'un mateix full de registre durant diverses jornades quan això hagi donat lloc a la superposició de registres que n'impedeixin la lectura.

8. L'incompliment per part del conductor de l'obligació de dur a terme pel seu compte determinades entrades manuals o anotacions en el tacògraf o en els fulls de registre, en els supòsits en què aquesta obligació estigui establerta per reglament, llevat que s'hagi de qualificar de molt greu de conformitat amb el que estableixen els apartats 22 o 24 de l'article 197 o de lleu, atès que es donen les circumstàncies que preveu l'apartat 5 de l'article 199.

9. La utilització en el tacògraf de més d'un full de registre durant una mateixa jornada per la mateixa persona, llevat quan es canviï de vehicle i el full de registre utilitzat en el tacògraf del primer vehicle no estigui homologat per fer-lo servir en el del segon.

10. L'obstrucció que dificulti greument l'actuació dels Serveis d'Inspecció del Transport Terrestre, quan no es doni algun dels supòsits que, d'acord amb el que assenyalen l'apartat 6 de l'article anterior, impliquin que l'esmentada obstrucció s'hagi de qualificar d'infracció molt greu.

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

11. La manca no significativa de fulls de registre o de dades enregistrades en el tacògraf o en les targetes dels conductors els quals hi hagi obligació de conservar en la seu de l'empresa a disposició de l'Administració, quan la infracció no s'hagi de qualificar de molt greu d'acord amb el que estableix l'article 197.12; es considera comesa una infracció per cada vehicle o conductor del qual s'acrediti la manca no significativa de fulls o dades.

12. La falta d'anotació d'alta en el Registre a què fa referència l'article 53 de la LOTT, amb incompliment del que estableix l'article 53.3 del present Reglament, per part de les cooperatives de transportistes i societats de comercialització.

13. La realització de transports privats sense tenir l'autorització o llicència que, si s'escau, sigui preceptiva per fer-ho de conformitat amb les normes reguladores del transport terrestre, llevat que la infracció s'hagi de qualificar de lleu a l'empara del que disposa l'article 199.8.

Es considera que no disposa d'autorització qui no n'hagi fet el visat reglamentari, fins i tot quan es produeixi pel supòsit que regula l'article 215.4.

14. La prestació de serveis públics de transport fent servir la mediació de persones físiques o jurídiques no autoritzades per la mediació, sense perjudici de la sanció que li pugui correspondre de conformitat amb el que preveu l'article 197.1.

15. La connivència en activitats de mediació no autoritzades o en la venda de bitllets per a serveis de transport de viatgers no autoritzats en locals o establiments públics destinats a altres fins. La responsabilitat ha de correspondre al titular de la indústria o servei en què el local estigui destinat.

16. La venda de bitllets per a serveis de transport de viatgers no autoritzats i, en general, la mediació en relació amb els serveis o activitats no autoritzats, sense perjudici de qualificar la infracció de molt greu, de conformitat amb l'article 197.1, quan no es tingui títol habilitador per dur a terme activitats de mediació.

17. L'incompliment del règim tarifari reglamentàriament establert, llevat que, atès que si es tracta d'un transport públic regular de viatgers d'ús general, s'hagi de qualificar d'infracció molt greu de conformitat amb el que estableix l'article 197.15.5.

18. El reiterat incompliment injustificat de més de 15 minuts dels horaris de sortida en les capçaleres de les línies de serveis públics regulars de transport de viatgers d'ús general.

19. L'absència, falta de diligències o falta de dades essencials de la documentació de control, estadística o comptable a la formalització de la qual estiguin obligades les empreses incloses en l'article 19, així com l'ocultació o falta de conservació de la documentació i demora injustificada de la posada en coneixement o la falta de comunicació del seu contingut a l'Administració, llevat que s'hagi de qualificar d'infracció molt greu de conformitat amb el que disposen els apartats 6, 14, 22 o 24 de l'article 197.

Especialment es considera constitutiva d'aquesta infracció la manca del document preceptiu en què s'hagin de formular les reclamacions dels usuaris i la negativa o obstaculització al fet que el públic el faci servir, la manca dels fulls que, si s'escau, conformin els documents corresponents i l'ocultació o demora injustificada de la posada en coneixement de la Inspecció del Transport de les reclamacions o queixes consignades en aquesta documentació.

20. L'incompliment, per part del destinatari al qual s'hagin lliurat la mercaderies, de l'obligació de posar-les a disposició d'una Junta Arbitral del Transport, quan sigui requerit a aquest efecte per l'esmentada Junta en l'exercici de les funcions que té encomanades per actuar com a dipositària.

21. La realització de serveis de transport públic de viatgers en automòbils de turisme iniciats en un terme municipal diferent al que correspongui la llicència de transport urbà, llevat dels supòsits exceptuats per reglament.

22. La utilització per part de l'arrendatari de vehicles industrials arrendats amb conductor o sense conductor sense portar a bord el contracte d'arrendament o una còpia, o portar-lo sense formalitzar, així com la falta de tota la resta de documentació que sigui obligatòria per acreditar la utilització correcta del vehicle.

23. L'incompliment pels titulars d'autoritzacions de transport públic sanitari de les exigències de disponibilitat temporal per prestar el servei que estiguin determinades per reglament, llevat que n'hi hagi una causa justificada.

24. La realització de transports, càrrega o descàrrega de mercaderies perilloses, quan es doni alguna de les circumstàncies següents:

24.1 Transportar mercaderies perilloses incomplint les condicions establertes en l'excepció o permís excepcional per a mercaderies transportades de manera diferent de la que recull la reglamentació sobre mercaderies perilloses.

24.2 No incloure en els documents d'acompanyament alguna de les dades que reglamentàriament hi han de figurar o indicar-les-hi inadecuadament.

24.3 No respectar les condicions d'aïllament, estiba, protecció o segregació de la càrrega establertes per reglament.

24.4 No dur a terme en les plantes carregadores o descarregadores les comprovacions que siguin obligatòries, abans de la càrrega, durant i després.

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

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

24.7 No tenir els extintors que sigui obligatori portar en relació amb el vehicle o la càrrega, o dispo-

sar-ne en condicions que no en permetin o garanteixin la utilització correcta.

Es consideren inclosos en aquest apartat els supòsits en què els extintors no estiguin proveïts del precinte corresponent, llevat que se n'acrediti el bon funcionament o hagi caducat el termini per inspeccionar-los.

24.8 Incompliment de l'equipament del vehicle o del conductor que sigui obligatori d'acord amb la legislació espanyola o internacional que en cada cas sigui aplicable.

24.9 No tenir el certificat de neteja de la cisterna en els casos que sigui necessari.

24.10 Remetre a les autoritats competents l'informe anual o els comunicats d'accidents fora dels terminis legalment establerts.

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

La responsabilitat per la comissió de les infraccions que preveu el present apartat correspon: al transportista i al carregador o expedidor, si s'escau, per la infracció de l'apartat 24.1; al carregador o expedidor, si s'escau, per la infracció de l'apartat 24.2; al carregador o descarregador, segons el cas, per les infraccions dels apartats 24.3 i 24.4; al transportista, per les infraccions dels apartats 24.5 a 24.8; al transportista i al carregador o descarregador, si s'escau, per la infracció que preveu l'apartat 24.9; a l'empresa obligada a tenir conseller de seguretat, per les infraccions dels apartats 24.10 i 24.11.

25. L'incompliment per part dels centres de formació de les condicions exigides als efectes d'homologació com a entitats o cursos de renovació del certificat de conseller de seguretat.

26. La realització de transports de mercaderies perilbles amb vehicles que no tinguin la placa de certificació de conformitat.

27. La contractació del transport amb transportistes o intermediaris que no estiguin degudament autoritzats, sempre que la contractació global de l'empresa hagi assolit l'any de què es tracti o l'anterior el volum de 15 vehicles en viatgers o 500 tones en mercaderies.

S'entén inclosa en aquest apartat la contractació per part de les cooperatives de transportistes o societats de comercialització amb transportistes no socis, llevat dels supòsits de col·laboració legalment o reglamentàriament establerts.

No obstant el que disposen els paràgrafs anteriors, quan qui actua com a carregador sigui transportista, agència de transports, transitari, emmagatzemista distribuïdor, cooperativa de transportistes o societat de comercialització no s'ha de tenir en compte el volum mínim de contractació global que s'hi s'assenyala, i s'ha de considerar comesa la infracció que assenyala aquest apartat des del primer transport que es contracti amb un transportista o intermediari no autoritzat.

28. L'incompliment per part de les empreses arrendadores de vehicles sense conductor de l'obligació d'exigir l'autorització corresponent de transport a l'arrendatari, en els casos que preveu l'article 178, i de les condicions exigibles per dur a terme la seva activitat.

29. L'incompliment de les condicions que estableix el títol concessional, autorització o reglament d'explotació de les estacions d'autobusos.

30. La prestació de serveis de transport amb vehicles que incompleixin les prescripcions tècni-

ques sobre accessibilitat de persones amb mobilitat reduïda que, en cada cas, els siguin aplicables.

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

Noranta-cinc. L'article 199 queda redactat de la manera següent:

«De conformitat amb el que estableix l'article 142 de la LOTT, es considera infraccions lleus:

1. La falta de comunicació de qualsevol dada o circumstància que hagi de figurar en el Registre a què fa referència l'article 53 de la LOTT o que hi hagi obligació per una altra causa de posar en coneixement de l'Administració, d'acord amb el que determini la normativa en vigor, llevat que aquesta infracció s'hagi de qualificar de greu de conformitat amb el que estableix l'article 198.12.

2. L'excés sobre la massa màxima autoritzada dels vehicles o d'algun dels seus eixos, en els percentatges següents:

MMA	% d'excés total	% d'excés sobre un eix
De més de 20 t	+ 2,5% fins al 6%	+ 20% fins al 25%
De més de 10 t a 20 t	+ 5% fins al 10%	+ 30% fins al 35%
De fins a 10 t	+ 6% fins al 15%	+ 40% fins al 45%

Als efectes de responsabilitat, són aplicables les regles que estableix l'article 197.19.

3. L'excés en els temps màxims de conducció o de conducció ininterrompuda, així com la minoració dels períodes de descans o pausa establerts, llevat que s'hagi de considerar una infracció greu o molt greu.

4. La utilització de fulls de registre no homologats o que siguin incompatibles amb el tacògraf utilitzat, així com la utilització d'una targeta de conductor caducada.

5. L'incompliment per part del conductor de l'obligació de fer pel seu compte determinades entrades manuals o anotacions en el tacògraf o en els fulls de registre, en els supòsits en què aquesta obligació estigui establerta per reglament, quan, malgrat que no s'hi hagin fet les anotacions oportunes, sigui possible deduir o bé del mateix tacògraf o bé dels fulls de registre immediatament anteriors i posteriors quin n'hauria d'haver estat el contingut.

6. La manca dels rètols o avisos preceptius que s'han d'exhibir obligatòriament per a coneixement del públic usuari.

S'equiparen a la manca dels rètols o avisos esmentats els supòsits en què per la seva ubicació o qualsevol altra circumstància relativa a la mida, llegibilitat o redacció no sigui possible que el públic en conegui el contingut.

7. L'incompliment en els transports interurbans de viatgers contractats per plaça amb pagament individual de l'obligació d'expedir bitllets, de les normes establertes per despatxar-los o fer-ne la devolució, així com expedir-los sense les mencions essencials.

8. La realització de transports públics o privats o alguna de les seves activitats auxiliars o complementàries sense tenir l'autorització o llicència que, si s'es-

cau, sigui preceptiva per fer-ho de conformitat amb les normes reguladores dels transports terrestres sempre que s'hagi sol·licitat, amb acreditació del compliment de tots els requisits exigits per atorgar-la, en el termini màxim de 15 dies comptats des de la notificació de l'inici de l'expedient sancionador.

9. La realització de transports públics o privats sense portar a bord del vehicle la documentació formal que acrediti la possibilitat legal de prestar-los o que sigui exigible per determinar la classe de transport que s'està duent a terme, llevat que l'esmentada infracció s'hagi de qualificar de molt greu o greu de conformitat amb el que disposen els articles 197.1 i 198.13.

10. L'arrendament de vehicles sense conductor fora de les oficines o locals que es determinin per reglament, així com no subscriure de manera independent un contracte per cada arrendament de vehicles que l'empresa efectui.

11. La realització de transport públic regular de viatgers per carretera d'ús general incomplint el calendari establert.

12. La realització de transports públics regulars de viatgers d'ús especial incomplint l'itinerari, calendari, horari, expedicions, punts de parada o algun dels requisits establerts en l'autorització corresponent d'ús especial.

Així mateix, en el transport d'escolars i menors, l'incompliment de les obligacions sobre parada de vehicles en el centre escolar i accés i abandonament dels vehicles en els termes que regulen les normes sobre seguretat en aquesta classe de transports.

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

14. En el transport escolar i de menors, l'incompliment de l'obligació que l'entitat contractant exigeixi al transportista els documents o justificants que li hagi d'exigir d'acord amb les normes que regulen la seguretat en els transports esmentats.

15. La sortida dels vehicles dedicats a l'arrendament amb conductor del lloc en què habitualment estiguin guardats o estacionats sense portar a bord el full de ruta o portant-lo sense formalitzar, llevat dels supòsits exceptuats per reglament. No s'ha d'apreciar aquesta infracció quan concorri amb la que estableix l'article 198.22.

16. L'incompliment per part de les empreses que intervinguin en la contractació i realització de transports de mercaderies perilloses de les obligacions següents:

16.1 Incloure en els informes anuals i comunicats d'accidents alguna de les dades exigibles per la normativa vigent.

16.2 Comunicar als òrgans competents la identitat dels consellers de seguretat que tingui l'empresa i les seves àrees de responsabilitat, si n'hi ha.

16.3 Conservar les empreses els informes anuals, durant el termini establert per reglament, sempre que s'hagin enviat als òrgans competents.

17. La realització de transport públic regular de viatgers per carretera d'ús general o especial incomplint qualsevol de les condicions que assenyalen el títol concessional o autorització especial sense el caràcter d'essencials, quan l'incompliment no estigui expressament tipificat d'una altra manera en aquest Reglament.

18. La manca dels distintius o rètols exigits per la normativa vigent, relatius a la naturalesa o al tipus de transport que aquell estigui autoritzat a dur a terme, portar-los en lloc no visible o en condicions que en dificultin la percepció, fer-los servir d'una

manera inadequada o portar en lloc visible del vehicle el distintiu corresponent a un àmbit territorial o classe de transport per a la realització del qual no estigui facultat pel necessari títol habilitador.

19. En el transport de viatgers, la manca de canvi en monedes o bitllets fins a la quantitat que, si s'escau, estigui determinada per reglament.

20. L'incompliment pels usuaris de les obligacions que els corresponguin, d'acord amb les regles d'utilització del servei establertes de conformitat amb el que disposen els articles 40.2 i 41.1 de la LOTT, llevat que les normes en què s'inclouguin les regles esmentades considerin expressament el seu incompliment com a infracció greu.

En tot cas, es considera constitutiu de la infracció tipificada en aquest apartat l'incompliment per part dels usuaris dels transports de viatgers de les prohibicions següents:

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

20.2 Manipular els mecanismes d'obertura o tancament de les portes d'accés al vehicle, o de qualsevol dels seus compartiments, previstos perquè els accioni exclusivament el personal de l'empresa transportista.

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

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

20.5 Dur a terme, sense causa justificada, qualsevol acte susceptible de distreure l'atenció del conductor o entorpir la seva feina quan el vehicle estigui en marxa.

20.6 Viatjar en llocs diferents dels habilitats per als usuaris.

20.7 Fumar en els vehicles i en llocs diferents dels habilitats amb aquesta finalitat en estacions de transport en els termes que resultin de la normativa específica sobre la matèria.

20.8 Viatjar sense títol de transport o amb títol que sigui insuficient en funció de les característiques del viatge i condicions d'utilització previstes en la concessió o autorització corresponent, així com l'ús indegut del títol que es tingui.

20.9 Qualsevol acció injustificada que pugui implicar deteriorament o causar brutícia en els vehicles o estacions de transport.

21. La realització de l'activitat d'arrendament de vehicles amb conductor amb vehicles que portin publicitat o signes externs identificatius, llevat dels supòsits exceptuats per reglament.

22. La realització del transport amb vehicles aliens sobre els quals no es tinguin les condicions de disponibilitat legalment exigibles, així com fer servir per al transport vehicles arrendats a altres transportistes o utilitzar la col·laboració d'aquests fora dels supòsits o incomplint les condicions legalment establertes, llevat que s'hagi de considerar una infracció molt greu, de conformitat amb el que disposa l'apartat 1 de l'article 197. Incorren en la mateixa infracció les empreses que actuïn com a col·laboradors, amb incompliment de les obligacions que els afectin.

Als efectes que assenyala el present apartat, constitueix una infracció independent cadascun dels transports que duguin a terme una vegada superats els percentatges màxims permesos.

No s'ha d'apreciar aquesta infracció en relació amb els serveis de transport regular d'ús general, sempre que es justifiqui la deguda utilització en el

transport de què es tracti de la totalitat dels vehicles que, de conformitat amb el corresponent títol concessional o autorització especial, hagin d'estar adscrits a la seva realització.

23. La realització de transport de mercaderies perilloses quan es doni alguna de les circumstàncies següents:

23.1 No portar a bord del vehicle els documents obligatoris relatius al vehicle, tot i tenir-los.

23.2 No tenir el vehicle les plaques d'identificació de característiques, quan siguin exigibles o portar-les il·legibles, deteriorades o sense alguna de les mencions essencials, així com portar plafons o etiquetes de perill quan això no sigui exigible.

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

24. La realització de transport de mercaderies peribles quan es doni alguna de les circumstàncies següents:

24.1 No portar a bord del vehicle els documents obligatoris relatius al vehicle, tot i tenir-los.

24.2 No portar en el vehicle les marques d'identificació i indicacions reglamentàries o portar-les en llocs diferents dels establerts.

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

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

Noranta-sis. L'article 200 queda redactat de la manera següent:

«1. Tenen la consideració d'infraccions independents les que es cometin en relació amb diferents expedicions, tot i que els fets infringeixin els mateixos preceptes o preceptes semblants.

No obstant això, si es tracta de serveis de transport regular, quan l'incompliment de què es tracti tingui relació directa amb l'activitat administrativa exercida en les oficines de l'empresa o amb el vehicle utilitzat i resulti acreditat que no es podria haver corregit fins al retorn del vehicle a la seu empresarial de la qual inicialment va sortir, l'incompliment s'ha de considerar constitutiu d'una sola infracció, encara que s'hagi mantingut durant les diferents expedicions parcials dutes a terme mentrestant.

2. Sense perjudici del que disposa l'apartat anterior, en les expedicions en què la tripulació del vehicle estigui formada per més d'un conductor, els possibles incompliments en matèria de temps de conducció i descans dels conductors comesos per cadascun d'ells constitueixen infraccions independents.»

Noranta-set. L'article 201 queda redactat de la manera següent:

«1. De conformitat amb el que estableix l'article 143 de la LOTT, les sancions per les infraccions tipificades en els articles anteriors s'han de graduar d'acord amb la repercussió social del fet infractor, la intencionalitat, la naturalesa dels perjudicis causats, la magnitud del benefici il·lícitament obtingut i la reincidència o habitualitat en la conducta infractora, de conformitat amb les regles i dins de les escales següents:

a) Se sancionen amb una advertència o multa de fins a 200 euros les infraccions que preveuen els apartats 18, 19, 20, 21, 22, 23 i 24 de l'article 199.

b) Se sancionen amb una multa de 201 a 300 euros les infraccions que preveuen els apartats 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 i 17 de l'article 199.

Se sancionen amb la mateixa quantia les infraccions que assenyala la lletra a) quan el seu responsable ja hagi estat sancionat, mitjançant una resolució que posi fi a la via administrativa, per la comissió de qualsevol altra infracció molt greu de les que preveu aquest Reglament en els dotze mesos anteriors.

c) Se sancionen amb una multa de 301 a 400 euros les infraccions que preveuen els apartats 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7 de l'article 199.

Se sancionen amb la mateixa quantia les infraccions que assenyala la lletra b) quan el seu responsable ja hagi estat sancionat, mitjançant una resolució que posi fi a la via administrativa, per la comissió de qualsevol altra infracció molt greu de les que preveu aquest Reglament en els dotze mesos anteriors.

d) Se sancionen amb una multa de 401 a 1.000 euros les infraccions que preveuen els apartats 25, 26, 27, 28, 29 i 30 de l'article 198.

Se sancionen amb la mateixa quantia les infraccions que assenyala la lletra c) quan el seu responsable ja hagi estat sancionat, mitjançant una resolució que posi fi a la via administrativa, per la comissió de qualsevol altra infracció molt greu de les que preveu aquest Reglament en els dotze mesos anteriors.

e) Se sancionen amb una multa de 1.001 a 1.500 euros les infraccions que preveuen els apartats 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 i 24 de l'article 198.

Se sancionen amb la mateixa quantia les infraccions que assenyala la lletra d) quan el seu responsable ja hagi estat sancionat, mitjançant una resolució que posi fi a la via administrativa, per la comissió d'una altra infracció greu tipificada en el mateix apartat o qualsevol de les molt greus de les que preveu aquest Reglament en els dotze mesos anteriors.

f) Se sancionen amb una multa de 1.501 a 2.000 euros les infraccions que preveuen els apartats 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 i 10 de l'article 198.

Se sancionen amb la mateixa quantia les infraccions que assenyala la lletra e) quan el seu responsable ja hagi estat sancionat, mitjançant una resolució que posi fi a la via administrativa, per la comissió de qualsevol altra infracció greu tipificada en el mateix apartat o qualsevol de les molt greus de les que preveu aquest Reglament en els dotze mesos anteriors.

g) Se sancionen amb una multa de 2.001 a 3.300 euros les infraccions que preveuen els apartats 24, 25 i 26 de l'article 197.

Se sancionen amb la mateixa quantia les infraccions que assenyala la lletra f) quan el seu responsable ja hagi estat sancionat, mitjançant una resolució que posi fi a la via administrativa, per la comissió de qualsevol altra infracció greu tipificada en el mateix apartat o qualsevol de les molt greus de les que preveu aquest Reglament en els dotze mesos anteriors.

h) Se sancionen amb una multa de 3.301 a 4.600 euros les infraccions que preveuen els apartats 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 i 23 de l'article 197.

Se sancionen amb la mateixa quantia les infraccions que assenyala la lletra g) quan el seu responsable ja hagi estat sancionat, mitjançant una resolució que posi fi a la via administrativa, per la comissió de qualsevol altra infracció molt greu de les que preveu aquest Reglament en els dotze mesos anteriors.

i) Se sancionen amb una multa de 4.601 a 6.000 euros les infraccions que preveuen els apartats 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 i 14 de l'article 197.

Se sancionen amb la mateixa quantia les infraccions que assenyala la lletra h) quan el seu responsable ja hagi estat sancionat, mitjançant una resolució que posi fi a la via administrativa, per la comissió de qualsevol altra infracció molt greu de les que preveu aquest Reglament en els dotze mesos anteriors.

j) Se sancionen amb una multa de 6.001 a 18.000 euros les infraccions que assenyala la lletra i) quan el seu responsable ja hagi estat sancionat, mitjançant una resolució que posi fi a la via administrativa, per la comissió de qualsevol altra infracció molt greu de les que preveu aquest Reglament en els dotze mesos anteriors.

k) Quan sigui aplicable el que preveuen els articles 198.31 i 199.25, la quantia de la sanció que, si s'escau, correspongui imposar ha d'estar compresa, respectivament, dins dels límits que estableixen les lletres d), e) i f) i a) b) i c).

2. La comissió de la infracció que preveu l'apartat 2 de l'article 197 comporta, conjuntament amb la sanció pecuniària que correspongui, la pèrdua de validesa de totes les autoritzacions de què sigui titular l'infractor per a l'obtenció de les quals eren exigibles els requisits incomplets.

La comissió de la infracció que preveu l'apartat 3 de l'article 197 comporta, conjuntament amb la sanció pecuniària que correspongui, la pèrdua de validesa de totes les autoritzacions o còpies certificades de les quals l'infractor sigui titular que sigui necessari a fi de restablir l'equilibri exigint reglamentàriament entre el nombre d'autoritzacions i el compliment de les condicions requerides per obtenir-les i mantenir-les. No obstant això, quan el nivell d'incompliment del requisit de què es tracti afecti una part important del conjunt de l'activitat de l'infractor, pot implicar la pèrdua de validesa de totes les autoritzacions de què sigui titular per l'obtenció de les quals aquell sigui exigible. En tot cas, quan aquesta infracció es cometi per segona vegada en el termini de dotze mesos, la sanció pecuniària sempre ha d'anar acompanyada de la pèrdua de validesa de la totalitat d'autoritzacions de què l'infractor sigui titular.

La comissió de la infracció que preveu l'apartat 4 de l'article 197 comporta, conjuntament amb la sanció pecuniària que correspongui, la pèrdua de validesa de totes les autoritzacions, llicències o còpies certificades de la mateixa classe que la utilitzada de les quals sigui titular el transportista a nom de qui la va expedir l'Administració.

La comissió de la infracció que preveu l'apartat 5 de l'article 197 comporta, conjuntament amb la sanció pecuniària que correspongui, la declaració de caducitat de la concessió de què es tracti i la inhabilitació per ser titular de cap concessió o autorització de transport públic regular de viatgers d'ús general de nova creació en el termini de cinc anys. L'empresa inhabilitada tampoc pot tenir una participació majoritària en el capital de cap altra que pretengui accedir a la titularitat d'algunes d'aquestes concessions o autoritzacions.

La comissió de les infraccions que preveuen els apartats 1 i 8 de l'article 197 pot implicar, independentment de la sanció pecuniària que correspongui, el precintatge del vehicle amb el qual es du a terme el transport o la clausura del local en què, si s'escau, s'exerceix l'activitat, en els dos supòsits durant el termini màxim d'un any, sense perjudici del pagament del salari o de les indemnitzacions que escaï-

guin, i de les mesures que es puguin arbitrar per garantir-lo.

Quan en la comissió de la infracció que preveu l'apartat 10 de l'article 197, hi hagin intervingut tallers autoritzats, amb independència de la sanció que correspongui, s'ha de proposar a l'òrgan competent la retirada de l'autorització corresponent.

3. Quan siguin detectades durant la seva comissió a la carretera infraccions que s'hagin de denunciar d'acord amb el que preveuen els apartats 1, 4, 6, 8, 10, 19 o 20 de l'article 197, 4 o 6 de l'article 198, o bé algun dels excessos en el temps de conducció tipificats en l'apartat 3 de l'article 199, sempre que en aquest últim cas la distància que encara hagi de recórrer el vehicle per arribar al seu destí sigui de més de 30 quilòmetres, s'ha d'ordenar la immobilització immediata del vehicle fins que se suprimeixin els motius que determinen la infracció, llevat que concorrin circumstàncies lligades a la seguretat que aconsellin no fer-ho en el cas concret de què es tracti. A aquest efecte, els membres de la inspecció del transport terrestre o agents de les forces actants que legalment en tenen atribuïda la vigilància han de retenir la documentació del vehicle i, si s'escau, la de la mercaderia, així com l'autorització corresponent, fins que se solucionin les causes que van donar lloc a la immobilització, i, en tot cas, és responsabilitat del transportista la custòdia del vehicle, la seva càrrega i pertinences, així com les despeses que la immobilització pugui ocasionar. Si es nega a satisfer-los, el vehicle ha de quedar immobilitzat fins que aquells siguin satisfets, encara que hagin desaparegut les causes de la infracció.

S'ha de procedir en els mateixos termes en els supòsits en què la inspecció actuant hagi retirat el full de registre que es feia servir en el tacògraf durant la realització d'un transport i l'empresa hagi incomplert l'obligació de portar-ne altres de recanvi a bord, així com en aquells en què hagi retirat la targeta del conductor per a l'aparell.

Així mateix, es pot ordenar la immobilització d'un vehicle en la carretera quan es detectin conductes infractores en què concorrin circumstàncies que puguin comportar perill per a la seguretat.

Quan el transportista no solucioni els fets que van donar lloc a la immobilització del vehicle en el termini de 15 dies, l'òrgan competent per iniciar l'expedient sancionador en pot ordenar el trasllat des del lloc en què inicialment s'hagi immobilitzat a un altre en el qual ha de quedar dipositat fins que els fets esmentats se solucionin. Les despeses que es puguin ocasionar pel trasllat i dipòsit del vehicle són compte del titular de l'autorització a l'empara de la qual es du a terme el transport o, si no, del titular del vehicle, el qual els ha d'abonar o n'ha de garantir el pagament com a requisit previ a la recuperació del vehicle.

En els supòsits d'immobilització de vehicles que transportin viatgers, i a fi que aquests pateixin el mínim de perturbacions que sigui possible, és responsabilitat del transportista el vehicle del qual s'hagi immobilitzat buscar els mitjans alternatius necessaris per fer arribar els viatgers al seu destí. Si no ho fan, aquests mitjans els pot establir l'Administració. Les despeses que generi l'adopció d'aquestes mesures són, en tot cas, a càrrec del transportista. Si es nega a satisfer-les, el vehicle ha de quedar immobilitzat fins que les despeses siguin satisfets, encara que hagin desaparegut les causes de la infracció.

4. Independentment de les sancions pecuniàries que corresponguin de conformitat amb aquest Reglament, la resolució sancionadora en què s'aprecii l'incompliment reiterat de les circumstàncies que

preveuen els apartats 15 o 16 de l'article 197, pot acordar la caducitat de la concessió o autorització especial de què es tracti amb pèrdua de la fiança i sense perjudici del pagament del salari o de les indemnitzacions que escaiguin. Així mateix, la resolució sancionadora en què s'aprecii l'incompliment reiterat de les circumstàncies que preveuen els apartats 17 o 18 de l'article 197, pot donar lloc a la pèrdua de validesa de totes les autoritzacions de què sigui titular l'infractor.

Als efectes que preveu aquest apartat, es considera que hi ha incompliment reiterat quan l'empresa corresponent hagi estat sancionada, mitjançant resolucions que posin fi a la via administrativa, per la comissió en un període d'un any de tres infraccions de caràcter molt greu o més per vulneració de les circumstàncies que preveuen els apartats 15, 16, 17 o 18 de l'article 197.

5. La comissió d'infraccions molt greus, de manera reiterada, per part de persones que no acreditin la seva residència en el territori espanyol, amb independència de les sancions que preveu la legislació comunitària, poden donar lloc a la prohibició d'entrada en el territori espanyol durant un període de cinc anys. A aquests efectes, es considera que hi ha un incompliment reiterat quan la persona esmentada hagi estat sancionada mitjançant una resolució que posi fi a la via administrativa, per la comissió, en un període de dos anys, de cinc infraccions de caràcter molt greu o més.

Quan les sancions imposades a persones que no acreditin la seva residència en el territori espanyol mitjançant una resolució que posi fi a la via administrativa no siguin satisfetes en període voluntari, si el vehicle de què es tracta ha quedat immobilitzat durant la tramitació de l'expedient, es pot procedir a vendre'l en una subhasta pública, de la manera que estableixi el ministre de Foment, i els diners obtinguts han de quedar afectes al pagament de l'import de la sanció, de les despeses originades per la immobilització i la subhasta, així com les despeses que es puguin haver produït com a conseqüència del que estableix l'últim paràgraf de l'apartat 3 anterior. El sobrant, si n'hi ha, ha de quedar a disposició de la persona denunciada.

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

7. El termini de precintatge de vehicles, clausura de locals o retirada no definitiva d'autoritzacions s'ha de començar a comptar a partir de la data en què l'òrgan administratiu competent porti a efecte l'execució material de l'acte.»

Noranta-vuit. L'article 202 queda redactat de la manera següent:

«1. La comissió de dues infraccions o més de les que assenyalen els apartats 1, 2, 3, 4 i 5 de l'article 197 durant el termini d'un any comporten la inhabilitació de l'infractor durant un període de tres anys per ser titular de qualsevol classe de concessió, autorització o llicència habilitadora per exercir l'activitat de transport o de qualsevol de les seves activitats auxiliars i complementàries o formar part del consell d'administració o òrgan equivalent d'una empresa que sigui titular d'aquestes concessions, autoritzacions o llicències. Durant aquest període, aquest inhabilitat tampoc pot aportar la seva capacitat professional a cap empresa transportista o d'activitat auxiliar i complementària del transport. La inhabilitació esmentada comporta la caducitat de totes les concessions i la pèrdua de validesa

de totes les autoritzacions i llicències de què sigui titular l'empresa infractora, amb caràcter definitiu.

Perquè es produeixi el supòsit de reincidència que assenyala aquest article, les sancions tingudes en compte s'han d'haver imposat mitjançant una resolució que posi fi a la via administrativa. El període d'inhabilitació s'ha de començar a comptar des del dia següent a aquell en què s'hagi dictat l'última d'aquestes resolucions.

2. En tots els supòsits en què es constati la comissió d'alguna de les infraccions que tipifiquen els apartats 10 o 11 de l'article 197, o 1.1, 1.2 i 5 de l'article 198, a la notificació de l'inici de l'expedient sancionador s'ha d'adjuntar un requeriment perquè, en el termini d'un mes, el titular de l'activitat acreditada que ha solucionat la deficiència que constitueix la infracció de què es tracti i, si no ho fa, s'ha d'incoar un nou expedient sancionador, que s'ha de tramitar independent de l'anterior, per la comissió de la infracció que tipifica l'article 197.7.

3. Als efectes de determinar els supòsits de reincidència o habitualitat que preveu aquest Reglament, es computen totes les sancions imposades mitjançant una resolució que hagi posat fi a la via administrativa, sigui quina sigui l'autoritat o administració competent que les hagi dictat.»

Noranta-nou. L'article 203 queda redactat de la manera següent:

«1. No s'ha d'imposar cap sanció per les infraccions als preceptes de la LOTT sinó en virtut d'un procediment instruït conforme a les normes del present capítol, i quant al que aquestes normes no prevegin, cal atènyer-se al que estableixen la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, i el Reglament del procediment per a l'exercici de la potestat sancionadora aprovat pel Reial decret 1398/1993, de 4 d'agost.

2. Les infraccions de la legislació reguladora dels transports terrestres prescriuen, en el termini d'un any, de conformitat amb les condicions que estableix la dita Llei de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

Les sancions de la legislació reguladora dels transports terrestres prescriuen en els terminis i condicions que estableix la dita Llei.»

Cent. L'article 204 queda redactat de la manera següent:

«La competència per resoldre els procediments sancionadors que preveu el present títol correspon, segons els casos, a les comunitats autònomes a les que els estigui atribuïda de conformitat amb el que preveu la normativa vigent en relació amb els transports terrestres, als subdelegats del Govern de la província en què s'hagi comès la infracció quan derivi d'una inspecció o control en la frontera de transports internacionals o als òrgans centrals de l'Administració de l'Estat als quals els estigui expressament conferida.

Quan la competència correspongui a les comunitats autònomes, la incoació, instrucció i resolució les han de dur a terme els òrgans que determini la seva normativa aplicable.

En els supòsits en què la competència per resoldre els procediments sancionadors estigui atribuïda als subdelegats del Govern, la incoació i instrucció correspon als òrgans que integren les àrees funcionals del Ministeri de Foment.

El que disposen els paràgrafs anteriors s'entén sense perjudici de la competència de la Direcció General de Transports per Carretera per tramitar i resoldre els procediments incoats pels serveis que en depenen directament en què s'imposen les sancions que, si s'escau, corresponguin. En aquest supòsit, és competent per resoldre els procediments sancionadors el director general. La incoació i instrucció dels procediments correspon als òrgans i unitats que integren la Subdirecció General d'Inspecció dels Transports per Carretera.»

Cent u. L'article 205 queda redactat de la manera següent:

«El procediment per imposar les sancions que preveu aquest Reglament s'inicia d'ofici per acord de l'òrgan competent, per iniciativa pròpia o com a conseqüència d'una ordre superior, d'actes o informes subscrits pels Serveis d'Inspecció, de la petició raonada d'altres òrgans o per una denúncia.

El termini màxim en què s'ha de notificar la resolució del procediment sancionador és d'un any, comptat des de la data d'iniciació del procediment. En el supòsit que no s'hagi notificat la resolució del procediment en l'esmentat termini, se'n produeix la caducitat, i, en tot cas, s'ha de dictar una resolució expressa de caducitat de l'expedient.»

Cent dos. L'article 206 queda redactat de la manera següent:

«Les denúncies de particulars, institucions o associacions s'han de formular per escrit a l'òrgan competent.

Aquestes denúncies no vinculen l'òrgan competent sobre la possible incoació d'un procediment sancionador, si bé ha de comunicar al denunciant la seva decisió sobre això.»

Cent tres. L'article 207 queda redactat de la manera següent:

«1. En qualsevol denúncia formulada per les Forces i Cossos de Seguretat encarregats de la vigilància del transport terrestre, així com en les actes o informes subscrits pels Serveis d'Inspecció, s'ha de consignar una succinta exposició dels fets; la matrícula del vehicle que, si s'escau, hi hagi intervingut; la identitat de la persona o persones presumptament responsables de la infracció; la identitat, condició i destí del denunciant, que es poden fer a través del seu número de registre personal, així com la resta de circumstàncies i dades que contribueixin a determinar el tipus d'infracció.

2. En les denúncies formulades per particulars han de constar, a més de les dades que assenyala l'apartat anterior, el nom i cognoms, domicili, número de document nacional d'identitat, o del document equivalent en el cas d'estrangers.

Quan es tracti de denúncies formulades en nom de societats, associacions o institucions, les dades que indica el paràgraf anterior han de fer referència al seu representant que subscriu l'escrit, i també s'hi han de fer constar el nom de la persona jurídica representada, així com el seu domicili i el codi d'identificació fiscal o d'un altre registre en què legalment hagin d'estar inscrites.»

Cent quatre. L'article 208 queda redactat de la manera següent:

«Quan en les actes o informes dels Serveis d'Inspecció o en les denúncies formulades s'observi l'existència de fets que puguin ser constitutius d'una infracció de la normativa reguladora d'altres sec-

tors, especialment quant a l'àmbit laboral, fiscal i de seguretat viària, s'han de posar en coneixement dels òrgans competents en funció de la matèria de què es tracti.

Si, una vegada aquests han iniciat la tramitació, es desprèn de les seves actuacions la indiguda qualificació o l'existència d'una infracció de diferent naturalesa, han de tornar l'expedient a l'òrgan competent en matèria de transport perquè continuï la instrucció de l'expedient.»

Cent cinc. L'article 209 queda redactat de la manera següent:

«Abans d'iniciar el procediment sancionador, l'òrgan administratiu competent per fer-ne la instrucció ha de portar a terme d'ofici totes les actuacions que siguin adequades per a la determinació, coneixement i comprovació dels fets en virtut dels quals s'hagi de dictar la resolució, i, si s'escau, es pot acordar l'arxiu de les actuacions quan no en derivi cap responsabilitat.

Amb aquesta finalitat, i per tal d'establir la possible existència d'algun dels supòsits de reincidència o habitualitat en la conducta infractora que preveu aquest capítol, s'han de consultar, en tot cas, els antecedents que figuren en el Registre general de transportistes i d'empreses d'activitats auxiliars i complementàries del transport.»

Cent sis. L'article 210 queda redactat de la manera següent:

«Rebuda la informació del Registre general de transportistes i d'empreses d'activitats auxiliars i complementàries del transport, l'instructor designat a aquest efecte ha de donar trasllat al denunciador dels fets que se li imputen, amb expressió del precepte infringit, del precepte sancionador aplicable i de la sanció que, si s'escau, se li hauria d'imposar; de la identitat del mateix instructor del procediment, amb expressió del règim de recusació, i de la de l'òrgan competent per resoldre el procediment sancionador i la norma que li atribueix la competència; li ha d'advertir que disposa d'un termini de quinze dies per manifestar el que al seu dret convingui, i ha d'aportar o proposar les proves de què, si s'escau, intenti valer-se.

Als efectes de notificacions, es considera domicili del denunciador aquell que expressament hagi indicat i, si no, si es tracta d'empreses de transport o d'activitats auxiliars i complementàries del transport, el que figuri en el Registre general de transportistes i d'empreses d'activitats auxiliars i complementàries del transport o, si es tracta d'un altre tipus d'empreses, el que figuri en el registre o registres en què legalment hagin d'estar inscrites.

En tots els supòsits en què l'interessat decideixi voluntàriament fer efectiva la sanció abans que transcorrin els 15 dies següents a la notificació de l'expedient sancionador, la quantia pecuniària de la sanció inicialment proposada s'ha de reduir en un 25 per cent.

Sense perjudici del que disposa l'article 213, el pagament de la sanció amb la reducció del 25 per cent implica la conformitat amb els fets denunciats, la renúncia a formular al·legacions i la finalització del procediment; no obstant això, s'hi ha de dictar una resolució expressa.»

Cent set. L'article 211 queda redactat de la manera següent:

«S'ha de donar trasllat al denunciador de les al·legacions del denunciador, llevat que no aportin

dades noves o diferents de les que inicialment hagi constatat el mateix denunciador, perquè s'emeti un informe en el termini màxim de quinze dies. Si aquest informe no s'emet dins de termini, es poden prosseguir les actuacions tal com correspongui. Si les al·legacions es formulen en un procediment incoat per una denúncia de particulars, també s'ha de requerir el denunciador perquè aporti proves sobre la veracitat dels fets no admesos pel denunciador.

Quan sigui necessari per descobrir o qualificar correctament els fets o per determinar les possibles responsabilitats, l'instructor ha d'acordar l'obertura d'un període de prova. No obstant això, pot rebutjar de manera motivada la realització de les proves que el denunciador o altres interessats hagin proposat en el procediment quan consideri que són improcedents per determinar l'abast dels fets denunciats o la possible responsabilitat dels subjectes interventors.»

Cent vuit. L'article 212 queda redactat de la manera següent:

«Ultimada la instrucció del procediment, l'òrgan instructor ha de formular una proposta de resolució, que s'ha de notificar a l'interessat perquè, en el termini de quinze dies, pugui presentar les al·legacions, documents i informacions que consideri pertinents. No obstant això, es pot prescindir de la notificació quan no figurin en el procediment, ni siguin tinguts en compte en la resolució, altres fets ni altres al·legacions i proves que les adduïdes pel mateix interessat, sempre que en la notificació de la iniciació de l'expedient se li hagi advertit que, si no efectua al·legacions, l'esmentada iniciació es podria considerar una proposta de resolució.

Practicada, si s'escau, l'audiència a l'interessat, l'òrgan instructor ha d'eleva la proposta de resolució a l'òrgan que legalment o reglamentàriament tingui atribuïda la competència sancionadora perquè dicti la resolució que escaigui.

Quan es consideri oportú per garantir l'eficàcia de la resolució sancionadora, aquesta pot suspendre, cautelàriament i de forma expressa, el dret del sancionat a transmetre els títols habilitadors per dur a terme transport i els vehicles de què sigui titular durant el temps que sigui estrictament necessari per a això.»

Cent nou. L'article 213 queda redactat de la manera següent:

«1. El pagament de la sanció pecuniària abans que es dicti la resolució sancionadora implica la finalització del procediment, i així s'ha d'assenyalar en la resolució sancionadora corresponent. No obstant això, en els supòsits en què la sanció comporti conseqüències no pecuniàries en aplicació del que disposen els articles 201 i 202, el procediment s'ha de continuar fins que finalitzi atès que fa referència a aquestes conseqüències, i en aquell moment s'ha de dictar l'oportuna resolució referida al contingut total de la sanció.

2. La resolució del procediment sancionador s'ha de notificar al denunciador, el qual hi pot interposar un recurs d'alçada en contra dins el termini d'un mes, comptat a partir del dia de la notificació.

El dit recurs d'alçada l'ha de resoldre el delegat del Govern del qual depenguin, en el cas de sancions imposades pels subdelegats del Govern, i pel secretari General de Transports quan ho hagin estat pel director general de Transports per Carretera, o l'òrgan que en cada cas correspongui, quan es tracti de sancions imposades per una comunitat autònoma.

3. Es pot presentar un recurs contra les resolucions que posin fi a la via administrativa davant l'ordre jurisdiccional contenciós administratiu.»

Cent deu. L'article 214 queda redactat de la manera següent:

«Els òrgans de les diferents administracions públiques competents per sancionar les infraccions que preveu la legislació dels transports terrestres han de comunicar en un termini de trenta dies les sancions que imposin al Registre general de transportistes i d'empreses d'activitats auxiliars i complementàries del transport, amb finalitat que se n'hi efectui l'anotació.

El termini de trenta dies esmentat en el paràgraf anterior comença a comptar a partir del dia en què es va dictar la resolució sancionadora que va posar fi a la via administrativa.

Les comunicacions que es remetin per fer-ne l'anotació en el Registre han de contenir com a mínim les dades següents: número d'expedient; nom i cognoms i domicili de l'infractor; número del seu document nacional d'identitat o codi d'identificació fiscal, si s'escau; matrícula del vehicle, si s'escau; data de la infracció; breu exposició dels fets sancionats i preceptes infringits, així com la sanció imposada; data de la resolució sancionadora i en la qual es va posar fi a la via administrativa, i tots les dades que es considerin necessàries. La informació del Registre relativa a infraccions i sancions ha d'estar a disposició de totes les administracions públiques a les quals afecti o interessi.»

Cent onze. L'apartat 4 de l'article 215 queda redactat de la manera següent:

«El pagament de les sancions pecuniàries que assenyala el present Reglament, imposades per una resolució que posi fi a la via administrativa, és requisit necessari perquè sigui procedent l'atorgament de nous títols habilitadors per dur a terme qualsevol classe de transport interior o internacional per carretera o d'alguna de les seves activitats auxiliars i complementàries, així com per fer el visat, la transmissió o la modificació de qualsevol d'aquells de què l'infractor és titular.

Així mateix, aquest pagament és un requisit exigible perquè sigui procedent l'autorització administrativa en la transferència dels vehicles amb els quals s'hagin comès les infraccions a les quals corresponguin les sancions esmentades.»

Cent dotze. L'article 216 queda redactat de la manera següent:

«En la imposició i execució de sancions per infraccions comeses per persones que no tinguin la residència en el territori espanyol són aplicables les normes següents:

a) La quantia de la multa l'han de fixar provisionalment els Serveis d'Inspecció o els agents de vigilància del transport per carretera, atenint-se al que disposen la LOTT i el present Reglament.

b) L'import de la sanció s'ha de lliurar en el moment de la denúncia, en concepte de dipòsit, en moneda de curs legal a Espanya o de qualsevol altre país respecte al qual a Espanya hi hagi un tipus oficial de canvi o mitjançant una targeta de crèdit, sense que per això s'hagi d'efectuar cap reducció. Per la seva banda, l'autoritat o l'agent denunciador ha de lliurar al denunciat l'escrit de denúncia i el rebut de dipòsit de la quantitat corresponent.

c) La quantitat s'ha de lliurar a conseqüència de l'acord que en definitiva adopti l'autoritat compe-

tent, a la qual s'ha de remetre, i s'hi ha d'adjuntar l'escrit de denúncia.

d) La denúncia s'ha de tramitar seguint el procediment que estableix el present Reglament, i s'han de reconèixer als denunciats els mateixos drets que als residents a Espanya.

e) L'interessat disposa del termini d'un mes a partir de l'endemà de la notificació per formular al·legacions i aportar les proves que consideri pertinents.

Quan, intentada la notificació en el domicili del denunciat, no s'hagi pogut dur a terme, la notificació s'ha de remetre al departament ministerial competent en matèria de transports del país en què resideixi perquè li'n doni trasllat, i així la notificació s'ha de considerar duta a terme definitivament.

f) Si es deixa sense efecte la denúncia o es redueix l'import de la multa, la quantitat que en cada cas escaigui s'ha de posar a disposició de l'interessat o del seu representant.

g) Si el denunciat no fa efectiu el dipòsit de l'import de la multa en el moment de la denúncia, se li ha de permetre, d'acord amb el que, si s'escau, determini el Ministeri de Foment, que assenyali una persona o entitat que constitueixi una caució suficient i, si la caució no s'aconsegueix, l'agent denunciador ha de procedir a immobilitzar el vehicle. La immobilització s'ha de dur a terme en un lloc que tingui prou condicions de seguretat i que garanteixi l'efectivitat de la mesura presa. En relació amb la immobilització, són aplicables les mateixes regles que preveu l'apartat 3 de l'article 201 d'aquest Reglament.

Una vegada efectuat el lliurament de l'import de la sanció o prestada una caució a favor seu, s'ha de permetre que el vehicle continuï, sense perjudici de la immobilització del vehicle que, si s'escau, sigui procedent en aplicació del que preveu l'article 201.3 abans esmentat.»

Cent tretze. L'apartat 2 de l'article 219 queda redactat de la manera següent:

«Quan es tracti del precintatge de vehicles, el subdelegat del Govern o l'òrgan que tingui atribuïda la competència en la comunitat autònoma ha de requerir el sancionat perquè, en un termini de no més de vuit dies, comuniqui el lloc en què en aquests moments és el vehicle que s'ha de precintat, amb indicació de la data del seu retorn si llavors no és al lloc de la seva residència, amb advertència que, si no es respon o el retorn es demora per un període de més de deu dies des de la notificació del requeriment esmentat, les Forces i Cossos de Seguretat encarregats de la vigilància del transport en la carretera n'han de disposar la localització i precintatge al lloc en què estigui, i això, a més, es considera una infracció molt greu, de conformitat amb el que estableix l'article 140.6 de la LOTT i 197.6 d'aquest Reglament.

El requeriment esmentat s'ha de comunicar al sancionat, el qual ha d'indicar el lloc de la seva residència en què li interessa que es practiqui el precintatge i quedi dipositat el vehicle, amb l'advertiment que tant si no fa una designació expressa, com si proposa un lloc inadequat, el vehicle precintat s'ha de situar en les dependències de què disposi el subdelegat del Govern o que contracti per a aquestes finalitats.

La competència per imposar la sanció corresponent a la falta relativa a la no-resposta, o demora en el retorn de més de deu dies que preveu el primer paràgraf d'aquest apartat, correspon a l'òrgan competent per sancionar les infraccions en matèria de

transports en el territori en el qual el vehicle estigui domiciliat, i a aquest efecte el subdelegat del Govern l'hi ha de comunicar. Quan aquest òrgan no coincideixi amb el que hagi instat el procediment de pre-cintatge, el subdelegat del Govern, així mateix, li ha de notificar la falta.

En tot cas, les despeses meritades com a conseqüència del dipòsit i, si s'escau, del trasllat del vehicle, són a càrrec del sancionat.»

Cent catorze. L'article 222 queda redactat de la manera següent:

«Els vehicles destinats a dur a terme transport per carretera han de tenir instal·lats, i portar-los en funcionament durant la seva prestació el tacògraf, el limitador de velocitat, així com altres mecanismes o instruments de control exigits per reglament o que siguin obligatoris de conformitat amb les disposicions incloses en els convenis internacionals subscrits per Espanya o en la normativa directament aplicable en la Unió Europea.

Durant la realització dels serveis i activitats que regula aquest Reglament, s'han de portar a bord del vehicle, degudament formalitzats, els documents de control administratiu que, si s'escau, s'estableixin. En els transports internacionals s'han de fer servir els documents de control que estableixen els convenis subscrits per Espanya.

Per la seva part, els vehicles en què es duuguin a terme els serveis esmentats han d'estar senyalitzats mitjançant els rètols i distintius que, per la identificació exacta de les característiques del servei o del títol habilitador a l'empara del qual es presten, siguin exigits per la normativa en vigor.

Les persones que duuguin a terme els serveis i activitats que preveu aquest Reglament han de formalitzar i conservar en el seu domicili empresarial, durant el termini que s'estableixi als efectes que preveu l'article 19, la documentació de caràcter administratiu o estadístic que, si s'escau, s'estableixi.

Als efectes de comptabilitat, les empreses titulars de concessions o autoritzacions de transport públic regular de viatgers d'ús general han de tractar cadascuna com una activitat separada, i l'han de gestionar com una divisió comptable independent, diferent de qualsevol altra activitat que duuguin a terme, estigui relacionada o no amb el transport de viatgers.»

Disposició transitòria primera. *Procediments ja iniciats.*

Els procediments tendents a l'atorgament, modificació o transmissió de títols habilitadors per dur a terme transport de viatgers o mercaderies que s'hagin iniciat abans de la data d'entrada en vigor del present Reial decret s'han de tramitar i resoldre de conformitat amb les regles i procediments vigents fins a aquell moment.

A aquest efecte, només es poden considerar iniciats els procediments en què almenys la sol·licitud de l'interessat hagi estat registrada abans de la data esmentada d'entrada en vigor.

Disposició transitòria segona. *Títols concessionals.*

Els documents en què estiguin formalitzats els actuals títols habilitadors per dur a terme transports públics regulars de viatgers permanents d'ús general conserven la validesa.

No obstant això, a partir de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, s'ha de formalitzar en un document administratiu la modificació de les condicions recollides en els

títols habilitadors esmentats en tots els casos en què, de conformitat amb el que s'hi disposa, sigui preceptiu.

Disposició transitòria tercera. *Extinció de determinades concessions.*

La Direcció General de Transports per Carretera i els titulars de concessions el termini de vigència de les quals, per aplicació del que disposa l'apartat 4 de la disposició transitòria segona de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, expiri després de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret poden acordar que s'avanci l'extinció de la concessió fins a quatre anys respecte de la data en què correspondria per aplicació del que estableix el dit precepte.

En aquest supòsit, el concessionari esmentat, no obstant el que disposa l'article 95.2 del Reglament de la Llei d'ordenació dels transports terrestres, pot participar en el concurs que, si s'escau, es convoqui per atorgar una nova concessió destinada a cobrir serveis idèntics o similars als que prestava l'extinta, i conserva els drets que li corresponien en virtut del que disposa l'article 74.2 de la Llei d'ordenació dels transports terrestres i 73.3 del seu Reglament.

La mateixa regla és aplicable a les concessions resultants d'una unificació en què almenys una de les concessions unificades sigui conseqüència de la convalidació que regula el dit apartat 4 de la disposició transitòria segona de la Llei d'ordenació dels transports terrestres.

Disposició transitòria quarta. *Autoritzacions d'àmbit local.*

Les actuals autoritzacions de transport públic en vehicle pesant de mercaderies d'àmbit local conserven la seva vigència i radi d'acció, i el seu règim jurídic està sotmès a les disposicions del Reglament de la Llei d'ordenació dels transports terrestres i les seves normes de desplegament. No obstant això, i amb l'excepció que estableix la disposició transitòria segona, no s'han d'atorgar noves autoritzacions de transport públic en vehicle pesant d'àmbit local a partir de l'entrada en vigor del present Reial decret.

Les autoritzacions d'àmbit local domiciliades en les ciutats de Ceuta i de Melilla habiliten per dur a terme transport en la totalitat de l'àrea de la ciutat corresponent i, en règim de transport combinat, entre aquestes ciutats i qualsevol punt del territori peninsular espanyol, així com per tornar des d'aquest amb càrrega, però en cap cas per fer transport entre dos punts diferents del territori peninsular.

Les autoritzacions d'àmbit local domiciliades en qualsevol punt del territori peninsular espanyol habiliten per dur a terme transport entre el territori esmentat i Ceuta o Melilla en règim de transport combinat quan el seu radi d'acció, d'acord amb el que preveu l'apartat 1, sigui suficient per emparar el transport en la península fins al port en el qual el transport hagi de continuar, però no per fer transport interior en les ciutats esmentades. Així mateix, les autoritzacions esmentades habiliten per fer el retorn amb càrrega des de Ceuta o Melilla a un punt concret de la península, quan el seu radi d'acció sigui suficient per emparar el transport en la península des del port d'arribada fins al punt esmentat.

Amb l'acord previ amb les comunitats autònomes de les Illes Balears i de les Canàries, de conformitat amb el que preveu la disposició addicional vuitena de la Llei d'ordenació dels transports terrestres, en relació amb aquestes comunitats autònomes es pot establir un règim anàleg a l'establert per a Ceuta i Melilla.

Disposició transitòria cinquena. *Bescanvi de les targetes en què es documenten els títols habilitadors per dur a terme transport discrecional de mercaderies.*

Les targetes en què actualment es documenten les autoritzacions habilitadores per dur a terme transport discrecional de mercaderies, fins ara referides a determinats vehicles, s'han de substituir per altres de referides a l'empresa titular i les seves corresponents còpies certificades, ajustades al que disposa la nova redacció del títol IV del Reglament de la Llei d'ordenació dels transports terrestres, en els termes i d'acord amb els criteris i procediment que, a aquest efecte, ha d'establir el Ministeri de Foment en un termini de tres mesos, com a màxim, comptats des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que estableix el present Reial decret o el contradiguin.

Disposició final única. *Entrada en vigor.*

El present Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 27 d'octubre de 2006.

JUAN CARLOS R.

La ministra de Foment,
MAGDALENA ÁLVAREZ ARZA