

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA, RELACIONES CON LAS CORTES E IGUALDAD

**2289** *Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas reglamentarias en materia de formación de los conductores de los vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera.*

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, fue modificada en alguno de sus aspectos sustantivos por la Ley 9/2013, de 4 de julio.

Resultaba preciso revisar su Reglamento, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, para ajustar su contenido a dicha modificación legal, desarrollando adecuadamente los nuevos mandatos y prescripciones contenidos en la ley.

Se modifica, así, todo el régimen reglamentario relativo a la expedición y mantenimiento de las autorizaciones y demás títulos habilitantes para el ejercicio de las distintas actividades y profesiones afectadas por la legislación de transportes por carretera, dando entrada a la tramitación estrictamente electrónica de los correspondientes procedimientos administrativos, en los términos previstos por la ley.

Se desarrollan, por otra parte, los nuevos criterios legalmente establecidos en relación con el cumplimiento de los requisitos de establecimiento, capacidad financiera, honorabilidad y competencia profesional, que fueron introducidos en la Ley 16/1987, de 30 de julio, como consecuencia de lo dispuesto en el Reglamento (CE) 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera.

Las referidas modificaciones, entre las que se contempla la desaparición de la tarjeta de transporte como documento acreditativo de la correspondiente autorización, dan una nueva significación a la inscripción registral de las autorizaciones y demás títulos habilitantes para el ejercicio de las distintas actividades y profesiones reguladas en la normativa de transportes, lo que aconseja una redefinición de las funciones y reglas de funcionamiento del Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

Por otra parte, resultaba preciso adecuar el régimen de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general a las modificaciones introducidas en la Ley 16/1987, de 30 de julio, y a los criterios y reglas señalados en el Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) 1191/69 y (CEE) 1107/70 del Consejo.

En materia de infracciones y régimen sancionador, se da entrada a las infracciones tipificadas por el Reglamento (UE) 2016/403 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, por el que se completa el Reglamento (CE) 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la clasificación de infracciones graves de las normas de la Unión que pueden acarrear la pérdida de honorabilidad del transportista, y por el que se modifica el anexo III de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, que no se hallaban previamente tipificadas en la Ley 16/1987, de 30 de julio, así como a los criterios sancionadores señalados en dicho reglamento.

También se ha estimado procedente establecer nuevos criterios en relación con la documentación de control que las empresas de transporte de viajeros en autobús deben cumplimentar, reduciendo el número de documentos exigidos y facilitando la confección y conservación de estos.

Por fin, se ha considerado conveniente revisar la estructura del Comité Nacional del Transporte por Carretera para ajustar las secciones que lo integran a la evolución experimentada por las condiciones de ejercicio de la actividad por parte de las empresas transportistas y operadores de transporte de mercancías, de forma que la representatividad de dichas actividades en el Comité se ajuste a la realidad del mercado.

Las modificaciones introducidas en el Reglamento de la Ley 16/1987, de 30 de julio, en materia de autorizaciones hacen precisa una modificación paralela de la Orden reguladora de las autorizaciones de transporte sanitario, así como dar nueva regulación al régimen de expedición de los certificados de competencia profesional para el ejercicio del transporte, a fin de que guarden la adecuada congruencia con aquel. Otro tanto sucede con la Orden ministerial reguladora del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

Se ha tenido especialmente en cuenta al modificar el régimen jurídico de las autorizaciones de transporte de mercancías y de viajeros en autobús el contenido de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 8 de febrero de 2018, relativa a la inexigibilidad de contar con una flota mínima de vehículos para obtener la correspondiente autorización.

Se establece, por otra parte, un nuevo régimen para la expedición de los certificados de competencia profesional para el ejercicio del transporte, congruente con las modificaciones introducidas en el Reglamento de la Ley 16/1987, de 30 de julio, y con lo que se dispone en el ya citado Reglamento (CE) 1071/2009, que garantiza una total homogeneidad en los criterios aplicados para la confección y corrección de los exámenes y facilita a los centros de formación la organización de cursos preparatorios y a los aspirantes a la obtención del certificado la concurrencia a dichos exámenes.

Con independencia de lo anterior, se ha considerado necesario introducir algún cambio de menor entidad en el Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera, para facilitar la adaptación de la flota de ambulancias actualmente existente a la normativa UNE relativa a «Vehículos de transporte sanitario y sus equipos. Ambulancias de Carretera»; en el Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera, para mejorar la gestión de los cursos obligatorios de cualificación; y en el Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, para aclarar determinados criterios de aplicación.

La norma se adecua a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia, a los que debe sujetarse el ejercicio de la potestad reglamentaria, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En aplicación de los principios de necesidad y eficacia, la norma persigue un interés general al adaptar la normativa reglamentaria a la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, tras su modificación por la Ley 9/2013, de 4 de julio, así como a la normativa comunitaria en lo relativo a infracciones y sanciones y pérdida de honorabilidad.

Asimismo, esta norma proporciona coherencia a nuestro ordenamiento jurídico y es el instrumento más adecuado para ello, sin que exista ninguna alternativa regulatoria menos restrictiva de derechos. Cumple, por tanto, con los principios de proporcionalidad y seguridad jurídica.

En aplicación del principio de transparencia, se ha seguido durante la tramitación de esta norma lo dispuesto en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, además de posibilitar la participación activa de los destinatarios mediante el proceso de consultas al que se ha sometido la iniciativa.

En aplicación del principio de eficiencia, esta norma desarrolla determinadas medidas ya arbitradas en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes

Terrestres, que suponen una reducción de cargas administrativas, racionalizando de este modo la gestión de los recursos públicos. Destaca la tramitación electrónica de procedimientos, la eliminación de las tarjetas físicas en la que se documentaban las autorizaciones de transporte o la comprobación de documentos vía registros públicos, entre otras.

Asimismo, en cumplimiento de lo previsto en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, el proyecto de real decreto ha sido sometido al preceptivo trámite de consulta y audiencia mediante su puesta a disposición de los sectores afectados en la sede electrónica del Ministerio de Fomento. El texto se ha enviado al Consejo Nacional de Transportes Terrestres, al Comité Nacional del Transporte por Carretera y a los órganos competentes en materia de transporte de las distintas Comunidades Autónomas, así como a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

El presente real decreto se dicta en virtud de la habilitación para el desarrollo normativo que establecen, respectivamente la disposición adicional séptima y décima de la Ley 16/1987, de 30 de julio.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, conjuntamente con el del Interior por cuanto se refiere al artículo 5, con la de Sanidad, Consumo y Bienestar Social por cuanto se refiere a los artículos 6 y 9, con los del Interior y de Industria, Comercio y Turismo por cuanto se refiere al artículo 10, con la aprobación previa prevista en el artículo 26.5, quinto párrafo, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 15 de febrero de 2019,

DISPONGO:

**Artículo 1.** *Objeto.*

Este real decreto tiene por objeto adaptar el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y otras normas reglamentarias a las modificaciones introducidas en la citada Ley por la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, así como a las reglas y criterios sancionadores establecidos en el Reglamento (UE) 2016/403 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, por el que se completa el Reglamento (CE) 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la clasificación de infracciones graves de las normas de la Unión que pueden acarrear la pérdida de honorabilidad del transportista, y por el que se modifica el anexo III de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

**Artículo 2.** *Modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.*

El Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, queda modificado en los siguientes términos:

- Uno. Se suprimen los artículos 3, 4 y 5, que quedan sin contenido.  
Dos. El artículo 6.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. De conformidad con lo previsto en el artículo 38 de la LOTT, corresponde a las Juntas Arbitrales del Transporte el ejercicio de las siguientes funciones:

- a) Resolver las controversias de carácter mercantil surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre y de aquellos otros que tengan por objeto la prestación de las actividades auxiliares y complementarias del transporte reguladas en la LOTT.

Quedan, en todo caso, excluidas de la competencia de las Juntas las controversias de carácter laboral, penal o tributario.

b) Acordar el depósito de mercancías transportadas y, en su caso, enajenarlas, en los supuestos en que así se encuentra previsto en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

c) Realizar las funciones de peritación previstas en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.»

Tres. El artículo 7.2 queda redactado en los siguientes términos:

«2. Salvo que las partes hayan pactado previamente y por escrito la sumisión a una Junta concreta, la competencia territorial de las Juntas Arbitrales para realizar las actuaciones previstas en el apartado 1.a) del artículo anterior, vendrá determinada, a elección del demandante, por el origen o destino del transporte o por el domicilio de la empresa prestadora del servicio.

Cuando el demandante sea un consumidor o usuario de los definidos en la legislación para la defensa de los consumidores y usuarios, podrá optar además por la Junta competente en el lugar en que tenga su residencia habitual.

Cuando una controversia se plantee ante más de una Junta, será competente aquella ante la que se hubiera suscitado con anterioridad, debiendo abstenerse en su favor las restantes.»

Cuatro. El artículo 7.3 queda redactado en los siguientes términos:

«3. Las funciones previstas en el las letras b) y c) del apartado 1 del artículo anterior se realizarán por la Junta competente en el territorio en el que estén situadas las mercancías.»

Cinco. El artículo 9.3 queda redactado en los siguientes términos:

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

No obstante, el Presidente podrá acordar que se prescinda de la vista oral cuando la cuantía de la controversia no exceda de 100 euros. En ese supuesto, la secretaría de la Junta comunicará este acuerdo al reclamante y lo notificará a la parte contra la que se reclame, indicando a esta última que dispone de un plazo de diez días para formular las alegaciones que estime convenientes.»

Seis. El artículo 9.5 queda redactado en los siguientes términos:

«5. En el caso de que el reclamante o su representante no asistiera a la vista se le tendrá por desistido en su reclamación, a menos que el demandado se oponga a ello y la Junta le reconozca un interés legítimo en obtener una solución definitiva del litigio.

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

Siete. El artículo 10 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 10.

1. En ejecución de lo dispuesto en los artículos 32, 40 y 44 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, las Juntas Arbitrales podrán actuar como depositarias de las mercancías transportadas en los siguientes supuestos:

a) Cuando el porteador retenga las mercancías por impago del precio u otros gastos en los que haya incurrido con ocasión del transporte. En este caso, la

solicitud de depósito y enajenación deberá presentarse ante la Junta en el plazo máximo de diez días naturales, contados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 40.2 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

b) Cuando surjan impedimentos al transporte sin que puedan solicitarse instrucciones al cargador o este no las facilite.

c) Cuando no pueda realizarse la entrega, bien porque el destinatario no se halle en el domicilio indicado en la carta de porte, bien porque no se haga cargo de las mercancías en las condiciones establecidas en el contrato o se niegue a descargarlas correspondiéndole hacerlo o bien porque se niegue a firmar el documento de entrega, sin que en tales supuestos puedan solicitarse instrucciones al cargador o este no las facilite habiéndosele solicitado.

d) Cuando las mercancías transportadas corran riesgo de perderse o de sufrir daños graves, sin que hubiera tiempo para realizar la entrega ni para que sus dueños dispusieran de ellas o dieran instrucciones al respecto.

2. Podrá solicitarse que una Junta Arbitral enajene las mercancías que han sido transportadas, en los siguientes supuestos:

a) En el supuesto previsto en la letra a) del apartado anterior, siempre que la solicitud de enajenación se formalice en un plazo de diez días naturales, contados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 40.2 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

b) En los supuestos previstos en las letras b) y c) del apartado anterior, cuando los gastos de custodia sean excesivos en relación con el valor de la mercancía o bien cuando el porteador no haya recibido, en un plazo razonable, instrucciones de quien tiene el poder de disposición sobre las mercancías cuya ejecución resulte proporcionada a las circunstancias del caso.

c) En todos los supuestos contemplados en la letra d) del artículo anterior.

3. Las actuaciones de las Juntas Arbitrales del Transporte previstas en este artículo no prejuzgarán la resolución de los posibles conflictos jurídicos que pudieran suscitarse en relación con el cumplimiento del contrato de transporte. La reparación de los posibles daños indebidos que tales actuaciones pudieran causar será por cuenta de quien haya promovido la actuación de la Junta.»

Ocho. El artículo 11 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 11.

1. Las Juntas Arbitrales del Transporte únicamente podrán acordar el depósito o enajenación de mercancías a instancia de los interesados y, siempre que ello resulte posible, oírán previamente, de forma sumaria, a ambas partes.

2. La actuación de la Junta habrá de instarse por escrito en el que deberá indicarse la naturaleza y descripción de las mercancías, las razones por las que se solicita su depósito y, en su caso, su enajenación. El escrito deberá acompañarse de cuantos documentos justifiquen la solicitud.

3. Para el ejercicio de las funciones a que se refiere este artículo, las Juntas podrán disponer de locales u otros medios auxiliares adecuados o bien utilizar, a través de cualquier procedimiento admitido en derecho, espacios o medios ajenos, incluida la colaboración material de empresas o entidades públicas o privadas.

Las Juntas podrán denegar el depósito de las mercancías cuando no sea posible disponer de locales adecuados para ello.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados anteriores, el Ministro de Fomento podrá establecer otras reglas procedimentales cuando lo estime necesario para el adecuado desarrollo de las funciones previstas en el artículo anterior.»

Nueve. El artículo 12 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 12.

1. Como regla general, la enajenación de mercancías por parte de las Juntas Arbitrales se realizará mediante subasta, conforme a las reglas señaladas al efecto por el Ministro de Fomento, a la que darán la mayor publicidad posible.

2. Las Juntas solo podrán proceder a la venta directa de las mercancías en los siguientes supuestos:

a) Cuando por su naturaleza o estado de conservación o por la concurrencia de un accidente u otra causa técnica sobrevenida, no sea posible promover la subasta sin riesgo de que las mercancías se pierdan.

b) Cuando hubiera resultado desierta la subasta o el postor hubiera renunciado a la adjudicación.

c) Cuando el escaso valor de las mercancías que hayan de ser enajenadas resulte desproporcionado en relación con los gastos que previsiblemente generaría su venta mediante un procedimiento de concurrencia y licitación públicas.

3. Cuando el género o características de la mercancía que haya de enajenarse así lo aconsejen, la Junta podrá acordar, a petición del solicitante de la enajenación o del propietario de las mercancías con el consentimiento de aquél, que la enajenación se realice por medio de persona o entidad especializada, pública o privada.

4. Cuando la causa de la enajenación sea la satisfacción del precio del transporte, únicamente se enajenará la cantidad de mercancía necesaria para satisfacer dicho precio, los gastos del transporte y los gastos ocasionados por el depósito y la enajenación de las mercancías. Si, como consecuencia de la naturaleza o características de la mercancía que haya de ser enajenada, fuera necesario vender una cantidad superior, el excedente de la venta será entregado a quien justifique su derecho.

Si la cantidad obtenida con la enajenación de la mercancía no alcanza a cubrir en su totalidad la deuda y los gastos causados por la enajenación, el porteador podrá reclamar la diferencia.»

Diez. El artículo 29 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 29.

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

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 de la LOTT, el objeto de dichos observatorios será exclusivamente informativo y no supondrá, en ningún caso, limitación a la libre fijación de precios por las partes contratantes de transportes discrecionales de viajeros y mercancías o de actividades auxiliares y complementarias del transporte.»

Once. El artículo 33 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 33.

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 42.1 de la LOTT, la realización de transporte público de viajeros y mercancías estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello, expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de aquella Comunidad

Autónoma en que se domicilie dicha autorización, cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, en ejecución de lo que se establece en el artículo 42.2 de la LOTT, no será necesaria la previa obtención de autorización para realizar las siguientes modalidades de transporte público:

a) Transportes realizados en vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora.

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

c) Transportes realizados en vehículos de menos de 3 ruedas.

d) Transportes de mercancías realizados en vehículos cuya masa máxima autorizada no sea superior a 2 toneladas.

e) Transportes realizados íntegramente en recintos cerrados dedicados a actividades distintas del transporte terrestre, salvo en aquellos supuestos en que, por concurrir circunstancias de especial repercusión en el transporte de la zona, el órgano competente de la Administración de transportes, mediante resolución motivada, establezca expresamente la obligatoriedad de autorización.

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

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

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

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

j) Transportes realizados con ocasión de la impartición de clases prácticas destinadas a la obtención del permiso de conducción o del certificado de aptitud profesional de los conductores (CAP).

k) Transportes realizados utilizando vehículos históricos conceptuados como tales de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado por el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio.»

Doce. El artículo 34 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 34.

La obtención y mantenimiento de las distintas clases de autorizaciones de transporte público de viajeros o mercancías por carretera estará supeditada al cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 43 de la LOTT que en cada caso correspondan.»

Trece. El artículo 35 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 35.

1. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 43.1.a) de la LOTT, cuando el titular de la autorización tenga nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea, del Espacio Económico Europeo, o de cualquier otro Estado a cuyos ciudadanos se extienda dicho régimen de aplicación,

así como a los miembros de sus familias, habrá de resultar acreditado que cuenta con el correspondiente Número de Identificación Fiscal y que dicho Número no haya sido revocado por la Agencia Estatal de Administración Tributaria, y que cumple con los requisitos exigibles en la normativa aplicable a todos ellos.

Cuando el titular de la autorización tenga una nacionalidad distinta a las anteriores, habrá de acreditarse que cuenta con una autorización de residencia de larga duración o de residencia temporal y trabajo y, como en el supuesto anterior, con el correspondiente Número de Identificación Fiscal vigente y no revocado.

2. En la comprobación del cumplimiento de los requisitos señalados en el apartado anterior, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en los correspondientes registros del Ministerio del Interior y, en su caso, en los de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.»

Catorce. El artículo 36 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 36.

1. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 43.1.b) de la LOTT, habrá de resultar acreditado que la persona jurídica titular de la autorización reúne las siguientes condiciones:

- a) Que se encuentra inscrita en el Registro Mercantil o, en su caso, en el registro público que corresponda.
- b) Que tiene personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas que, en su caso, la integren.
- c) Que tiene ánimo de lucro.
- d) Que la realización de transporte público forma parte de su objeto social.

2. En la comprobación del cumplimiento de las condiciones señaladas en el apartado anterior, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en el Registro Mercantil, cuando la empresa estuviera obligada a inscribirse en este.

En caso contrario, la empresa habrá de acreditar documentalmente el cumplimiento de las mencionadas condiciones.

3. No obstante lo dispuesto con carácter general en este artículo, en caso de fallecimiento del titular de la autorización, podrá realizarse su novación subjetiva en favor de sus herederos de forma conjunta, por un plazo máximo de dos años.

Transcurrido dicho plazo, o antes si se produjera la adjudicación hereditaria, deberá cumplirse el requisito señalado en el apartado 1, revocándose, en caso contrario, dicha autorización. A tal efecto, se entenderá que se cumple el citado requisito cuando la autorización se ponga a nombre bien de uno de los coherederos como persona física, bien de una sociedad mercantil en la que participe como socio al menos uno de los coherederos.»

Quince. El artículo 37 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 37.

1. De conformidad con lo dispuesto en los artículos 42.1 y 43.1.c) de la LOTT, como regla general las autorizaciones se domiciliarán en el lugar en que, conforme a los datos obrantes en los registros de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, se encuentre el domicilio fiscal de la empresa.

No obstante, cuando la empresa pretenda que la autorización se domicilie en un lugar distinto, deberá acreditar documentalmente los siguientes extremos:

- a) Que su actividad principal no es la de transporte.
- b) Que la explotación de su actividad de transporte se desarrolla principalmente en ese lugar, en el que cuenta con un establecimiento de cuyo uso dispone en virtud de cualquier título jurídicamente válido.



2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, las autorizaciones de transporte interurbano en vehículos de turismo se domiciliarán en el lugar en que se encuentre domiciliada la licencia que habilita a su titular para realizar transporte urbano con el vehículo de que se trate.

Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor se domiciliarán en el lugar en que lo esté el vehículo a que hayan de referirse.

3. El cambio del domicilio de la empresa habrá de ser puntualmente comunicado al órgano competente para el otorgamiento de la autorización, quedando condicionada la modificación de esta a que se acrediten idénticos requisitos a los señalados en este artículo en relación con el nuevo domicilio.»

Dieciséis. El artículo 38 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 38.

1. Las autorizaciones de transporte habilitan para realizar transporte exclusivamente con los vehículos que se les hayan vinculado mediante la inscripción de su matrícula en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

2. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 43.1.d) de la LOTT, habrá de resultar acreditado que los vehículos con capacidad de tracción propia que se vayan a utilizar para realizar transporte al amparo de la autorización se encuentran matriculados en España y su titular dispone de ellos en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 54.2 de la LOTT.

En la comprobación del cumplimiento de este requisito, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en los registros de la Jefatura Central de Tráfico.

Cuando el titular de la autorización pretenda adscribir a esta un vehículo del que disponga en arrendamiento ordinario, deberá acreditar documentalmente la existencia del oportuno contrato con una empresa arrendadora.»

Diecisiete. El artículo 39 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 39.

«A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 43.1.e) de la LOTT, el titular de la autorización deberá comunicar al órgano competente para su otorgamiento la dirección de correo electrónico de que dispone para celebrar y documentar a distancia el contrato de transporte con sus clientes.

El cambio de dicha dirección de correo electrónico habrá de ser puntualmente comunicado, asimismo, al referido órgano competente.»

Dieciocho. El artículo 40 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 40.

1. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 43.1.f) de la LOTT en relación con las obligaciones fiscales de la empresa, habrá de resultar acreditado que esta reúne las siguientes condiciones:

a) Que se encuentra en situación de alta en el Censo de Obligados Tributarios, en el epígrafe correspondiente al ejercicio profesional de la actividad de transporte que resulte pertinente en función de la clase de autorización de que se trate.

b) Que no tiene deudas con el Estado o una Comunidad Autónoma en período ejecutivo.

2. En la comprobación del cumplimiento de las condiciones señaladas en el apartado anterior, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los

datos obrantes en los registros de la Agencia Estatal de Administración Tributaria o del órgano de la Comunidad Autónoma que, en su caso, cumpla idénticas funciones.

No obstante, aunque el cumplimiento del requisito señalado en la letra b) del apartado anterior no se deduzca de los datos obrantes en dichos registros, podrá considerarse cumplido si el interesado acredita documentalmente que sus deudas pendientes han sido aplazadas o fraccionadas por el órgano competente o que se ha acordado su suspensión con ocasión de la impugnación de las correspondientes liquidaciones.»

Diecinueve. El artículo 41 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 41.

1. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 43.1.f) de la LOTT en relación con las obligaciones de carácter laboral y social de la empresa, habrá de resultar acreditado que esta reúne las siguientes condiciones:

a) Que se encuentra inscrita en el régimen de la Seguridad Social que corresponda.

b) Que se encuentra al corriente en el pago de las cuotas o de otras deudas con la Seguridad Social.

2. En la comprobación del cumplimiento de las condiciones señaladas en el apartado anterior, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en los registros de la Tesorería General de la Seguridad Social.

No obstante, aunque el cumplimiento del requisito señalado en la letra b) del apartado anterior no se deduzca de los datos obrantes en dichos registros, podrá considerarse cumplido si el interesado acredita documentalmente que sus deudas pendientes con la Seguridad Social están aplazadas o fraccionadas por esta o se ha acordado su suspensión con ocasión de su impugnación.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en los dos apartados anteriores, quienes intervengan como portadores en la realización de un transporte únicamente podrán ejercer su actividad utilizando personal encuadrado en su propia organización empresarial, de conformidad con lo que se dispone en el artículo 54.3 de la LOTT.

No obstante, se admitirá que las unidades móviles de fabricación de explosivos sean conducidas por personal ajeno a la empresa, siempre que así resulte necesario por razones de seguridad en aplicación de su normativa específica.

En todo caso, los conductores de los vehículos utilizados para la realización de un transporte deberán encontrarse en situación de alta en el Régimen de la Seguridad Social que, en cada caso, corresponda.»

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

«Artículo 42.

1. De conformidad con lo que se dispone en el artículo 51 de la LOTT, la Administración deberá visar bienalmente todas las autorizaciones de transporte, con arreglo a los plazos que, a tal efecto, señale la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.

No obstante, la Dirección General de Transporte Terrestre podrá establecer una frecuencia distinta en relación con alguna modalidad de autorizaciones de transporte cuando las condiciones exigidas para su obtención, o una parte significativa de estas, ya sean objeto de revisión periódica por otras circunstancias.

2. En dicho visado, el órgano que en cada caso resulte competente para la expedición de las autorizaciones deberá comprobar que continúan cumpliéndose todas las condiciones exigidas para su obtención y mantenimiento.

Cuando, con ocasión del visado, se detecte el incumplimiento de alguna de tales condiciones, el órgano competente requerirá al titular de la autorización para que,

en un plazo de diez días, acredite su efectivo cumplimiento. De no resultar acreditado tal extremo en el referido plazo, la autorización perderá automáticamente su validez, sin necesidad de una declaración expresa de la Administración en ese sentido, si bien el órgano competente deberá notificarlo a quien era su titular.

En el caso de autorizaciones referidas a un conjunto de vehículos, cuando solo se hubiese detectado el incumplimiento de los requisitos relativos a un determinado vehículo, únicamente se excluirá este de la relación de los que se encuentren vinculados a la autorización.

3. Las autorizaciones de transporte público invalidadas por no haber sido acreditados los requisitos exigidos para su visado podrán ser rehabilitadas por el órgano competente para su expedición, si así se solicita, dentro del período de un año contado a partir de la notificación prevista en el apartado anterior y resulta acreditado el cumplimiento de todas las condiciones exigidas para su obtención y mantenimiento.»

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

«Artículo 43.

1. Lo dispuesto en el artículo anterior no es óbice para que la Administración pueda comprobar en cualquier momento el adecuado cumplimiento de las condiciones exigidas para la obtención y mantenimiento de una autorización de transporte por parte de su titular.

Cuando, con ocasión de una de dichas comprobaciones, detecte el incumplimiento de alguna de tales condiciones, el órgano competente deberá proceder a su suspensión, en los términos previstos en el artículo 52 de la LOTT.

2. En todo caso, los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre deberán controlar anualmente al menos al veinticinco por ciento de las empresas obligadas a cumplir el requisito de competencia profesional cuyas autorizaciones no hayan de ser visadas ese año, con el objeto específico de comprobar que continúan contando con una persona que ejerza las funciones de gestor de transporte con la vinculación señalada en el artículo 111.

Sin perjuicio de la incoación del correspondiente procedimiento sancionador, cuando detecten el incumplimiento de esa condición deberán comunicarlo inmediatamente, en ejecución de lo que se dispone en el artículo 143.3 de la LOTT, a la Oficina Territorial de Registro de Empresas y Actividades de Transporte competente por razón del domicilio de la autorización, la cual, a su vez, deberá proceder de conformidad con lo dispuesto en el artículo 52 de la LOTT.»

Veintidós. El artículo 44 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 44.

1. Quien pretenda obtener una autorización de transporte público de viajeros en autobús nueva deberá acreditar que dispone, en los términos previstos en el artículo 38, al menos de un vehículo que, en el momento de solicitar la autorización, no podrá superar la antigüedad de dos años, contados desde su primera matriculación.

La adscripción de nuevos vehículos a una autorización de transporte público de viajeros en autobús ya existente estará condicionada a que resulte acreditado que la capacidad financiera de la empresa se ajusta al nuevo número de vehículos. En todo caso, los nuevos vehículos deberán cumplir las condiciones señaladas en el artículo 38.

2. Quien pretenda obtener una autorización de transporte público de mercancías nueva deberá acreditar que dispone, en los términos previstos en el artículo 38, al menos de un vehículo que, en el momento de solicitar la autorización, no podrá superar la antigüedad de cinco meses, contados desde su primera matriculación.

La adscripción de nuevos vehículos a una autorización de transporte público de mercancías ya existente, así como la sustitución de alguno de los que ya se encontraban adscritos, deberá ser autorizada por el órgano competente mediante su anotación registral. El otorgamiento de dicha autorización estará condicionado al cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) El nuevo vehículo deberá cumplir las condiciones señaladas en el artículo 38.
- b) La capacidad financiera de la empresa deberá ser suficiente en relación con el número de vehículos resultante de la nueva adscripción.
- c) La antigüedad media de la flota adscrita a la autorización después de la incorporación del nuevo vehículo o la sustitución de uno de los que se encontraban adscritos, no podrá superar la que dicha flota tenía antes de la nueva adscripción o sustitución.

No se tendrá en cuenta lo dispuesto en la letra c) cuando los nuevos vehículos que se pretenden adscribir a la autorización sean todos los que hasta ese momento se hallaban adscritos a otra autorización de transporte público a la que su titular renuncie simultáneamente.

3. Los titulares de las autorizaciones de transporte público de viajeros en autobús o de mercancías podrán excluir en cualquier momento los vehículos que tengan por conveniente de la relación de los que se encontrasen adscritos a la autorización, comunicándose al órgano competente a efectos de que realice la oportuna anotación registral.

4. En ningún caso se otorgará una nueva autorización cuando el interesado sea titular de otra autorización de transporte de mercancías o viajeros cuya validez se encuentre, por cualquier causa suspendida o se halle en período de rehabilitación tras haber sido caducada por falta de visado, salvo que previamente renuncie a ésta.»

Veintitrés. El artículo 45 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 45.

Las autorizaciones de transporte público de viajeros en autobús y de transporte público de mercancías podrán ser transmitidas a otros titulares, siempre que la Administración así lo autorice, realizando la oportuna anotación a favor del nuevo titular en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

El otorgamiento de dicha autorización estará condicionado al cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Que el adquirente no sea previamente titular de una autorización de transporte igual a la que pretende adquirir.
- b) Que el adquirente pase a disponer, a través de cualquiera de las modalidades previstas en el artículo 38, de todos los vehículos que se encuentren adscritos a la autorización en el momento de ser transmitida.
- c) Que el adquirente cumpla todos los requisitos exigidos para la obtención de la autorización que pretende adquirir, con excepción de los relativos a la antigüedad inicial de los vehículos señalada en el artículo anterior.»

Veinticuatro. El artículo 46 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 46.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 146.5 de la LOTT, el pago de las sanciones pecuniarias, impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por infracciones a la legislación de transportes será requisito necesario para que la Administración otorgue al infractor cualquier nueva autorización o lleve a cabo cualquiera de las actuaciones relativas al visado, rehabilitación o transmisión de autorizaciones preexistentes o levante su suspensión.»

Veinticinco. El artículo 47 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 47.

El Registro de Empresas y Actividades de Transporte se llevará por medios electrónicos de conformidad con lo dispuesto en este Reglamento.»

Veintiséis. El artículo 48 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 48.

Corresponde a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento la realización de las funciones atribuidas a la Oficina Central del Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

Tendrán la consideración de Oficinas Territoriales todos aquellos centros de la Administración General del Estado o de las Comunidades Autónomas a los que, en virtud de competencias propias o delegadas, corresponda otorgar alguno de los títulos habilitantes exigidos por las normas de ordenación de los transportes terrestres, adoptar cualquier resolución en relación con los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general de competencia estatal o imponer sanciones por la comisión de alguna de las infracciones relacionadas en los artículos 197, 198 y 199.»

Veintisiete. El artículo 49 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 49.

1. Son funciones de la Oficina Central del Registro de Empresas y Actividades de Transporte:

a) El diseño, desarrollo y mantenimiento de los programas y aplicaciones informáticas de gestión del Registro.

b) El mantenimiento de las instalaciones y equipamiento necesario para el adecuado funcionamiento del servidor central del Registro.

c) La inscripción de la pérdida de honorabilidad de una persona y su comunicación a esta y al órgano competente por razón del territorio, en los términos previstos en los artículos 118 y 120.

d) El mantenimiento del Portal Público de Consulta regulado en el apartado siguiente, que deberá resultar accesible.

e) El mantenimiento de los bancos de preguntas y supuestos prácticos que hayan de utilizarse en los exámenes para la obtención de las distintas habilitaciones y certificaciones personales establecidas en la legislación de transportes terrestres.

2. En ejecución de lo que se dispone en el artículo 53.6.a) de la LOTT, la Oficina Central del Registro mantendrá operativo el Portal Público de Consulta al Registro de Empresas y Actividades de Transporte, mediante el que se dará publicidad plena, a través de la página web del Ministerio de Fomento, a los siguientes datos:

a) Títulos habilitantes en vigor de los que, en cada momento, se encuentra en posesión una persona, identificada por su nombre o razón social y Número de Identificación Fiscal, con indicación, en su caso, de la matrícula de los vehículos adscritos a estos.

b) Contenido íntegro y actualizado de los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general de titularidad estatal, así como de sus anexos.

3. Excepcionalmente, la Oficina Central realizará la anotación relativa a una actuación administrativa referida a uno de los títulos, contratos o sanciones a que hace referencia el artículo 53.1 de la LOTT, cuando no le resulte posible hacerlo por razones técnicas a la Oficina Territorial correspondiente.»

Veintiocho. El artículo 50 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 50.

1. Corresponde a cada una de las Oficinas Territoriales del Registro de Empresas y Actividades de Transporte la inscripción de las actuaciones que realice en relación con los títulos, contratos y sanciones a que hace referencia el artículo 53.1 de la LOTT, de conformidad con lo dispuesto en este Reglamento.

Excepcionalmente, cuando en un determinado supuesto no le resulte posible hacerlo por razones técnicas, la Oficina Territorial de que se trate podrá solicitar que la inscripción de una determinada actuación se realice por la Oficina Central del Registro, acompañando su petición de la resolución motivada del órgano competente en que se acuerde dicha actuación.

2. Cualquier certificación o informe relativo a los datos obrantes en el Registro en relación con una empresa, título habilitante o contrato de gestión deberá ser emitida por la Oficina Territorial a la que corresponda su anotación.

A estos efectos, el interesado deberá concretar la empresa, título habilitante o contrato a que se refiere su solicitud, no admitiéndose las solicitudes genéricas o que pretendan un volcado de todos los datos del Registro.

Las certificaciones o informes sobre las sanciones impuestas a una empresa se emitirán, en todo caso, por el órgano competente sobre la autorización en que aquella se ampara para realizar transporte.

3. Corresponde asimismo a las Oficinas Territoriales el mantenimiento de los terminales y demás equipamiento necesario para acceder al servidor central del Registro.»

Veintinueve. Se añade el siguiente enunciado entre los artículos 50 y 51:

## «CAPÍTULO IV

### **Gestión electrónica de los procedimientos»**

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

«Artículo 51.

1. En ejecución de lo dispuesto en el artículo 56 de la LOTT, los órganos administrativos competentes para el otorgamiento de las distintas autorizaciones y habilitaciones contempladas en dicha Ley y en sus normas de desarrollo, llevarán a cabo cualquier notificación, requerimiento o comunicación que hayan de realizar a los titulares o solicitantes de las mismas por medios electrónicos, resultando de aplicación, a tal efecto, lo dispuesto en la legislación general sobre procedimiento administrativo común de las Administraciones públicas en materia de notificaciones electrónicas.

2. Los titulares o solicitantes de las autorizaciones y habilitaciones reguladas en la LOTT y en sus normas de desarrollo, deberán formular cualquier solicitud o comunicación relativa a dichas autorizaciones y habilitaciones a través de la sede electrónica del Ministerio de Fomento, utilizando para ello las aplicaciones específicas que, en su caso, haya diseñado la Oficina Central del Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

3. Cualquier alegación, comunicación o remisión de documentación a la Administración por parte de la empresa interesada en el curso de un procedimiento de inspección o sancionador habrá de ser realizada por aquella utilizando, asimismo, medios electrónicos, en los términos previstos en el apartado anterior.»

Treinta y uno. Se suprime el siguiente enunciado contenido entre los artículos 51 y 52:

«CAPÍTULO IV

**Cooperativas»**

Treinta y dos. El artículo 52 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 52.

Las notificaciones que los órganos competentes de la Administración de transportes hayan de realizar a personas físicas que no sean titulares o solicitantes de alguna de las autorizaciones o habilitaciones contempladas en la LOTT se podrán realizar por medios electrónicos cuando aquellas así lo hayan solicitado o consentido expresamente. Esta solicitud o consentimiento podrá, en todo caso, emitirse y recabarse por medios electrónicos.

Cuando no se dé el supuesto anteriormente señalado, las notificaciones se dirigirán al domicilio del interesado que figure en el registro o registros en que deba estar inscrito legalmente.»

Treinta y tres. El artículo 53 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 53.

Deberán utilizar los programas y aplicaciones informáticas diseñados por la Oficina Central del Registro de Empresas y Actividades de Transporte para su gestión todos aquellos órganos administrativos que, ya sea en el ejercicio de competencias propias o delegadas, tramiten alguno de los procedimientos señalados a continuación:

- a) Otorgamiento, visado, modificación, suspensión o extinción de títulos que habiliten para el ejercicio de las actividades y profesiones reguladas en la LOTT o en las normas dictadas para su desarrollo.
- b) Adjudicación, modificación o extinción de contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general de titularidad estatal.
- c) Instrucción y resolución de procedimientos sancionadores por la comisión de infracciones relacionadas en los artículos 197, 198 y 199.»

Treinta y cuatro. El artículo 55 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 55.

1. La representatividad de las asociaciones profesionales de transportistas y de empresas de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, a efectos de su colaboración y participación en funciones administrativas, se hará constar en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte. Dicha representatividad se establecerá en relación con cada una de las distintas clases o modalidades de transporte por carretera o de actividades auxiliares o complementarias de este que constituyan sección o subsección en el Comité Nacional del Transporte por Carretera, determinándose la misma en función de los siguientes criterios:

- a) Para cada clase o modalidad de transporte, la representatividad vendrá determinada en función del número de empresas miembro de cada asociación y del número de vehículos que aquellas tengan adscritos a las autorizaciones de que sean titulares.

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

Para determinar la representatividad de las asociaciones de transporte público internacional de mercancías se tendrán en cuenta el número de empresas miembro de cada asociación y el número de autorizaciones de transporte internacional o de copias autorizadas de estas de que sean titulares, tanto si se trata de licencias comunitarias como de otras autorizaciones bilaterales o multilaterales.

b) La representatividad de las asociaciones de operadores de transporte de mercancías se determinará en función del número de empresas miembro de cada asociación titulares de autorización de operador de transporte o habilitadas para intermediar en la contratación de transporte de conformidad con lo dispuesto en la letra a) del artículo 159.1 y del número de trabajadores que aquellas tengan en situación de alta en el régimen que corresponda de la Seguridad Social.

c) La representatividad de las asociaciones de arrendadores de vehículos sin conductor se determinará en función del número de empresas miembro de cada asociación y del número de locales de sede central y sucursales o locales auxiliares de los que aquellas sean titulares y hayan sido debidamente comunicados a la Administración.

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

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

a) La representatividad de las asociaciones a que se refiere la letra a) del apartado anterior será igual a la suma del número de empresas asociadas, multiplicado por 0,20, más el número de vehículos que estas tengan adscritos a las autorizaciones de transporte de la clase de que se trate de las que tales empresas sean titulares, multiplicado por 0,80.

b) La representatividad de las asociaciones a que se refiere la letra b) del apartado anterior será igual a la suma del número de empresas asociadas, multiplicado por 0,20, más el número de trabajadores que estas tengan en situación de alta en la Seguridad Social, multiplicado por 0,80.

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

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

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

Treinta y cinco. Se suprime la letra b) del artículo 56.1, que queda sin contenido.

Treinta y seis. El artículo 57 queda redactado en los siguientes términos:



«Artículo 57.

1. El Departamento de Transporte de Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera se estructura en las siguientes secciones:

- a) Sección de transporte público interurbano de viajeros en autobús.
- b) Sección de transporte público urbano de viajeros en autobús.
- c) Sección de transporte público interurbano de viajeros en vehículos de turismo.
- d) Sección de arrendamiento de vehículos con conductor.
- e) Sección de transporte público sanitario.
- f) Sección de arrendamiento de vehículos sin conductor.
- g) Sección de agencias de viajes.
- h) Sección de estaciones de autobuses.

2. El Departamento de Transporte de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera se estructura en las siguientes secciones:

- a) Sección de transporte público nacional de mercancías.
- b) Sección de transporte público internacional de mercancías.
- c) Sección de operadores de transporte de mercancías.
- d) Sección de centros de transporte y logística de mercancías.»

Treinta y siete. El artículo 58 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 58.

1. Las asociaciones profesionales estarán representadas en las distintas secciones y, en su caso, subsecciones del Comité con un número de votos igual al porcentaje de representatividad que las mismas tengan, por aplicación de los criterios establecidos en el artículo 55, en relación con el conjunto de asociaciones que formen parte de la sección de que se trate. Las fracciones de dichos porcentajes inferiores a la unidad se suprimirán adoptando la cifra anterior o posterior según que las mismas sean respectivamente iguales o inferiores a 0,5 o superiores a dicha fracción.

2. El Ministro de Fomento, con el fin de procurar un eficaz funcionamiento del Comité, asegurando la debida representatividad de sus miembros, podrá determinar la exigencia de límites mínimos de afiliación, así como de implantación territorial, de las asociaciones, a efectos de posibilitar su participación en el Comité.»

Treinta y ocho. El artículo 60 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 60.

1. Cuando un asunto afecte a más de una o a todas las secciones del Departamento de Transporte de Viajeros, los acuerdos serán adoptados conjuntamente por las secciones afectadas o por el pleno del Departamento.

A tal efecto el número de votos que corresponderá a cada sección será el siguiente:

- a) Sección de transporte público interurbano de viajeros en autobús: 50 votos.
- b) Sección de transporte público urbano de viajeros en autobús: 15 votos.
- c) Sección de transporte público interurbano de viajeros en vehículos de turismo: 15 votos.
- d) Sección de arrendamiento de vehículos con conductor: 3 votos.
- e) Sección de transporte público sanitario: 5 votos.
- f) Sección de agencias de viaje: 15 votos.
- g) Sección de arrendamiento de vehículos sin conductor: 7 votos.
- h) Sección de estaciones de autobuses: 5 votos.

2. Cuando un asunto afecte a más de una o a todas las secciones del Departamento de Transporte de Mercancías, los acuerdos serán adoptados conjuntamente por las secciones afectadas o por el pleno del Departamento.

A tal efecto el número de votos que corresponderá a cada sección será el siguiente:

- a) Sección de transporte público nacional de mercancías: 55 votos.
- b) Sección de transporte público internacional de mercancías: 20 votos.
- c) Sección de operadores de transporte de mercancías: 45 votos.
- d) Sección de centros de transporte y logística de mercancías: 5 votos.

3. A efectos de las votaciones que afecten a más de una sección, el número de votos que corresponderá a cada asociación integrante de cada una de las secciones afectadas, vendrá determinado por la aplicación de la fórmula siguiente:

$$D = (S \times V)/100$$

En la cual:

D = número de votos que corresponde a la asociación de que se trate en las votaciones que afecten a más de una sección del Departamento.

S = número de votos que corresponde a la sección en que se encuentra incluida la asociación de que se trate conforme a lo previsto en este artículo.

V = número de votos que corresponden a la asociación de que se trate dentro de la sección a la que pertenece.»

Treinta y nueve. El artículo 61 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 61.

De conformidad con lo que se dispone en el artículo 70 de la LOTT, el establecimiento de un nuevo servicio público de transporte regular de viajeros de uso general se acordará por la Administración, bien por propia iniciativa o bien por iniciativa de los particulares, teniendo en cuenta las demandas actuales y potenciales de transporte, los medios existentes para servirlos, las repercusiones de su inclusión en la red de transporte, y el resto de las circunstancias sociales que afecten o sean afectadas por dicho establecimiento.»

Cuarenta. El artículo 62 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 62.

Los particulares, u otras Entidades públicas o privadas, podrán solicitar a la Dirección General de Transporte Terrestre que promueva el establecimiento de un nuevo servicio público de transporte regular de viajeros de uso general. A tal efecto, deberán hacer constar en su solicitud los datos esenciales del servicio que propongan y las razones que, a su juicio, justificarían su establecimiento.

La formulación de dicha solicitud no implicará, en ningún caso, la adquisición por el solicitante de derecho o preferencia alguna en orden a la gestión del servicio que, en su caso, pudiera llegar a crearse.

Cuando la Dirección General de Transporte Terrestre aprecie la existencia de razones objetivas de interés general que pudieran justificar el establecimiento del servicio solicitado, iniciará el procedimiento tendente a ello. En caso contrario, denegará la petición y su resolución al efecto pondrá fin a la vía administrativa.»

Cuarenta y uno. El artículo 63 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 63.

El procedimiento para establecer un nuevo servicio se iniciará por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento mediante la elaboración de un anteproyecto, en el que incluirá:

- a) Memoria justificativa de la necesidad del servicio y de la procedencia de su establecimiento.
- b) Descripción detallada de los tráficos a realizar y plano de los itinerarios previstos, con los datos principales de las poblaciones comprendidas, así como de las coincidencias relevantes de itinerario con otros servicios preexistentes.
- c) Estudio de las demandas potenciales de transporte y de los medios ya existentes para atenderlas, así como de las repercusiones de la inclusión del nuevo servicio en la red de transporte.
- d) Estudio económico de las condiciones de explotación del servicio.
- e) Propuesta acerca de la modalidad administrativa de gestión del servicio y, en su caso, previsión del plazo de vigencia del contrato de gestión.
- f) Cualesquiera otras circunstancias o análisis que la Dirección General de Transporte Terrestre estime precisas para determinar la necesidad del servicio, su configuración o su régimen de explotación.»

Cuarenta y dos. El artículo 64 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 64.

1. El estudio económico de las condiciones de explotación del servicio contenido en el anteproyecto deberá reflejar, al menos, los siguientes extremos:

- a) El volumen anual de tráfico previsto.
- b) El número de expediciones que habrían de realizarse y el número y características de los vehículos que deberían utilizarse para prestar del servicio, atendiendo al volumen de tráfico previsto.
- c) Las instalaciones fijas cuya utilización se considere precisa para el adecuado desarrollo del servicio.
- d) La dotación de personal mínima con que sería necesario contar para garantizar la adecuada prestación del servicio.
- e) La estructura de costes del servicio.
- f) El índice de ocupación previsto.
- g) Una estimación de los costes vehículo-kilómetro y viajero-kilómetro que generaría la prestación del servicio.
- h) En su caso, los criterios acerca de la compensación de las obligaciones de servicio público que recaerían sobre el futuro contratista del servicio.

2. Como regla general, el estudio económico solo tendrá en cuenta el número mínimo de vehículos que sería necesario adscribir de forma exclusiva o predominante a la prestación del servicio para garantizar su continuidad en condiciones ordinarias.

3. El estudio económico no podrá contemplar la utilización de estaciones de transporte que no cumplan las condiciones previstas en los artículos 183 y 184, salvo que no exista otra alternativa para la adecuada prestación del servicio.

4. Para determinar la dotación mínima de personal, el estudio económico únicamente tendrá en cuenta el número de conductores que resultaría imprescindible para atender las expediciones previstas cumpliendo las condiciones establecidas en la reglamentación sobre jornada laboral y sobre tiempos de conducción y descanso de los conductores.»

Cuarenta y tres. El artículo 65 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 65.

1. En aplicación de lo que se dispone en el artículo 72.1 de la LOTT, como regla general los servicios de nueva creación no podrán incluir tráficos coincidentes con los que ya se encuentren atendidos por otros servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general preexistentes.

Únicamente se podrán incluir tráficos que coincidan con los de otros servicios en los siguientes supuestos:

a) Cuando el servicio deba prestarse en la zona de influencia de núcleos urbanos con una población de derecho igual o superior a 50.000 habitantes, hasta las distancias máximas siguientes medidas en línea recta desde el centro de dichos núcleos:

Poblaciones de más de un millón de habitantes, 20 kilómetros.

Poblaciones de entre 500.001 y un millón de habitantes, 15 kilómetros.

Poblaciones de entre 150.001 y 500.000 habitantes, 10 kilómetros.

Poblaciones de entre 50.000 y 150.000 habitantes, 5 kilómetros.

No obstante, mediante acuerdo conjunto del Ministerio de Fomento y de la Comunidad Autónoma afectada, por razones fundadas de interés general, podrán establecerse distancias distintas en relación con poblaciones concretas.

b) Cuando la Administración requiera al contratista de un servicio público de transporte regular de uso general que aumente el número de expediciones que viene realizando, por resultar estas insuficientes para atender un incremento de la demanda, y aquel manifieste expresa o tácitamente su desinterés en atenderlas, sin que la Administración decida imponerle dicho aumento con carácter forzoso.

En todos los casos señalados en la letra a), deberá justificarse en el anteproyecto elaborado por la Dirección General de Transporte Terrestre tanto la conveniencia de establecer tráficos coincidentes como que los servicios que los incluyen son globalmente distintos.

2. La Administración establecerá las medidas que, en su caso, resulten precisas para coordinar y armonizar las condiciones de prestación de los servicios coincidentes, tales como el régimen tarifario, la frecuencia y horario de las expediciones u otras. A tal efecto, podrá señalar condiciones para los tráficos coincidentes distintas a las establecidas para el resto de los atendidos por los servicios de que se trate.»

Cuarenta y cuatro. El artículo 66 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 66.

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 71 de la LOTT, los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se prestarán, como regla general, por la empresa a la que la Administración adjudique el correspondiente contrato de gestión en la modalidad de concesión.

No obstante, cuando existan razones especiales que lo justifiquen, las cuales deberán acreditarse en el anteproyecto elaborado por la Dirección General de Transporte Terrestre, la Administración podrá decidir que la gestión del servicio se lleve a cabo a través de cualquier otra de las modalidades de contratación previstas en la legislación general sobre contratos del sector público para esta clase de contratos.

La duración del contrato de gestión de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general se determinará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 72.4 de la LOTT.

A tal efecto, únicamente se tendrán en cuenta aquellas características del servicio reflejadas en el estudio económico incluido en el anteproyecto elaborado por la Dirección General de Transporte Terrestre, valorando muy especialmente el volumen de tráfico previsto y la amortización de los vehículos y demás activos que, en su caso, hayan de adscribirse exclusiva o predominantemente a la prestación del servicio.

2. Excepcionalmente, procederá la gestión pública directa de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general cuando así lo justifique un interés público concreto o cuando la gestión indirecta no se ajuste a su especial carácter o naturaleza o resulte inadecuada para satisfacer los objetivos económicos o sociales perseguidos con su establecimiento.

Cuando se den tales circunstancias, que deberán resultar acreditadas en el anteproyecto elaborado por la Dirección General de Transporte Terrestre, la Administración podrá prestar directamente el servicio de que se trate, utilizando para ello cualquiera de las fórmulas que sobre la gestión empresarial pública admite la legislación vigente.»

Cuarenta y cinco. El artículo 67 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 67.

1. La Dirección General de Transporte Terrestre anunciará, en la página web del Ministerio de Fomento, la apertura de un período de información pública del anteproyecto de establecimiento del nuevo servicio y, simultáneamente, recabará el informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y de las Comunidades Autónomas afectadas por los tráficos del servicio.

2. Durante los treinta días siguientes a dicho anuncio, el anteproyecto podrá ser examinado en la página web del Ministerio de Fomento.

Dentro de ese plazo, los interesados podrán formular a la Dirección General de Transporte Terrestre las alegaciones que estimen convenientes a través de la Sede Electrónica del Ministerio de Fomento.

3. Finalizado el plazo de información pública, el Ministro de Fomento, a propuesta de la Dirección General de Transporte Terrestre, previa valoración técnica, económica y jurídica de las alegaciones presentadas y de los informes emitidos, y una vez introducidas las modificaciones que, como consecuencia de estos, estime pertinentes, elevará el anteproyecto de establecimiento del nuevo servicio al Consejo de Ministros para su aprobación, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.»

Cuarenta y seis. El artículo 68 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 68.

1. En ejecución de lo que se dispone en el artículo 73.2 de la LOTT, la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, tomando como base el proyecto aprobado por el Consejo de Ministros, aprobará el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas por las que se haya de regir el contrato de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros por carretera de que se trate.

2. El pliego contendrá las siguientes cláusulas administrativas particulares:

- a) Los tráficos que definen el servicio.
- b) El itinerario o las infraestructuras por los que concretamente haya de discurrir el servicio, cuando resulte pertinente.
- c) La modalidad de contratación de la gestión del servicio, atendiendo a lo dispuesto en el artículo 66.

d) El procedimiento que se seguirá para la adjudicación del contrato, atendiendo a lo dispuesto en el artículo 73.1 de la LOTT y, cuando esta haya de llevarse a cabo mediante procedimiento abierto, el régimen de ponderación de bajas temerarias o desproporcionadas, en concordancia con las prescripciones del artículo 74.4 de la referida Ley.

e) Las condiciones mínimas de solvencia técnica, profesional y económica que, en su caso, deberá cumplir el contratista a fin de que resulte garantizada la adecuada prestación del servicio de que se trate de forma continuada.

f) El derecho del contratista a hacer propia, en su caso, la totalidad o una parte de los ingresos derivados de la explotación del servicio.

g) Los criterios o fórmulas de aplicación para la revisión de las tarifas que hayan de abonar los usuarios.

h) Otras compensaciones a las que, en su caso, tenga derecho el contratista por la prestación del servicio, indicando los parámetros sobre cuya base habrán de calcularse.

i) El canon o participación que, en su caso, haya de satisfacer el contratista a la Administración y los parámetros sobre cuya base habrá de calcularse, conforme a criterios de proporcionalidad, sin que afecte significativamente a la estructura de costes del servicio.

j) Las instalaciones fijas que haya de aportar el contratista para la prestación del servicio, únicamente cuando así se hubiese previsto expresamente en el proyecto aprobado por el Consejo de Ministros y resulte acreditado que persisten las circunstancias que, en su momento, justificaron dicha previsión.

k) Las máquinas o herramientas o, en su caso, los medios electrónicos, informáticos o telemáticos de que deberá proveerse el contratista para facilitar a la Administración el adecuado control de los datos de explotación del servicio y de los ingresos generados por su prestación.

l) El compromiso del contratista de someterse al arbitraje de las Juntas Arbitrales del Transporte en relación con cualquier controversia con los usuarios acerca de la prestación del servicio.

m) El plazo de duración del contrato.

n) Cualesquiera otros pactos o condiciones que estime pertinentes la Dirección General de Transporte Terrestre para definir correctamente los derechos y obligaciones de la Administración titular del servicio y del contratista.»

3. El pliego contendrá las siguientes prescripciones técnicas:

a) La clase y el número mínimo de vehículos que el contratista deberá adscribir a la prestación del servicio.

b) Las condiciones mínimas de seguridad, accesibilidad y medioambientales que deberán reunir los vehículos destinados a la prestación del servicio.

c) Las condiciones mínimas de confort y habitabilidad u otras características técnicas que, en su caso, la Dirección General de Transporte Terrestre estime necesario que cumplan los vehículos destinados a la prestación del servicio.

d) La antigüedad máxima de los vehículos adscritos a la prestación del servicio, cuando resulte pertinente.

e) La dotación mínima de personal que el contratista deberá adscribir a la prestación del servicio.

f) Cuando se trate de un servicio que ya venía prestándose, los empleados del anterior contratista en cuya relación laboral deberá subrogarse el adjudicatario.

g) Las rutas de transporte que integran el servicio y el número de expediciones de transporte que, como mínimo, deberá realizar el contratista en cada una de ellas.

h) Las prestaciones que, como mínimo, deberán recibir los viajeros además de su transporte y el de sus equipajes.

i) El régimen tarifario de aplicación a los viajeros.

j) El valor anual medio estimado del contrato.

k) Cualesquiera otras prescripciones relativas a las condiciones de prestación del servicio que estime pertinentes la Dirección General de Transporte Terrestre.

4. En el propio pliego de condiciones y en el anuncio de licitación del contrato, la Dirección General de Transporte Terrestre detallará la documentación a presentar por los licitadores, los elementos del pliego sobre los que aquellos podrán proponer variantes o mejoras y los criterios de valoración que se aplicarán en la selección del contratista.»

Cuarenta y siete. El artículo 69 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 69.

1. A los efectos previstos en el artículo 68.2.e) en relación con la solvencia técnica y profesional del contratista, deberá resultar acreditado, en todo caso, que este cumple las siguientes condiciones:

a) Que cuenta con aquella o aquellas autorizaciones de transporte público que correspondan en función del tipo de vehículos que hayan de adscribirse a la prestación del servicio.

b) Que dispone del número de vehículos amparados en tales autorizaciones y la experiencia suficientes para garantizar la adecuada prestación de forma continuada de los servicios señalados en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas.

El pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas podrá exigir, además, que el contratista cumpla determinadas normas en materia de gestión de calidad, sistemas de gestión ambiental, sistemas de gestión de la seguridad y salud en el trabajo u otras que demuestren su solvencia en la gestión de una determinada área empresarial; circunstancia que deberá acreditar a través de la correspondiente certificación expedida por el organismo o entidad competente.

2. A los efectos previstos en el artículo 68.2.e) en relación con la solvencia económica del contratista, deberá resultar acreditado, en todo caso, que este cumple alguna de las condiciones siguientes:

a) Que dispone del volumen mínimo de fondos propios que expresamente se determine en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas en función del valor anual medio del contrato, estimado en el momento en que se anuncie su licitación.

b) Que su cifra global de negocios en alguno de los tres ejercicios previos a la licitación del contrato alcanza, al menos, el valor que expresamente se determine en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas en función del valor anual medio del contrato, estimado en el momento en que se anuncie su licitación.

c) Que dispone de una garantía financiera o un seguro de indemnización por riesgos profesionales que cubra su responsabilidad hasta una determinada cuantía.»

Cuarenta y ocho. El artículo 70 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 70.

1. A los efectos previstos en el artículo 68.2.f), como regla general los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se explotarán en la modalidad de concesión, por la que el contratista los gestionará a su propio riesgo y ventura, haciendo suyos la totalidad de los ingresos derivados de su explotación.

En todo caso, tendrán la consideración de ingresos derivados de la explotación del servicio tanto los que se obtengan por la prestación de expediciones ordinarias, como los obtenidos de la realización de las expediciones de calidad reguladas en el

artículo 101 y cualesquiera otros obtenidos como consecuencia de la condición de contratista del servicio.

2. Cuando la Administración hubiese optado por otra modalidad de gestión, el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas habrá de determinar su participación en los ingresos derivados de la explotación del servicio.

3. A los efectos previstos en el artículo 68.2.i), el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del contrato únicamente podrá prever compensaciones económicas al contratista distintas a las previstas en los apartados anteriores cuando la protección de un interés público concreto, que deberá haberse acreditado en el proyecto de establecimiento del servicio aprobado por el Consejo de Ministros, justifique que se establezcan tarifas que no cubran los costes generados por su prestación más un beneficio razonable para el contratista.

Dichas compensaciones no podrán rebasar la cifra que resulte de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$S = (C + B) - (T + I)$$

En la que:

S = conjunto de compensaciones añadidas a la prevista en el apartado 2 de este artículo.

C = costes de explotación del servicio.

B = beneficio razonable del contratista, determinado conforme a los criterios establecidos al efecto en el proyecto aprobado por el Consejo de Ministros.

T = ingresos obtenidos por el contratista como consecuencia de la aplicación de lo previsto en los apartados 1 y 2 de este artículo.

I = cualquier otro ingreso o beneficio directa o indirectamente obtenido por el contratista como consecuencia de la exclusividad en la prestación del servicio.

En ningún caso podrán concederse al contratista compensaciones directas o indirectas por la prestación del servicio que no se encuentren expresamente previstas en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del contrato.»

Cuarenta y nueve. El artículo 71 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 71.

1. A los efectos previstos en el artículo 68.3.a), el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas determinará el número mínimo y la clase de vehículos, autobuses y/o turismos, que el contratista deberá adscribir de forma permanente a la prestación de los servicios objeto del contrato, de acuerdo con las características propias del tráfico a atender y el número y frecuencia de expediciones a realizar.

A tal efecto, el pliego podrá exigir que los vehículos correspondan a una categoría determinada.

2. A los efectos previstos en el artículo 68.3.b), el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas determinará las condiciones mínimas de seguridad, accesibilidad y medioambientales que deberán cumplir los vehículos adscritos a la prestación del servicio.

En la determinación de las condiciones de accesibilidad de los vehículos deberán tenerse en cuenta, en todo caso, las reglas que resulten de aplicación de conformidad con lo dispuesto en la legislación sobre condiciones de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad en relación con la utilización de los modos de transporte.

3. A los efectos previstos en el artículo 68.3.c), el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas determinará las condiciones



mínimas de confort y habitabilidad de los vehículos adscritos a la prestación del servicio, atendiendo a las características de su itinerario y duración de los viajes.

4. A los efectos previstos en el artículo 68.3.d), el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas determinará la antigüedad máxima para los vehículos que se adscriban a la prestación del servicio, una vez cumplida la cual deberán ser sustituidos por otros que no la rebasen y cumplan las demás condiciones técnicas y de confort y habitabilidad exigidas en aquel.»

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

«Artículo 72.

1. A los efectos previstos en el artículo 68.3.e), el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas determinará la dotación mínima de personal que el contratista deberá adscribir a la prestación del servicio, atendiendo al resto de características de este y, muy especialmente, al número mínimo y frecuencia de expediciones a realizar.

La dotación mínima de personal se constreñirá al número mínimo de conductores necesario para cubrir las expediciones señaladas en el propio pliego, teniendo en cuenta, a tal efecto, la reglamentación sobre jornada laboral de los conductores, así como el tiempo máximo de conducción que permite a un conductor la reglamentación sobre tiempos de conducción y descanso de los conductores.

2. A los efectos previstos en el artículo 68.3.f), cuando el servicio se viniese prestando con anterioridad por otro contratista, el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas determinará el número, coste y condiciones laborales de los empleados de aquel en cuya relación laboral deberá subrogarse el nuevo contratista para cubrir la dotación mínima de personal señalada en el pliego de conformidad con lo dispuesto en el apartado anterior.»

Cincuenta y uno. El artículo 73 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 73.

1. A los efectos previstos en el artículo 68.3.g), el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas establecerá las rutas y el número mínimo de expediciones que deberá realizar el contratista, así como su calendario y frecuencia temporal.

2. Se denomina expedición a cada circulación independiente con horario diferenciado realizada entre la totalidad o una parte de los núcleos de población comunicados por el servicio.

Se considera que todos los vehículos que realizan simultáneamente una misma circulación forman parte de una sola expedición.

Se denomina ruta al conjunto de expediciones que atienden el tráfico de idénticos núcleos de población.»

Cincuenta y dos. El artículo 74 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 74.

1. A los efectos previstos en el artículo 68.3.i), el régimen tarifario del servicio podrá establecerse:

a) Mediante una única tarifa viajero-kilómetro para todas las expediciones que integran el servicio.

b) Mediante tarifas viajero-kilómetro diferenciadas para cada una de las expediciones o rutas que integran el servicio.

c) Mediante tarifas zonales por viajero para cada zona por las que discurra el servicio, independientemente del número de kilómetros realizados.

d) Mediante un precio único por viajero para todas las expediciones que integran el servicio, independientemente de los kilómetros realizados.

2. En los supuestos previstos en las letras a) y b), el precio del billete para cada viaje será el resultante de multiplicar la tarifa establecida por la distancia en kilómetros entre sus puntos de origen y destino.

El pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas podrá, no obstante, prever un mínimo de percepción cualquiera que sea la distancia recorrida, el cual tendrá, asimismo, la consideración de precio tarifario.

3. Para determinar la distancia en kilómetros entre el origen y el destino de un viaje se estará a los datos obrantes en el Mapa Oficial de Carreteras editado por el Ministerio de Fomento.

No obstante, cuando un mismo tráfico pueda atenderse por distintas infraestructuras, el precio único de ese trayecto, sea cual fuere la infraestructura utilizada, se determinará teniendo en cuenta la de menor distancia kilométrica.»

Cincuenta y tres. El artículo 75 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 75.

A los efectos previstos en el artículo 68.3.j), el valor total del contrato se determinará sumando el importe de las compensaciones que, en su caso, percibirá el contratista de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70.3 a los ingresos que obtendrá de la venta de billetes teniendo en cuenta las tarifas del servicio y el número de viajeros-kilómetro transportado a lo largo de todo el plazo de vigencia del contrato. A tal fin, únicamente se tendrán en cuenta los viajeros transportados en las expediciones expresamente previstas en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del contrato.

El valor anual medio del contrato se obtendrá dividiendo el valor anterior por el número de años de vigencia del contrato.

Para estimar el valor medio o total del contrato referido a un período de su vigencia que aún no se haya cumplido, la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento realizará una valoración del número de viajeros-kilómetro que previsiblemente utilizará el servicio durante ese período, de conformidad con el estudio de demanda realizado al efecto.

No obstante, cuando el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas esté referido a un nuevo contrato cuyo objeto sea un servicio que ya se prestaba con anterioridad, tomará como base de su estimación el número de viajeros que vinieron utilizando el servicio durante los últimos años.»

Cincuenta y cuatro. El artículo 76 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 76.

1. En aplicación de lo que se dispone en el artículo 74 de la LOTT, únicamente podrán tenerse en cuenta en orden a la adjudicación del contrato aquellas variantes o mejoras ofrecidas por los licitadores que expresamente se hayan previsto en el pliego de condiciones del contrato.

Los criterios señalados a tal efecto por la Dirección General de Transporte Terrestre deberán estar relacionados, en todo caso, con el régimen económico y tarifario, la seguridad, la eficacia o la calidad y frecuencia del servicio objeto del contrato y tendrán especialmente en cuenta factores ambientales y la mejor integración con la red de servicios públicos de transporte de viajeros que vertebran el territorio.

2. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 74 de la LOTT, los criterios de valoración de las mejoras ofertadas por los licitadores que se establezcan en el pliego de condiciones darán preponderancia a aquellos que puedan valorarse

mediante cifras o porcentajes obtenidos a través de la mera aplicación de fórmulas señaladas en el pliego de condiciones del contrato.

En todo caso, las mejoras establecidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 77 de este Reglamento deberán valorarse mediante la aplicación de fórmulas señaladas al efecto.»

Cincuenta y cinco. El artículo 77 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 77.

Para la adjudicación del contrato se valorará, en todo caso, de conformidad con las reglas señaladas en el propio pliego, la propuesta del licitador de prestar los servicios a tarifas inferiores o realizando un mayor número de expediciones a las señaladas originalmente por la Dirección General de Transporte Terrestre en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas.»

Cincuenta y seis. El artículo 78 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 78.

1. Para la adjudicación del contrato podrá valorarse, de conformidad con las reglas señaladas en el propio pliego, la propuesta del licitador de reducir la antigüedad máxima de los vehículos que presten el servicio señalada originalmente por la Dirección General de Transporte Terrestre en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas.

2. Asimismo, las reglas señaladas en el pliego de condiciones podrán determinar que se valoren otras mejoras en las condiciones de seguridad o calidad de los vehículos, tales como las que propongan la incorporación de ayudas a la conducción o sistemas de protección no exigidos en el pliego o un mayor nivel de confort y ergonomía o su equipamiento con dispositivos que permitan que los viajeros puedan acceder durante el viaje al uso de las tecnologías digitales de la información y la comunicación.»

Cincuenta y siete. El artículo 79 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 79.

1. Para la adjudicación del contrato podrá valorarse, de conformidad con las reglas señaladas en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas, el compromiso del licitador de obtener una certificación, expedida por una entidad certificadora acreditada, que demuestre la calidad de su gestión en la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros.

2. Asimismo, las reglas señaladas en el pliego de condiciones podrán determinar que se valoren otras mejoras propuestas por el licitador en relación con la atención al público y la comercialización del servicio, tales como las siguientes:

a) Mejora de las condiciones de contratación con los usuarios específicamente previstas en el propio pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas o de las que se encuentren establecidas en las condiciones generales de contratación de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general que, en su caso, haya aprobado el Ministro de Fomento.

b) Establecimiento de sistemas para el control de los equipajes.

c) Establecimiento de canales de comercialización de los títulos de transporte o de sistemas de información a los usuarios no previstos en el propio pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas o en las condiciones generales de contratación de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general que, en su caso, haya aprobado el Ministro de Fomento.

d) Establecimiento de descuentos a los usuarios no previstos en el propio pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas.

3. Las reglas señaladas en el pliego podrán establecer, asimismo, que se valore el compromiso del licitador de obtener determinadas certificaciones normalizadas o someterse a determinadas auditorías en materia de seguridad, de eficiencia energética o de accesibilidad.»

Cincuenta y ocho. El artículo 80 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 80.

1. Podrán presentar proposiciones todas aquellas empresas que cumplan las condiciones mínimas de solvencia técnica, profesional y económica exigidas en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del contrato.

No obstante lo dispuesto en el artículo 69.1.a), se admitirá la presentación de proposiciones por empresas que no estén en posesión de la oportuna autorización de transporte siempre que hagan constar su compromiso de obtenerla antes de la adjudicación del contrato, en caso de que su proposición sea la mejor valorada.

2. Varias empresas podrán presentar una proposición conjunta, sin necesidad de constituir una unión temporal ni ninguna otra forma de colaboración empresarial, siempre que hagan constar expresamente su compromiso de constituir una persona jurídica que cumpla las exigencias señaladas en los artículos 43.1.b) de la LOTT y 36 de este Reglamento antes de la adjudicación del contrato, en caso de que su oferta sea la mejor valorada.

En el supuesto regulado en este apartado, deberá resultar acreditado que cada una de las condiciones de solvencia técnica y profesional exigidas en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del contrato se cumple al menos por una de las empresas que participan en la proposición conjunta. Asimismo, deberá resultar acreditado que al menos una de tales empresas cumple las condiciones mínimas de solvencia económica exigidas en dicho pliego.

Ninguna de las empresas que formulen una proposición conjunta podrá presentar otra proposición alternativa, ya sea individualmente o junto con otras.»

Cincuenta y nueve. El artículo 81 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 81.

La presentación de una proposición implicará la aceptación por el licitador de las condiciones señaladas en las cláusulas administrativas particulares del pliego y su compromiso, en caso de resultar adjudicatario, de prestar el servicio, durante toda la vigencia del contrato, de conformidad con las prescripciones técnicas señaladas en aquel con las mejoras que, en su caso, haya propuesto.»

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

«Artículo 82.

1. La Dirección General de Transporte Terrestre requerirá al licitador que haya presentado la oferta mejor valorada para que, en el plazo de cuatro meses, presente la siguiente documentación:

a) Acreditación de hallarse al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y con la Seguridad Social, o bien autorización a la Dirección General de Transporte Terrestre para que obtenga directamente la información que lo acredite.

b) Acreditación de estar en posesión de la autorización de transporte público que corresponda de conformidad con lo dispuesto en el artículo 69.1.a).

c) Relación de los vehículos, identificados por sus matrículas, que quedarán adscritos a la prestación del servicio público contratado, que deberán, a su vez, estar adscritos a la autorización de transporte público de que es titular.

d) Acreditación de que dichos vehículos cumplen las condiciones técnicas y de accesibilidad, habitabilidad y confort señaladas en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas, con las mejoras ofrecidas en su proposición.

e) Calendario y cuadro de horarios con arreglo a los que realizará las expediciones de transporte a que se haya comprometido en su proposición.

f) Ubicación geográfica concreta de los puntos de parada de las distintas expediciones, incluyendo tanto las que se realicen para atender los tráficos que integran el servicio, como las que tengan un carácter puramente técnico.

g) Estructura de costes de la prestación del servicio, cuando el licitador no hubiese estado obligado a acompañar su proposición económica del correspondiente estudio justificativo.

h) Acreditación del resto de mejoras contenidas en su oferta, de conformidad con lo que al efecto se señale en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas.

i) Acreditación de haber constituido una garantía del cumplimiento del contrato, en cuantía equivalente al cinco por ciento del valor total estimado de aquél a disposición de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.

2. Excepcionalmente, cuando el licitador que haya presentado la oferta mejor valorada justifique la imposibilidad de acreditar alguno de los extremos exigidos en las letras b), c), d) o f) del apartado anterior por causas no imputables a su voluntad, la Dirección General de Transporte Terrestre podrá concederle, mediante resolución motivada, una ampliación del plazo para acreditarlo, que no podrá ser superior a dos meses.

3. Cuando el licitador no acredite en el plazo señalado la totalidad de los extremos requeridos de conformidad con lo dispuesto en los apartados anteriores, se entenderá que retira su oferta y la Dirección General de Transporte Terrestre procederá a recabar la misma documentación al licitador siguiente, por el orden en que hayan quedado clasificadas las ofertas.»

Sesenta y uno. El artículo 83 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 83.

1. Los vehículos que el licitador que haya presentado la oferta mejor valorada adscriba a la prestación del servicio deberán cumplir la totalidad de las condiciones técnicas y de habitabilidad y confort señaladas en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del contrato, con las mejoras que, en su caso, haya ofertado en su proposición.

No obstante, cuando el contrato tuviese por objeto un servicio que ya se venía prestando con anterioridad y así se prevea en el pliego, el licitador que haya presentado la oferta mejor valorada podrá adscribir a su prestación, por un plazo máximo de dos años contado desde la formalización del nuevo contrato, los mismos vehículos que venía utilizando el anterior contratista, aunque no cumplan las condiciones técnicas, de habitabilidad o de confort señaladas en este. Tal posibilidad estará condicionada a que dichos vehículos hayan quedado adscritos a la autorización de transporte público de que es titular el citado licitador y cumplan los requisitos de antigüedad y accesibilidad exigidos por el nuevo contrato.

2. En cualquiera de los supuestos previstos en el apartado anterior, los vehículos que el licitador que haya presentado la oferta mejor valorada adscriba a la prestación del servicio no podrán superar la antigüedad máxima señalada en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas o la que,

en su caso, haya ofertado en su proposición y deberán ser sustituidos antes de que la rebasen.»

Sesenta y dos. El artículo 84 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 84.

1. A los efectos previstos en el artículo 82.1.f), el licitador que haya presentado la oferta mejor valorada deberá señalar los puntos concretos en que las distintas expediciones habrán de realizar las paradas necesarias para recoger y dejar viajeros y, en su caso, aquellos otros en que pretenda realizar otras paradas por razones de carácter técnico.

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

El licitador que haya presentado la oferta mejor valorada deberá contar previamente con el informe favorable del órgano o entidad competente sobre la infraestructura en que pretenda realizar cada una de las paradas.

2. Las paradas que hayan de realizarse en poblaciones que dispongan de estaciones de transporte de viajeros que cumplan los requisitos señalados en los artículos 183 y 184 deberán ubicarse en estas, salvo en aquellos supuestos excepcionales en que la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, previo informe del correspondiente Ayuntamiento, autorice otro lugar de parada diferente.»

Sesenta y tres. El artículo 85 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 85.

1. Cuando el licitador que haya presentado la oferta mejor valorada acredite adecuadamente los extremos señalados en el artículo 82, la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento procederá a adjudicarle el contrato.

2. La adjudicación del contrato dará lugar a su formalización de conformidad con lo dispuesto al efecto en el artículo 75.1 de la LOTT y en la legislación general sobre contratos del sector público.

El contrato deberá reproducir íntegramente la totalidad de las cláusulas administrativas particulares y las prescripciones técnicas contenidas en el pliego, con las mejoras ofertadas por el adjudicatario en su proposición.

3. El contrato se acompañará de sendos anexos en los que se recogerán, respectivamente, la relación de los vehículos adscritos por el adjudicatario a la prestación del servicio, la ubicación de los puntos de parada de las distintas expediciones, el calendario y número de expediciones que integren cada ruta de transporte y los cuadros de horarios y precios del servicio en el momento de adjudicación del contrato, los cuales deberán ser actualizados por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento cada vez que alguno de estos extremos sea modificado.

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

5. Tan pronto se formalice el contrato, la Dirección General de Transporte Terrestre procederá a inscribirlo en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, haciendo constar su contenido íntegro y el de sus anexos.»

Sesenta y cuatro. El artículo 86 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 86.

El contratista deberá iniciar la prestación del servicio dentro de los siete días siguientes al de la formalización del contrato, debiendo comunicárselo previamente a la Dirección General de Transporte Terrestre.

Cuando, en ejecución de lo dispuesto en el artículo 82.3.d) de la LOTT, el contrato haya de resolverse como consecuencia del incumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior, la Dirección General de Transporte Terrestre lo adjudicará al licitador que presentó la proposición mejor valorada después de la inicialmente seleccionada, debiendo cumplirse, a tal efecto, lo dispuesto en el artículo 82 de este Reglamento.»

Sesenta y cinco. El artículo 87 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 87.

1. La Administración podrá optar por la adjudicación directa del contrato de gestión de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general, cuando se den las circunstancias previstas para ello en el artículo 73.1 de la LOTT.

Asimismo, podrá optar por la adjudicación directa de un contrato cuando se den las circunstancias de emergencia señaladas en el artículo 85 de la LOTT.

2. En tales supuestos, la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento elaborará el correspondiente pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del contrato y podrá adjudicarlo a cualquier empresa que cuente con la autorización de transporte público que resulte pertinente en función de los vehículos que hayan de ser adscritos a la prestación del servicio.

El adjudicatario deberá presentar idéntica documentación a la prevista en el artículo 82 de este Reglamento y aceptar expresamente el contenido del pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del contrato.

Por lo demás, serán de aplicación al procedimiento de adjudicación directa las reglas contenidas en la legislación general sobre contratos del sector público en relación con los contratos menores.»

Sesenta y seis. El artículo 88 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 88.

1. Cuando, por cualquier causa, se extinga la vigencia del contrato de gestión de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general, la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento deberá proceder, de conformidad con lo previsto en este Reglamento, a la adjudicación de un nuevo contrato que tenga por objeto la gestión de ese mismo servicio, salvo que concurran razones que aconsejen su supresión.

2. La Dirección General de Transporte Terrestre podrá introducir en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del nuevo contrato cuantas modificaciones sean necesarias sobre las señaladas en el anteriormente vigente para ajustarlas a los cambios que haya experimentado la demanda o el resto de la red de transportes públicos de viajeros o para mejorar la eficacia del servicio.

No será de aplicación lo dispuesto en los artículos 61, 62, 63, 64 y 67 cuando las modificaciones que la Dirección General de Transporte Terrestre introduzca en los tráficos del servicio no supongan un aumento o disminución superior al veinte por ciento de la población atendida por este el día en que se extinguió el anterior contrato.

Cuando resulte preciso un cambio de mayor magnitud, se entenderá que el servicio es esencialmente distinto del anterior y deberá tramitarse conforme al procedimiento para el establecimiento de un nuevo servicio.

A efectos de lo dispuesto en este Reglamento, se entenderá que la población atendida por un servicio en cada momento es el conjunto de habitantes de derecho de todos los núcleos de población en que ha de realizar paradas para tomar viajeros.

3. No será de aplicación la limitación establecida en el apartado anterior cuando la Dirección General de Transporte Terrestre, atendiendo a razones de eficacia, decida concentrar los servicios que eran objeto de dos o más contratos previamente extinguidos en uno solo.

4. Cuando la modificación de las condiciones de prestación del servicio implique el otorgamiento de nuevas subvenciones públicas para su compensación o el incremento de las que ya se venían otorgando, dicha modificación requerirá el acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.»

Sesenta y siete. El artículo 89 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 89.

1. El contratista de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general está obligado a transportar a todas aquellas personas que lo soliciten, en las condiciones señaladas en el contrato de gestión del servicio de que se trate y sus anexos y de acuerdo con lo dispuesto en las condiciones generales de contratación de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general que, en su caso, hayan sido aprobadas por el Ministro de Fomento.

2. La utilización de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se contratará por plazas.

En ejecución de lo dispuesto en el apartado 1, el contratista del servicio estará obligado a contratar con todos aquellos usuarios que lo deseen y abonen el precio del transporte, expendiéndoles el correspondiente título de viaje, salvo que ello implicase sobrepasar las plazas ofrecidas en la expedición de que se trate.

3. El contratista únicamente podrá impedir la utilización del servicio por un viajero que estuviese en posesión del correspondiente título de viaje cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que la persona o su equipaje no reúnan las condiciones mínimas de sanidad, salubridad e higiene necesarias para evitar cualquier riesgo o incomodidad para los restantes usuarios.

b) Que la persona porte objetos que por su volumen, composición u otras causas supongan peligro o incomodidad para los otros viajeros o el vehículo.

c) Que la persona altere las normas elementales de educación y convivencia.

d) Las demás que, en su caso, se determinen en las condiciones generales de contratación de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general aprobadas por el Ministro de Fomento.

4. Los contratistas de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general deberán disponer de aplicaciones informáticas que permitan a los usuarios acceder a un formulario en el que realizar las reclamaciones que estimen pertinentes por medios electrónicos.

Los referidos formularios electrónicos de reclamaciones deberán permitir que el usuario consigne su nombre, apellidos y número de documento nacional de identidad; la dirección postal o electrónica donde desea que se le comunique cualquier información o resolución adoptada en relación con su reclamación; los hechos objeto de la reclamación, con indicación, en su caso, de la expedición concreta en que tuvieron lugar; la fecha y, en su caso, la hora en que se produjeron los hechos objeto de la reclamación, y la fecha en que la formula.



El formulario deberá permitir al reclamante consignar, asimismo, cualesquiera otros datos que considere de interés para el mejor conocimiento de su reclamación, entre los que se podrá incluir la identificación de un testigo presencial de los hechos que dan lugar a aquella.

La aplicación informática a través de la que los usuarios puedan realizar sus reclamaciones deberá estar diseñada de tal forma que aquellos puedan conservar un justificante de haberlas formulado, con independencia de que lo hayan hecho utilizando los medios puestos a su disposición por el contratista o desde cualquier otro dispositivo electrónico.

Formulada una reclamación por un usuario, el contratista del servicio deberá contestarle en un plazo no superior a treinta días, informándole, en su caso, de las medidas adoptadas al respecto.

5. En los locales en que el contratista del servicio expendiera billetes, así como en las estaciones en que este realice paradas, aquel deberá tener a disposición del público los medios necesarios para acceder a la aplicación informática en la que los usuarios puedan formular sus reclamaciones, cuando así lo justifique el volumen de usuarios o de servicios de conformidad con los criterios que, a tal efecto, determine el Ministerio de Fomento.

Sin perjuicio de lo anteriormente dispuesto, todas las páginas Web donde puedan adquirirse o reservarse los títulos de viaje deberán integrar un enlace directo a la aplicación informática en la que los usuarios puedan formular sus reclamaciones.

6. Las aplicaciones a través de las que los usuarios puedan formular sus reclamaciones deberán permitir que el órgano de la Administración de transportes competente sobre la infraestructura o el servicio de que se trate pueda acceder directamente y en cualquier momento a conocer las que hubiesen sido presentadas.

Sin perjuicio de ello, el contratista deberá proporcionar cuantos datos relativos a la explotación del servicio le sean requeridos por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, conforme a las especificaciones y formato que esta le solicite.

7. Las aplicaciones a través de las que los usuarios puedan formular sus reclamaciones, así como los formularios diseñados a tal efecto, deberán cumplir las condiciones que se encuentren señaladas por la Dirección General de Transporte Terrestre a efectos de garantizar la disponibilidad, integridad, inalterabilidad e inviolabilidad de su contenido.

8. Lo dispuesto en el apartado 4 se aplicará sin perjuicio de que el contratista haya de cumplir, además, con cuantas otras obligaciones le imponga la legislación de transporte o de consumo en relación con las posibles reclamaciones de los usuarios, ni del derecho de estos a formular sus reclamaciones por cualquier otro medio.»

Sesenta y ocho. El artículo 90 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 90.

1. El contratista de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general está obligado a atender la totalidad de los tráficos que lo integran de conformidad con lo señalado en el contrato.

2. Se entenderá que se producen los hechos que determinan la aplicación de lo dispuesto en las letras f) y g) del artículo 82.3 y el artículo 140.14 de la LOTT, si durante más de diez días consecutivos el contratista no realiza ninguna parada en un lugar en que estuviese obligado a hacerla para tomar y dejar viajeros.

En el cómputo de ese plazo no se tendrán en cuenta aquellos días en que el contratista no estuviese obligado a realizar ninguna parada en el lugar de que se trate.

Cuando el contratista solo estuviese obligado a efectuar la parada si así se lo demanda previamente un usuario, se considerará que ha interrumpido el servicio, a

los efectos anteriormente señalados, cuando desatienda alguna de tales demandas en más de cinco ocasiones consecutivas.

Cualquier interrupción de los tráficos del servicio inferior a las señaladas en el párrafo anterior se considerará constitutiva de la infracción tipificada en el artículo 140.27.2 de la LOTT.

Se considerarán causas que justifican la interrupción del servicio la huelga, el cierre patronal legalmente autorizado y las demás ajenas a la voluntad del empresario que igualmente impidan dicha prestación.

3. Cuando los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre conozcan de una interrupción injustificada del servicio, y con independencia de la iniciación del procedimiento sancionador que corresponda, lo comunicarán al órgano competente de la Administración titular del servicio.»

Setenta y nueve. El artículo 91 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 91.

1. Cuando concurren circunstancias que así lo justifiquen de conformidad con lo dispuesto en el artículo 75.3 de la LOTT, la Dirección General de Transporte Terrestre, previa audiencia del contratista, podrá modificar los tráficos señalados inicialmente en el contrato, bien suprimiendo alguno de estos o bien añadiendo alguno nuevo que no se encuentre ya atendido por otro servicio público de transporte regular de viajeros de uso general.

2. Las modificaciones de tráficos que la Dirección General de Transporte Terrestre introduzca a lo largo de toda la vigencia de un contrato no podrán suponer un aumento o disminución superior al veinte por ciento de la población atendida por el servicio en la fecha en que se inició su prestación.

3. No será de aplicación la limitación establecida en el apartado anterior cuando el aumento de tráficos sea debido a la adopción por parte de la Administración de una medida de emergencia, en los términos previstos en el artículo 85 de la LOTT, o a una concentración de los derechos y obligaciones dimanantes de distintos contratos acordada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 81 de la referida Ley.»

Setenta. Se modifica el enunciado contenido entre los artículos 91 y 92, que queda redactado en los siguientes términos:

## «CAPÍTULO IV

### **Modificación de las condiciones de prestación y extinción de los contratos»**

Setenta y uno. El artículo 92 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 92.

1. El contratista de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general está obligado a realizar el número mínimo de expediciones establecidas en el contrato durante toda su vigencia, con la frecuencia que este señale.

No obstante, el contrato podrá prever que determinadas paradas incluidas en una expedición únicamente se realicen cuando así lo hayan demandado expresamente los usuarios que vayan a abordar o a abandonar en ellas el vehículo. La realización de estas paradas no supondrá, en ningún caso, la aplicación a estos usuarios de un precio distinto al que corresponda por aplicación de la tarifa señalada en el contrato.

2. Cuando concorra alguna de las circunstancias señaladas en el artículo 75.3 de la LOTT, la Dirección General de Transporte Terrestre podrá modificar el número mínimo de expediciones inicialmente señalado en el contrato.»

Setenta y dos. El artículo 93 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 93.

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el contratista podrá aumentar o reducir el número de expediciones que viniese realizando, siempre que respete el mínimo señalado en el contrato.

A tal efecto, deberá notificarlo a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento con una antelación mínima de quince días, pudiendo esta prohibirlo o señalar limitaciones por razones de interés general que deberá justificar en la correspondiente resolución.

En todo caso, el aumento o reducción de expediciones así notificado no podrá ser puesto en práctica por el contratista hasta que transcurran siete días desde que lo haya anunciado al público, sin que dicho anuncio pueda ser previo al cumplimiento del plazo señalado en el párrafo anterior.

Cuando tenga lugar la mencionada modificación, la Dirección General de Transporte Terrestre deberá realizar la oportuna actualización del anexo correspondiente del contrato.

2. El contratista estará obligado a realizar el número de expediciones que hubiese notificado de conformidad con lo dispuesto en este artículo, mientras no notifique, en idénticos términos, un nuevo aumento o disminución.

3. No será necesaria la notificación prevista en los apartados anteriores cuando se trate de aumentos coyunturales de expediciones para atender puntas de demanda.»

Setenta y tres. El artículo 94 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 94.

El contratista deberá prestar el servicio con arreglo al calendario y horarios que hubiese manifestado a la Administración de conformidad con lo dispuesto en el artículo 82. No obstante, podrá modificarlos, debiendo cumplir, a tal efecto, idénticas reglas a las señaladas en el artículo anterior.

En todo caso, deberá garantizarse la adecuada coordinación horaria entre distintas expediciones del servicio.

Cualquier modificación del calendario u horario de prestación del servicio dará lugar a la actualización del anexo correspondiente del contrato por parte de la Dirección General de Transporte Terrestre.»

Setenta y cuatro. El artículo 95 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 95.

1. El contratista podrá modificar la ubicación de una parada del servicio, debiendo cumplir, a tal efecto, idénticas reglas a las señaladas en el artículo 93, acreditando, en todo caso, que cuenta con el informe favorable para ello del órgano o entidad competente sobre la infraestructura en que pretende la nueva ubicación.

2. Por su parte, la Administración únicamente podrá imponer el cambio de ubicación de una parada para mejorar la atención a los usuarios o por razones derivadas de la ordenación del tráfico rodado o de la seguridad vial.

3. La modificación de algún punto de parada del servicio dará lugar, en todo caso, a la actualización del anexo correspondiente del contrato por parte de la Dirección General de Transporte Terrestre.»

Setenta y cinco. El artículo 96 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 96.

1. Como regla general, las expediciones de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general habrán de ser realizadas por los vehículos adscritos a su prestación y que, a tal efecto, se encuentren incluidos en la relación que el contratista comunicó a la Dirección General de Transporte Terrestre de conformidad con lo previsto en el artículo 82.

La utilización de tales vehículos para la realización de otros transportes estará condicionada a que resulte asegurada la correcta prestación del servicio a que se encuentran adscritos.

2. Cuando la totalidad o alguno de los vehículos adscritos a la prestación del servicio se encuentre amparado por una autorización de transporte público interurbano de viajeros en vehículos de turismo o de arrendamiento de vehículos con conductor, no serán de aplicación las limitaciones establecidas en el artículo 125 y 182.5 en tanto se encuentren prestando alguna de las expediciones de dichos servicios.

3. La Dirección General de Transporte Terrestre únicamente podrá modificar el número mínimo de vehículos o conductores señalados en el contrato cuando así resulte justificado como consecuencia del aumento o disminución de los tráficos o del número mínimo de expediciones señalados en aquel.

En ningún caso se podrán rebajar las características técnicas, de habitabilidad, accesibilidad y confort o aumentar la antigüedad máxima de los vehículos señalada en el contrato.

4. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, la Dirección General de Transporte Terrestre, a propuesta del contratista, podrá autorizar que este utilice en la prestación del servicio otros vehículos adscritos a la autorización de transporte de que sea titular, previa comprobación de que cumplen todos los requisitos señalados en el contrato.

Dichos vehículos deberán ser expresamente identificados por su matrícula en la autorización y se relacionarán como vehículos de apoyo en el correspondiente anexo del contrato.»

Setenta y seis. El artículo 97 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 97.

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, para hacer frente a intensificaciones de tráfico que no puedan ser atendidas por los vehículos adscritos a la prestación del servicio, el contratista podrá utilizar otros que no lo estén, ya disponga de ellos en nombre propio o bien le hayan sido cedidos con conductor por otro transportista a título de colaboración. Dichos vehículos deberán cumplir las condiciones técnicas y de habitabilidad, accesibilidad y confort establecidas en el contrato de gestión del servicio de que se trate.

Esta utilización de vehículos no adscritos al servicio únicamente podrá llevarse a cabo por vía de refuerzo, debiendo, en consecuencia, utilizarse en cada expedición al menos uno de los adscritos.

2. Excepcionalmente, cuando al contratista no le resulte posible reforzar el servicio mediante vehículos que cumplan las condiciones exigidas en el contrato, podrá servirse de otros, ya sean propios o ajenos, de categoría o características inferiores, si bien en dicho supuesto deberá compensar a los usuarios que hayan de viajar en ellos de conformidad con lo que, a tal efecto, se encuentre establecido en las condiciones generales de contratación de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general que, en su caso, hayan sido aprobadas por el Ministro de Fomento.

3. El volumen de tráfico que el contratista atienda por vía de refuerzo no podrá exceder del treinta por ciento del volumen de tráfico anual del servicio, medido en vehículos-kilómetro.

4. Cuando el vehículo utilizado para reforzar una expedición del servicio se encuentre amparado por una autorización de transporte público interurbano de viajeros en vehículos de turismo o de arrendamiento de vehículos con conductor, no serán de aplicación las limitaciones establecidas en el artículo 125 y 182.5 en tanto se encuentre prestándola.

5. El contratista deberá reflejar en su contabilidad los contratos que celebre con otros transportistas para reforzar el servicio de que se trate.

6. Los tráficos atendidos por vía de refuerzo mediante vehículos ajenos se considerarán, no obstante, prestados por el contratista del servicio, que responderá, en todo caso, frente a la Administración del exacto cumplimiento del contrato de gestión del servicio y frente a los usuarios de las responsabilidades derivadas del contrato mercantil de transporte.

Sin perjuicio de ello, el transporte realizado con ocasión del refuerzo por los vehículos no adscritos al contrato estará sujeto al cumplimiento de todas las obligaciones relativas al uso del tacógrafo, tiempos de conducción y descanso de los conductores y expedición y conservación de documentos de control exigibles al transporte discrecional de viajeros.»

Setenta y siete. El artículo 98 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 98.

1. La Dirección General de Transporte Terrestre podrá autorizar la utilización de un mismo vehículo para servir conjuntamente los tráficos de dos servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general que presenten puntos de contacto, a fin de que determinadas expediciones de uno y otro se presten sin solución de continuidad en el recorrido.

Se entenderá que se produce solución de continuidad en la prestación de dos servicios, cuando el viajero que pretenda utilizarlos consecutivamente haya de transbordar de vehículo.

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

a) Que la autorización sea solicitada conjuntamente por los contratistas de los servicios implicados, indicando expresamente las expediciones o rutas que se verán afectadas.

b) Que las expediciones que se pretende solapar tengan una parada común en la que puedan tomar o dejar viajeros, sin que sus respectivos horarios de llegada y salida disten en dicha parada más de quince minutos entre sí.

c) Que la conveniencia de que los servicios implicados se presten sin solución de continuidad resulte acreditada en una valoración global, en la que se tendrán en cuenta tanto los intereses de los contratistas como de los usuarios de aquellos.

d) Que los tráficos que se pretende solapar no estén ya atendidos sin solución de continuidad por otro servicio público de transporte regular de viajeros de uso general preexistente.

3. El solape de expediciones de dos servicios previsto en este artículo deberá atenerse a las siguientes reglas:

a) El otorgamiento de la autorización no implica ninguna modificación de los tráficos de los servicios afectados.

b) La realización de los tráficos de cada servicio por el contratista del otro supone una forma especial de colaboración entre transportistas, resultando de aplicación, en consecuencia, todas las reglas señaladas en el artículo 97, con

excepción de lo dispuesto en el párrafo segundo de su apartado 1 en relación con la necesidad de que el servicio se preste por vía de refuerzo.

c) El otorgamiento de la autorización no implica, por sí mismo, ninguna modificación del número de expediciones, calendario, horarios o itinerario de los servicios implicados.

Cuando se pretenda que las expediciones que se solapan se realicen con un horario, calendario o itinerario distinto a los que, hasta ese momento, viniesen siendo cumplidos en cada servicio, será necesario que estos se modifiquen simultáneamente, de conformidad con lo previsto en este Reglamento.

d) El otorgamiento de la autorización no altera el régimen tarifario de los servicios implicados, de tal forma que el precio cobrado a los usuarios de las expediciones solapadas será la suma de los precios correspondientes a los trayectos realizados sobre el itinerario de cada uno de los servicios, conforme a sus respectivas tarifas.

e) La realización sin solución de continuidad de las expediciones que, conforme a la autorización, hayan de solaparse será obligatoria.

Los contratistas no podrán solapar expediciones cuya realización sin solución de continuidad no se encuentre prevista en la autorización.

f) La autorización se otorgará por un plazo de validez limitado, que no podrá superar al de extinción del contrato de gestión de aquel de los servicios implicados que lo tenga más próximo.

4. La validez de la autorización para solapar expediciones de dos servicios se extinguirá en los siguientes supuestos:

- a) Cuando concluya el plazo de validez por el que fue otorgada.
- b) Cuando el titular de alguno de los servicios implicados renuncie expresamente a la autorización.
- c) Cuando se incumplan las condiciones señaladas en la propia autorización
- d) Cuando la Administración establezca un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general nuevo e independiente que atienda de forma unificada los tráficos hasta ese momento implicados en la autorización.
- e) Cuando se resuelva cualquiera de los contratos de gestión de los servicios públicos solapados.»

Setenta y ocho. El artículo 99 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 99.

1. Cuando lo soliciten conjuntamente los contratistas de dos servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general cuyos itinerarios coincidan en algún tramo, la Dirección General de Transporte Terrestre podrá autorizar que uno de ellos atienda tráficos correspondientes al otro, recogiendo y dejando viajeros en las paradas que ambos servicios tengan en común.

2. El otorgamiento de la autorización a que se refiere el apartado anterior estará condicionado a que el número de expediciones realizadas para atender un servicio por la empresa que no es contratista de su gestión no sea superior al que esté obligada a realizar la que sí lo es.

3. La prestación de servicios al amparo de la autorización regulada en este artículo deberá atenerse a las siguientes reglas:

a) El otorgamiento de la autorización no supone modificación alguna de los tráficos de los servicios implicados.

b) El otorgamiento de la autorización no modifica el número de expediciones, calendario, horarios o itinerario de los servicios implicados. En consecuencia, no exime a los contratistas de los servicios afectados de realizar por sí mismos las expediciones a que estén obligados.

c) El otorgamiento de la autorización regulada en este artículo no altera el régimen tarifario de los servicios implicados, de tal forma que el precio cobrado a los usuarios que se desplacen en un determinado tráfico deberá ser el que corresponda por aplicación de la tarifa señalada en el contrato en que dicho tráfico se encuentra incluido.

d) La prestación del tráfico ajeno por parte del transportista autorizado será obligatoria en todas las expediciones señaladas en la autorización.

Por el contrario, dicho transportista no podrá atender el tráfico ajeno en expediciones no señaladas expresamente en la autorización.

e) Las expediciones realizadas por la empresa que no es la contratista del servicio deberán distar al menos treinta minutos de las que realice, anterior o posteriormente, el contratista.

f) La autorización regulada en este artículo se otorgará por un plazo de validez limitado, que no podrá superar al de extinción del contrato de gestión de aquel de los servicios implicados que lo tenga más próximo.

4. Transcurridos seis meses desde el otorgamiento de la autorización, la Administración titular del servicio autorizado a atender tráficos del otro analizará su impacto económico sobre el correspondiente contrato de gestión, introduciendo en este las modificaciones que, en su caso, resulten precisas para restablecer su equilibrio financiero.

En todo caso, deberá atender a dicho restablecimiento, revisando su régimen tarifario, cuando el índice de ocupación de las expediciones que discurren por las paradas afectadas por la autorización hubiese aumentado en ese período en más de un veinte por ciento.

A partir de esa primera comprobación, el órgano competente llevará a cabo, con periodicidad anual, una nueva revisión del impacto económico de la autorización, introduciendo, cuando así proceda, las modificaciones que resulten pertinentes en los términos anteriormente señalados.

5. La validez de la autorización regulada en este artículo se extinguirá en los siguientes supuestos:

- a) Cuando concluya el plazo de validez por el que fue otorgada.
- b) Cuando el titular de alguno de los servicios implicados renuncie expresamente a ella.
- c) Cuando se incumplan las condiciones señaladas en la propia autorización.
- d) Cuando se resuelva cualquiera de los contratos de gestión de los servicios públicos afectados.»

Setenta y nueve. El artículo 100 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 100.

1. Los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se prestarán respetando las tarifas establecidas en el correspondiente contrato de gestión, con las actualizaciones que hayan tenido lugar de conformidad con lo dispuesto en los artículos 68.3.i) y 74.

Las tarifas señaladas en el contrato tendrán la consideración de máximas. En consecuencia el contratista podrá cobrar a los usuarios cualquier precio inferior al que resultaría de su aplicación.

No obstante, cuando el contratista reciba cualquier clase de compensación de las previstas en los artículos 68.2.i) y 70.3, únicamente podrá aplicar tarifas inferiores a las máximas señaladas en el contrato o aplicar cualquier género de descuentos o rebajas a los usuarios no establecidos en aquel dando cuenta, con una antelación mínima de quince días, a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, la cual podrá prohibirlas o limitarlas.

2. Además de los descuentos a los usuarios que, en su caso, se encuentren señalados en el contrato, el contratista deberá aplicarles todos aquellos otros que se encuentren legal o reglamentariamente establecidos, aunque no se hubiesen señalado expresamente en aquel.

El contratista deberá realizar también los descuentos que resulten obligatorios de conformidad con lo dispuesto en este artículo sobre el precio de las expediciones de calidad que, en su caso, le hubiesen sido autorizadas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 101.

3. A los efectos señalados en el artículo 82.3.f) de la LOTT, se considerará que el incumplimiento reiterado del régimen tarifario del servicio por parte del contratista justifica la resolución del contrato cuando aquel hubiese sido sancionado en diez o más ocasiones por la comisión de la infracción tipificada en el artículo 140.27.5 de la LOTT en relación con ese contrato.»

Ochenta. El artículo 101 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 101.

1. El contratista podrá solicitar que la Dirección General de Transporte Terrestre le autorice a realizar expediciones en condiciones de mayor comodidad o calidad a las previstas en el contrato o en las que los viajeros reciban prestaciones suplementarias a las señaladas en aquel, cuyo precio podrá fijar libremente.

El otorgamiento de dicha autorización estará condicionado a que quede garantizado que todos los usuarios que así lo deseen pueden utilizar el servicio en otras expediciones en las condiciones previstas en el contrato a los precios que resulten de la aplicación de las tarifas contempladas en este.

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

2. La resolución de la Dirección General de Transporte Terrestre detallará cuáles son las condiciones de prestación de las expediciones cuya realización se autorice de conformidad con lo dispuesto en este artículo y el contratista deberá comunicarle antes de comenzar a realizarlas el calendario y horario y los precios que aplicará en dichas expediciones.

La prestación de las expediciones reflejadas en la resolución de la Dirección General de Transporte Terrestre, así como el cumplimiento del calendario, horario y régimen de precios comunicado por el contratista será obligatorio para este, mientras no se le autorice otra cosa por parte de la Dirección General.

El otorgamiento de la autorización y las condiciones de prestación de las expediciones a que hace referencia este artículo deberá ser reflejado por la Dirección General de Transporte Terrestre en el correspondiente anexo del contrato.

3. El contratista deberá reflejar separadamente en su contabilidad los ingresos que se deriven de la prestación de expediciones de calidad.

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

Ochenta y uno. El artículo 102 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 102.

1. A los efectos previstos en el artículo 68.2.g), la revisión periódica de las tarifas de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se llevará a cabo teniendo en cuenta lo dispuesto al efecto en la legislación general aplicable en materia de revisión de valores monetarios y de contratos del sector



público, con las concreciones que, en su caso, se hayan establecido para su aplicación a esta clase de servicios.

2. Fuera de la revisión tarifaria periódica prevista en el apartado anterior, las tarifas de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general solo podrán ser modificadas por la Dirección General de Transporte Terrestre de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19.3 de la LOTT.

3. La revisión de las tarifas de un servicio que dé lugar a su modificación deberá ser reflejada por la Dirección General de Transporte Terrestre en el cuadro de precios recogido en el correspondiente anexo del contrato.»

Ochenta y dos. Se suprimen los siguientes enunciados contenidos entre los artículos 102 y 103:

#### «CAPÍTULO VI

#### **Transportes regulares temporales y de uso especial**

##### *Sección 1.ª Transportes regulares temporales»*

Ochenta y tres. El artículo 103 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 103.

Cuando la Administración acuerde la concentración en un solo contrato de todos los derechos y obligaciones dimanantes de diferentes contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general preexistentes, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 81 de la LOTT, el contrato unificado resultante tendrá como plazo de duración la media de los años de vigencia que les resten a los contratos que se unifiquen, ponderados por el factor vehículos-kilómetro anuales.

La tarifa señalada en el contrato unificado se determinará teniendo en cuenta los costes generados por la prestación conjunta de los servicios preexistentes, y un beneficio empresarial equivalente a la media obtenida con la explotación independiente de dichos servicios durante los tres últimos años, ponderada por el factor vehículos-kilómetro.»

Ochenta y cuatro. El artículo 104 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 104.

1. Previamente a la aprobación de la resolución mediante la que se modifique el contrato de gestión de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general en ejecución de lo previsto en los artículos 91, 92.2, 95.2, 102.2 ó 103, la Dirección General de Transporte Terrestre anunciará, en la página web del Ministerio de Fomento, la apertura de un período de información pública y, simultáneamente, recabará el informe del contratista del servicio y de las Comunidades Autónomas afectadas por los tráficos de este, durante un período de quince días.

Las citadas modificaciones contractuales deberán ser objeto de inscripción en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte a los efectos previstos en los artículos 85.5 y 49.2.b).

2. No podrá introducirse ninguna de las modificaciones señaladas en el apartado anterior hasta que hayan transcurrido tres años desde la formalización inicial del contrato de gestión, o dos desde su última modificación, ni cuando falte un período inferior a dos años para la terminación de su vigencia, salvo que se trate de incluir tráficos que venían siendo atendidos por un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general y que, como consecuencia de una renovación contractual, hubiesen quedado sin servicio.

3. Cuando la modificación de las condiciones de prestación del servicio implique el otorgamiento de nuevas subvenciones públicas para su compensación o el incremento de las que ya se venían otorgando, dicha modificación requerirá el acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

4. No tendrán la consideración de modificación contractual:

a) La sustitución de los vehículos adscritos a la prestación del servicio, cuando no afecte a las condiciones que estos hayan de cumplir de conformidad con lo establecido en el contrato.

b) El aumento o reducción de expediciones previsto en el artículo 93.

c) La modificación de horarios prevista en el artículo 94.

d) La modificación de puntos de parada prevista en el artículo 95.1.

e) La autorización para utilizar un mismo vehículo para servir conjuntamente los tráficos de dos servicios que presenten puntos de contacto prevista en el artículo 98.

f) La autorización para atender un tráfico de otro servicio de forma compartida prevista en el artículo 99.

g) La revisión periódica de tarifas prevista en el artículo 102.

h) La autorización de expediciones de calidad prevista en el artículo 101.»

Ochenta y cinco. Se modifica el enunciado contenido entre los artículos 104 y 105 que queda redactado en los siguientes términos:

#### «CAPÍTULO VI

##### **Transportes regulares de uso especial»**

Ochenta y seis. El artículo 106.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. La autorización administrativa especial precisa para la realización de transportes regulares de uso especial se otorgará a las empresas que hayan convenido previamente la realización del transporte con los representantes de los usuarios a través del correspondiente contrato o precontrato, siempre que cuenten con los vehículos necesarios para llevarlo a cabo adscritos a la autorización de transporte público de viajeros que corresponda.

Transcurridos quince días desde que el interesado haya solicitado una autorización de transporte regular de uso especial sin que el órgano competente la haya denegado o establecido expresamente condiciones o limitaciones en relación con su prestación, el transporte se entenderá provisionalmente autorizado y el solicitante podrá comenzar a realizarlo.

Transcurridos tres meses, contados desde la fecha de la solicitud, sin que el órgano competente hubiese dictado resolución expresa, la autorización se entenderá otorgada.»

Ochenta y siete. El artículo 107 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 107.

1. La autorización de transporte regular de uso especial determinará las condiciones de prestación del servicio según lo previsto en el correspondiente contrato o precontrato, estableciendo en especial la ruta o rutas a seguir, con expresión de los tráficos a realizar, los puntos de origen y destino y paradas, así como los vehículos con los que el transportista autorizado deberá realizar con carácter general el transporte, los cuales habrán de encontrarse adscritos a la autorización de transporte público de viajeros de que sea titular.

Cuando la autorización se hubiese otorgado en los términos señalados en los párrafos segundo y tercero del artículo 106.1, su titular deberá prestar el servicio

con los vehículos y de conformidad con las condiciones señaladas en el contrato o precontrato aportado junto con su solicitud.

2. Además de los vehículos a los que se refiere el apartado anterior, el titular de la autorización de transporte especial podrá utilizar otros, propios o ajenos, siempre que cumplan las condiciones técnicas exigidas en el correspondiente contrato y se encuentren amparados por la correspondiente autorización de transporte público, si bien, los tráficos atendidos por vehículos distintos a los señalados en la autorización de transporte especial no podrán exceder anualmente del 50 por 100 del total, salvo que en la correspondiente autorización se establezca, en atención al elevado volumen de la demanda que haya de atenderse u otras circunstancias especiales, un porcentaje diferente.

3. Los vehículos con los que se presten los servicios de transporte regular de uso especial deberán estar amparados por la autorización de transporte público de viajeros que en cada caso corresponda en función de sus características.

Cuando el vehículo utilizado para realizar la totalidad o una parte de las expediciones de un transporte regular de uso especial se encuentre amparado por una autorización de transporte público interurbano de viajeros en vehículos de turismo o de arrendamiento de vehículos con conductor, no serán de aplicación las limitaciones establecidas en los artículos 125 y 182.5 en tanto se encuentre prestándolas.»

Ochenta y ocho. El artículo 109 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 109.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 43.2 de la LOTT, para la obtención y mantenimiento de las autorizaciones de transporte público de viajeros en autobús y de transporte público de mercancías en vehículos que puedan superar las 3,5 toneladas de masa máxima autorizada, deberá resultar acreditado que la empresa cumple, además de la condiciones señaladas en el artículo 43.1 de la LOTT, los requisitos de establecimiento, competencia profesional, honorabilidad y capacidad financiera, con las concreciones señaladas en este Reglamento.»

Ochenta y nueve. El artículo 110 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 110.

1. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 44.a) de la LOTT, en relación con el requisito de establecimiento, el titular de la autorización deberá conservar en el lugar en que esta se encuentre domiciliada sus documentos contables, de gestión de personal o relativos a los tiempos de conducción y descanso de los conductores, así como cualesquiera otros relacionados con su actividad de transporte en orden a su examen por la Administración de transporte o su remisión a requerimiento de esta.

2. El requisito exigido en el artículo 44.b) de la LOTT se considerará cumplido cuando la empresa cumpla la condición regulada en el artículo 38 de este Reglamento.

3. El requisito exigido en el artículo 44.c) de la LOTT se considerará cumplido cuando la empresa cumpla la condición regulada en el artículo 39 de este Reglamento y cuente, además, con el equipamiento administrativo y técnico y las instalaciones que, en su caso, resulten preceptivos.»

Noventa. El artículo 111 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 111.

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 47 de la LOTT, a efectos del cumplimiento del requisito de competencia profesional, habrá de resultar acreditado

que la empresa cuenta en todo momento con una persona física que ejerce las funciones de gestor de transporte con arreglo a lo dispuesto en este Reglamento.

No obstante, aunque constate que se incumple dicha condición, el órgano competente podrá permitir que la autorización continúe vigente por un plazo máximo de tres meses en los casos de muerte o incapacidad física sobrevinida de la persona que venía desarrollando esta función en la empresa, contado desde la fecha del fallecimiento o la incapacitación; circunstancias que deberán ser acreditadas documentalmente por el titular de la autorización o, en su caso, por sus herederos.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, cuando la función de gestor de transporte se viniera cumpliendo personalmente por el empresario individual titular de la autorización y este falleciera o sufriera incapacidad física, los herederos forzosos definidos como tales por el Código Civil o, en su caso, por las respectivas legislaciones de las comunidades autónomas podrán continuar la actividad de la empresa durante un plazo máximo de seis meses, aun cuando no cumplan el requisito de competencia profesional. Dicho plazo podrá prorrogarse por otro de tres meses cuando se justifiquen las dificultades o imposibilidad de obtener el certificado de competencia profesional a que se refiere el artículo 114.»

Noventa y uno. El artículo 112 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 112.

A efectos de cumplir el requisito relativo a la dirección efectiva y permanente de las actividades de transporte de la empresa, exigido en el artículo 47.a) de la LOTT, el gestor de transporte deberá desarrollar, al menos, las siguientes funciones en la empresa:

a) Verificar que la empresa cuenta con cuantas autorizaciones, licencias o permisos resulten exigibles para prestar los servicios y actividades de transporte que realice y que continúa cumpliendo en todo momento los requisitos exigidos para su obtención.

b) Supervisar que los contratos de transporte y demás documentación mercantil emitida o suscrita por la empresa en relación con la contratación de operaciones y actividades de transporte se ajusten a la legalidad vigente.

c) Supervisar que todos aquellos otros transportistas u operadores de transporte de mercancías con los que, en su caso, la empresa contrate servicios o actividades de transporte se encuentren autorizados para prestarlos.

d) Supervisar que la empresa cumpla adecuadamente cuantas obligaciones le incumban en relación con la expedición, suscripción, utilización y conservación de documentos de control relativos a su actividad de transporte.

e) Supervisar que la contabilidad de la empresa refleje adecuadamente todas las operaciones que guarden relación con su actividad de transporte.

f) Organizar el trabajo de los conductores de la empresa teniendo en cuenta la reglamentación vigente sobre jornada laboral y sobre tiempos de conducción y descanso.

g) Supervisar que todos los vehículos utilizados por la empresa se encuentren habilitados para circular, habiendo superado las inspecciones técnicas que resulten exigibles, y tienen instalados y en condiciones de funcionar el tacógrafo, el limitador de velocidad y cuantos otros instrumentos de control sean obligatorios.

h) Señalar los criterios bajo los que se llevará a cabo el mantenimiento de los vehículos de la empresa.

i) Supervisar que todos los conductores de la empresa sepan cómo utilizar correctamente el tacógrafo y hayan sido instruidos acerca del adecuado cumplimiento de la legislación en materia de tiempos de conducción y descanso.

j) Supervisar la asignación de vehículos y conductores de la empresa a cada uno de los servicios que aquella realice.

k) Supervisar que los conductores a los que se asigne cada servicio se encuentran en posesión de cuantos permisos, habilitaciones o certificaciones en vigor resulten exigibles para llevarlo a cabo y conocen las condiciones de transporte que hayan de tenerse en cuenta por razón de sus características.

l) Supervisar que los vehículos asignados a cada servicio se adecúan a las características de este y se encuentran correctamente señalizados y acondicionados para realizarlo y que sus conductores conocen el peso y las dimensiones máximas de la carga y el número máximo de viajeros que pueden transportar.

m) Supervisar que la prestación de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general de que la empresa sea, en su caso, contratista se ajusta a lo establecido en el correspondiente contrato de gestión y en la legislación que resulte aplicable.

n) Supervisar que la prestación de los transportes regulares de viajeros de uso especial que, en su caso, realice la empresa, se ajusta a las prescripciones señaladas en la correspondiente autorización especial.»

Noventa y dos. El artículo 113 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 113.

1. A efectos de cumplir el requisito de vinculación con la empresa, exigido en el artículo 47.b) de la LOTT, habrá de resultar acreditado que se cumple alguna de las siguientes condiciones:

a) Cuando el titular de la autorización de transporte sea una persona física, esta podrá ser el gestor de transporte de la empresa, debiendo resultar acreditado que se encuentra en situación de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda.

En caso contrario, el gestor de transporte deberá estar dado de alta por el titular de la autorización en el Régimen General de la Seguridad Social a tiempo completo en un grupo de cotización no inferior al que corresponda a los jefes administrativos y de taller.

No obstante, se admitirá que ese gestor esté afiliado en situación de alta en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos de la Seguridad Social cuando guarde con el titular de la autorización una relación de parentesco de las que justifican esa posibilidad conforme a las normas aplicables en la materia.

b) Cuando el titular de la autorización sea una persona jurídica, su gestor de transporte podrá ser cualquiera de las personas físicas que, en su caso, la integren, siempre que resulte acreditado que su participación en el capital social es igual o superior al quince por ciento y que dicha persona se encuentra en situación de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda.

En cualquier otro caso, el gestor de transporte deberá estar dado de alta por la empresa titular de la autorización en el Régimen General de la Seguridad Social a tiempo completo en un grupo de cotización no inferior al que corresponda a los jefes administrativos y de taller.

2. La participación del gestor de transporte en el capital social de la empresa habrá de ser acreditada documentalmente por esta, cuando así resulte pertinente a los efectos previstos en la letra b) del apartado anterior.

En la comprobación del cumplimiento del resto de condiciones señaladas en el apartado anterior, el órgano competente deberá atenderse exclusivamente a los datos obrantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte y en los registros de la Tesorería General de la Seguridad Social.

3. Una misma persona podrá ejercer como gestor de transporte de distintas personas jurídicas cuando el capital de estas pertenezca en más de un cincuenta por ciento a un mismo titular, bastando en dicho supuesto con que cumpla los requisitos previstos en la letra b) del apartado 1 en una de tales personas jurídicas,

si bien deberá realizar la totalidad de las funciones previstas en el artículo 112 en cada una de ellas.»

Noventa y tres. El artículo 114 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 114.

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 47.c) de la LOTT, el gestor de transporte de la empresa habrá de estar en posesión del certificado expedido por la Administración que acredite su competencia profesional para el transporte por carretera de viajeros o de mercancías, según corresponda, de conformidad con los criterios y procedimiento que reglamentariamente se encuentren establecidos al efecto.

2. Los certificados de competencia profesional serán expedidos por el Director General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento o por el órgano competente de las Comunidades Autónomas a las que dicha competencia les haya sido delegada por el Estado, teniendo en cuenta al efecto las reglas contenidas en el anexo II de este Reglamento.

El órgano que expida el certificado deberá realizar la oportuna inscripción en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

3. En la comprobación del cumplimiento de la condición regulada en este artículo, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.»

Noventa y cuatro. El artículo 115 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 115.

1. A efectos de lo dispuesto en el artículo 45 de la LOTT, tanto el propio titular de la autorización, ya sea una persona física o jurídica, como el gestor de transporte de la empresa a título personal, deberán cumplir el requisito de honorabilidad.

2. En la comprobación del cumplimiento de las condiciones señaladas en el apartado anterior, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte y en el Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera.»

Noventa y cinco. El artículo 116 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 116.

1. Las personas físicas o jurídicas condenadas a pena de inhabilitación especial que impida el ejercicio de las profesiones de transportista, de intermediario en la contratación de transportes o de gestor de transporte por la comisión de cualquier delito, mientras dure dicha inhabilitación perderán la honorabilidad salvo que, tras la instrucción del correspondiente procedimiento, el órgano competente acuerde que dicha pérdida de honorabilidad resultaría desproporcionada.

2. Asimismo, las personas físicas o jurídicas, sancionadas mediante resolución firme en vía administrativa por la comisión de cualquiera de las infracciones señaladas en el apartado A del anexo I de este Reglamento o que hayan alcanzado un Índice de Reiteración Infractora (en adelante IRI) con valor igual o superior a tres perderán la honorabilidad salvo que, tras la instrucción del correspondiente procedimiento, el órgano competente acuerde que dicha pérdida de honorabilidad resultaría desproporcionada.

Cuando las infracciones que pudieran determinar la pérdida de la honorabilidad de una empresa guarden relación con el ámbito de funciones que corresponde desarrollar a su gestor de transporte, este perderá su honorabilidad, salvo que, tras la instrucción del correspondiente procedimiento, el órgano competente acuerde que dicha pérdida de honorabilidad resultaría desproporcionada.

3. La privación de la honorabilidad tendrá la misma duración que la inhabilitación a que haya sido condenada la persona de que se trate en el supuesto contemplado en el apartado 1.

En los demás supuestos previstos en el apartado 2 tendrá una duración de 365 días, igualmente contados desde la fecha de su inscripción registral.

4. La privación de la honorabilidad a una persona conllevará las siguientes consecuencias:

a) La suspensión de las autorizaciones de transporte de viajeros en autobús, de transporte de mercancías en vehículos que puedan superar las 3,5 toneladas de masa máxima autorizada o de operador de transporte de mercancías de las que fuese titular, en los términos previstos en el artículo 52 de la LOTT, si bien dichas autorizaciones no podrán ser visadas mientras su titular se encuentre inhabilitado de conformidad con lo dispuesto en este artículo.

b) Su inhabilitación para ser titular de una de tales autorizaciones durante el período que corresponda de conformidad con lo dispuesto en el apartado anterior.

c) Su inhabilitación para ejercer la actividad de gestor de transporte durante el período que corresponda de conformidad con lo dispuesto en el apartado anterior.

Cuando una autorización suspendida hubiera perdido su validez como consecuencia de no haber podido ser visada por la inhabilitación de su titular en los términos previstos en este artículo, no podrá ser objeto de la rehabilitación prevista en el artículo 42.3.»

Noventa y seis. El artículo 117 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 117.

1. El IRI de una empresa vendrá determinado por la aplicación de las siguientes reglas:

a) Cuando el infractor sea titular de una autorización de transporte de mercancías o de viajeros en autobús, su IRI se calculará conforme a la siguiente fórmula:

$$\text{IRI} = [I + (i / 3)] / V$$

b) Cuando el infractor no sea titular de una autorización de transporte de mercancías o de viajeros en autobús, su IRI se calculará conforme a la siguiente fórmula:

$$\text{IRI} = I + (i / 3)$$

2. Los factores que integran las fórmulas del apartado anterior quedan definidos de la siguiente manera:

I = número de infracciones señaladas en el apartado B del anexo I de este Reglamento cometidas por una persona en un plazo igual o inferior a 365 días, que hayan sido sancionadas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa;

i = número de infracciones señaladas en el apartado C del anexo I de este Reglamento cometidas por una persona en un plazo igual o inferior a 365 días, que hayan sido sancionadas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa;

V = número medio de vehículos adscritos a la autorización de transporte de mercancías o de viajeros en autobús de la que era titular la persona de que se trate durante los 365 días anteriores a la comisión de la última de las infracciones tenidas en cuenta para calcular los factores "I" e "i".

3. Las condenas penales y las resoluciones sancionadoras dictadas por una autoridad distinta a la Administración de transportes que hayan de ser tenidas en cuenta para determinar la pérdida de la honorabilidad de una persona o que deban ser tenidas en cuenta para determinar su IRI, se inscribirán en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte por la Oficina Central del Registro cuando sean comunicadas a la Dirección General de Transporte Terrestre por la autoridad que las dictó o por el órgano competente de la Administración de transportes en el territorio en que fueron dictadas.»

Noventa y siete. El artículo 118 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 118.

1. En el momento en que se produzca la inscripción en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte de una condena o resolución sancionadora que, conforme a lo dispuesto en el artículo 116, pudiera determinar la pérdida de honorabilidad del infractor, la Oficina Central del Registro comunicará esa circunstancia a las personas que pudieran verse afectadas por dicha pérdida y al órgano competente para el otorgamiento de autorizaciones de transporte público en el territorio en que se domicilie el infractor, identificando las resoluciones mediante las que fueron sancionadas las correspondientes infracciones.»

Noventa y ocho. El artículo 119 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 119.

1. Recibida la comunicación señalada en el artículo anterior, las personas afectadas por la pérdida de honorabilidad dispondrán de un plazo de quince días para formular alegaciones ante el órgano competente para el otorgamiento de autorizaciones de transporte público en el territorio en que se domicilien.

2. El órgano competente comprobará que la sentencia judicial o la resolución o resoluciones que hayan de ser tenidas en cuenta son firmes y han sido dictadas por el órgano competente para ello conforme a los datos obrantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte y, a la vista de las alegaciones en su caso formuladas por los interesados y tras analizar el resto de circunstancias inherentes al caso, determinará si la pérdida de honorabilidad constituye una respuesta proporcionada y adecuada en ese caso concreto.

Cuando el órgano competente estime que la retirada de la honorabilidad al infractor resulta desproporcionada o que no procede la retirada de ese requisito a su gestor de transporte, deberá motivarlo y justificarlo en su resolución.

3. En todo caso, se entenderá desproporcionada la pérdida de honorabilidad cuando el infractor no hubiese sido sancionado por la comisión de ninguna otra infracción muy grave en los 365 días anteriores a aquel en que se cometió la última de las que se han tenido en cuenta para determinar su pérdida de honorabilidad.»

Noventa y nueve. El artículo 120 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 120.

La resolución dictada por el órgano competente en materia de autorizaciones en relación con la pérdida de honorabilidad pondrá fin a la vía administrativa y deberá ser notificada para su inscripción a la Oficina Central del Registro de Empresas y Actividades de Transporte.»



Ciento. El artículo 121 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 121.

1. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 46.a) de la LOTT en relación con el requisito de capacidad financiera, habrá de resultar acreditado que la empresa no está declarada insolvente ni en concurso.

En la comprobación del cumplimiento de dicha condición, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en el Registro Mercantil o, en su caso, en el Registro Público Concursal.

No obstante, aun cuando la empresa haya sido declarada en concurso, el órgano competente para el otorgamiento de la correspondiente autorización podrá considerar que continúa cumpliendo el requisito de capacidad financiera cuando llegue al convencimiento de que existen perspectivas realistas de saneamiento financiero en un plazo máximo de seis meses; circunstancia que deberá hacer constar expresamente en una resolución motivada que habrá de inscribirse en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

2. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 46.b) de la LOTT, habrá de resultar acreditado que la empresa dispone, al menos, de un capital y reservas por un importe mínimo de 9.000 euros, cuando utilice un solo vehículo, y de 5.000 euros más por cada vehículo adicional utilizado.

En la comprobación del cumplimiento de dicha condición, el órgano competente deberá atenerse a los datos obrantes en el Registro Mercantil, o en el registro público que corresponda, y a la documentación complementaria aportada, en su caso, por el interesado, cuando el titular de la autorización sea una persona jurídica.

Cuando se trate de un empresario individual, se presumirá que cumple la condición siempre que ninguno de los vehículos adscritos a la autorización rebase la antigüedad de doce años contada desde su primera matriculación y disponga de ellos en alguna de las siguientes modalidades:

a) Propiedad o arrendamiento financiero, circunstancias en cuya comprobación el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en los registros de la Jefatura Central de Tráfico.

b) Arrendamiento ordinario, contratado por un plazo no inferior a 24 meses, circunstancia que habrá de ser documental y acreditada por el interesado.

3. Cuando no se cumplan las exigencias señaladas en el apartado anterior, el titular de la empresa deberá acreditar documental y alguna de las dos siguientes condiciones:

a) Que dispone de una garantía prestada por una entidad financiera o de seguros, mediante la que esta se convierte en garante solidario de dicha empresa frente a sus acreedores hasta la cuantía que corresponda de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 de este artículo.

b) Que una entidad financiera acredita que la empresa tienen acceso a crédito hasta la cuantía que corresponda de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 de este artículo.»

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

«Artículo 144.

Las empresas españolas que pretendan realizar transportes internacionales de viajeros o de mercancías sujetos a la autorización de los países extranjeros por los que estos hayan de discurrir o de las organizaciones internacionales en las que dichos países estén integrados, deberán obtener previamente la referida autorización.

Dichas autorizaciones serán distribuidas por la Dirección General de Transporte Terrestre entre las empresas que las soliciten y para su obtención deberá resultar acreditado que dichas empresas son titulares de la autorización que en cada caso resulte pertinente para realizar transporte en territorio nacional conforme a lo dispuesto en este Reglamento.»

Ciento dos. Se suprimen los artículos 145, 146, 147, 148, 149, 152 y 153, que quedan sin contenido.

Ciento tres. El artículo 154 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 154.

En ejecución de lo previsto en el artículo 101.1.b) de la LOTT, los transportes privados particulares de viajeros habrán de realizarse en vehículos de turismo. No obstante, las familias numerosas de categoría especial podrán utilizar para su desplazamiento vehículos de mayor capacidad, siempre que no superen las 17 plazas, incluida la del conductor.

Los transportes privados particulares de mercancías habrán de llevarse a cabo en vehículos cuya masa máxima autorizada no sea superior a 6 toneladas, salvo que se trate del transporte de máquinas, animales o complementos destinados a la práctica personal de una actividad deportiva o recreativa que, por sus características, no resulte posible transportar en un vehículo que no supere dicho límite.»

Ciento cuatro. El artículo 155 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 155.

1. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 103.1 de la LOTT, la realización de transportes privados complementarios estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de aquella Comunidad Autónoma en que se domicilie la autorización, cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado.

Las autorizaciones de transporte privado complementario habilitan para realizar transporte exclusivamente con los vehículos que se les hayan vinculado mediante la inscripción de su matrícula en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

2. No obstante, no será necesaria la previa obtención de autorización para realizar las siguientes modalidades de transporte:

a) Transportes que presenten idénticas características a las señaladas en el artículo 33.2 de este Reglamento.

b) Transportes privados particulares definidos en el artículo 101 de la LOTT.

c) Transportes oficiales definidos en el artículo 105 de la LOTT.

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

e) Transporte de mercancías en vehículos cuya masa máxima autorizada no supere las 3,5 toneladas.

f) Transporte funerario, que podrá realizarse libremente en todo el territorio nacional por prestadores de servicios funerarios, con independencia de su origen o recorrido.»

Ciento cinco. El artículo 156 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 156.

1. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 102.1 de la LOTT, habrá de resultar acreditado que la actividad principal del solicitante de la autorización no es la de transporte.

En la comprobación del cumplimiento de este requisito, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en el Censo de Obligados Tributarios.

2. En ningún caso podrá otorgarse una autorización de transporte privado complementario a quien sea titular de una de transporte público.

3. A los efectos previstos en el artículo 102.2.b) de la LOTT, cuando la actividad principal que justifique el otorgamiento de la autorización se preste de forma ambulante, el vehículo con el que se practique tendrá la consideración de establecimiento de la empresa.»

Ciento seis. El artículo 157 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 157.

A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 104 de la LOTT, habrá de resultar acreditada la necesidad de transportar y su proporcionalidad en relación con la carga útil o número de plazas de los vehículos que se pretenda utilizar al amparo de la autorización.

Cuando se trate de una autorización de transporte de mercancías, el interesado acreditará dicho requisito presentando la documentación justificativa del volumen de mercancías que adquiriera, manufacture y venda habitualmente, así como del número de sus clientes y proveedores.

Cuando se trate de una autorización de transporte de viajeros, el interesado acreditará el requisito presentando la documentación justificativa del número de trabajadores propios, proveedores y clientes que asisten a sus centros con habitualidad.

Cuando se trate de una autorización de transporte sanitario privado complementario, el interesado acreditará el requisito presentando la documentación justificativa del número de personas accidentadas o enfermas que necesitan ser trasladadas habitualmente desde o hasta sus centros.»

Ciento siete. El artículo 158 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 158.

Las autorizaciones de transporte privado complementario quedarán sujetas a lo dispuesto en los artículos 42, 43 y 46, y sus titulares deberán comunicar al órgano competente para su otorgamiento la dirección de correo electrónico de que disponen.»

Ciento ocho. El artículo 159 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 159.

1. De conformidad con lo que se dispone en el artículo 119.1 de la LOTT, quienes pretendan intermediar en la contratación de transportes de mercancías por carretera deberán obtener una autorización de operador de transporte de mercancías.

No obstante, no estarán obligados a obtener dicha autorización para intermediar en la contratación de transporte de mercancías:

a) Los titulares de autorizaciones de transporte público de mercancías que hubiesen acreditado para su obtención disponer de un capital y reservas por un importe igual o superior al establecido en la letra d) del artículo siguiente.

b) Los titulares de autorizaciones de transporte público de mercancías que se limiten a intermediar en la contratación de otros transportistas para atender demandas de porte que excedan coyunturalmente de su propia capacidad de transporte, siempre que el número de vehículos ajenos utilizados como consecuencia de esa

intermediación no supere en ningún momento al de su propia capacidad de transporte medida en número de vehículos.

c) Las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización, en tanto que su intermediación se limite a la comercialización de los transportes prestados por aquellos de sus socios que sean titulares de autorización de transporte de mercancías.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, el órgano competente que expida o vise una autorización de transporte público de mercancías cuyo titular cumpla el requisito señalado en su letra a), deberá inscribirlo como operador de transporte en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

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

Ciento nueve. El artículo 160 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 160.

A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 119.2 de la LOTT, el otorgamiento de la autorización de operador de transporte de mercancías estará condicionado a que se acredite el cumplimiento de los requisitos señalados en las letras a), b), c), e) y f) del artículo 43.1 de la LOTT, en idénticos términos a los establecidos en los artículos 35, 36, 37, 39, 40 y 41 de este Reglamento.

Además, deberá resultar acreditado el cumplimiento de las siguientes condiciones:

a) Cumplimiento del requisito de establecimiento, en los términos previstos en los apartados 1 y 3 del artículo 110 de este Reglamento.

b) Cumplimiento del requisito de competencia profesional, en los términos previstos en los artículos 111, 113 y 114, así como en las letras a), b), c), d) y e) del artículo 112 de este Reglamento.

c) Cumplimiento del requisito de honorabilidad, en los términos previstos en los artículos 115 a 120 de este Reglamento, ambos inclusive.

d) Cumplimiento del requisito de capacidad financiera, en los términos previstos en el artículo 121 de este Reglamento, debiendo, a tal efecto, resultar acreditado que la empresa dispone, al menos, de un capital y reservas por un importe mínimo de 60.000 euros.»

Ciento diez. El artículo 161 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 161.

Las autorizaciones de operador de transporte de mercancías quedarán sujetas a lo dispuesto en los artículos 42, 43 y 46.»

Ciento once. Se suprimen los artículos 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172 y 173, que quedan sin contenido.

Ciento doce. El artículo 178.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Cuando el vehículo arrendado vaya a destinarse a la realización de cualquier tipo de transporte sujeto a autorización será necesario que el arrendatario sea titular de esta y lo adscriba a la misma.

A fin de acreditar la disponibilidad del vehículo arrendado a efectos de dicha adscripción, será suficiente un precontrato o documento análogo en el que las partes se comprometan a realizar el arrendamiento y en el que figure el plazo de

duración de este, la identificación de la empresa arrendadora y los datos del vehículo de que se trate.

No obstante, una vez formalizado el contrato de arrendamiento definitivo, el arrendatario deberá comunicarlo a la Administración competente sobre la autorización de que se trate.»

Ciento trece. El artículo 179.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, cuando un vehículo adscrito a una autorización de transporte de viajeros o de mercancías se encuentre averiado, el titular de aquella podrá sustituirlo provisionalmente por otro arrendado de las mismas características sin necesidad de adscribirlo expresamente a dicha autorización.

A tal efecto, el transportista deberá comunicarlo al órgano administrativo competente sobre la autorización, acompañando un certificado del taller en el que se encuentre en reparación el vehículo averiado, en el que se exprese la presunta duración de dicha reparación.

El transportista arrendatario únicamente podrá realizar transporte con ese vehículo arrendado cuando lleve a bordo el referido certificado del taller en que se encuentre en reparación el vehículo averiado y un justificante de haber puesto en conocimiento de la Administración la correspondiente avería, en el que consten la matrícula del vehículo averiado y la del arrendado para sustituirlo temporalmente. Dicho justificante, que será expedido por la Administración de forma inmediata, tendrá el plazo de validez que determine el órgano competente en función de la presunta duración de la reparación.

Excepcionalmente, cuando el vehículo utilizado para sustituir a otro averiado en los términos establecidos en este apartado fuera propiedad del taller que realiza la reparación o del fabricante o concesionario de la marca de vehículos a que pertenece el averiado y hubiese sido cedido por estos sin exigir otra contraprestación que el resarcimiento de los costes generados por la utilización del vehículo, no será preciso que dicho taller, fabricante o concesionario sea una empresa profesionalmente dedicada a la actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor.»

Ciento catorce. El artículo 197 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 197.

Se reputarán infracciones muy graves:

1. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.1 de la LOTT, la realización de transportes públicos careciendo del título habilitante que, en su caso, resulte preceptivo para su prestación de conformidad con lo dispuesto en la LOTT y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo.

En la aplicación de lo dispuesto en el párrafo anterior, habrá de considerarse que carecen de validez para amparar la realización de transporte los títulos habilitantes que se encuentren suspendidos en aplicación de lo que se establece en los artículos 52 de la LOTT o no hayan sido visados cuando así resulte exigible.

Cuando la realización del transporte de que se trate requiriese disponer de más de un título habilitante, resultará constitutiva de esta infracción la carencia de cualquiera de ellos, aunque se disponga de los demás.

No se apreciará la infracción contemplada en este punto cuando los hechos deban reputarse infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 199.1.

2. En aplicación de lo dispuesto en los apartados 2 del grupo 10 y 2 del grupo 11 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la realización de un transporte internacional o de cabotaje sin llevar a bordo la correspondiente licencia comunitaria

o una copia auténtica de esta, cuando no deba ser calificada conforme al apartado anterior.

3. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.2 de la LOTT, la contratación como porteador o la facturación en nombre propio de servicios de transporte sin ser previamente titular de autorización de transporte o de operador de transporte de mercancías.

En todo caso, incurrirán en esta infracción quienes, aun siendo integrantes de una persona jurídica titular de una autorización de transporte o de operador de transporte de mercancías, contraten o facturen en nombre propio la prestación de servicios de transporte a terceros o a la propia persona jurídica de la que formen parte sin ser ellos mismos, a su vez, titulares de tal autorización.

No se apreciará la infracción tipificada en este punto cuando los hechos deban reputarse infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 199.1.

4. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.3 de la LOTT, el arrendamiento de un vehículo cuando vaya acompañado por la prestación de servicios de conducción o cualquier otra forma de cesión del uso de un vehículo cuyo titular preste servicios de conducción al cesionario.

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

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

5. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.4 de la LOTT, la cesión, expresa o tácita, de títulos habilitantes por parte de sus titulares a favor de otras personas.

A tal efecto, habrá de considerarse que, en todo caso, incurrirán en esta infracción quienes permitan el uso, temporal o permanente, de un título habilitante expedido a su favor por otra persona física o jurídica.

6. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.5 de la LOTT, la organización o establecimiento de un transporte regular de viajeros de uso general sin haber sido contratado por la Administración competente para gestionar un servicio público de esas características, con independencia de que los medios utilizados sean propios o ajenos.

7. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.6 de la LOTT, la venta individualizada de las plazas de un transporte de viajeros, así como la prestación o venta de servicios integrados en una serie de expediciones que atiendan, de forma reiterada, tráficos preestablecidos, cuando no se posea otra habilitación que la autorización de transporte regulada en el artículo 42 de la LOTT.

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

8. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.7 de la LOTT, la falsificación de alguno de los títulos que habiliten para el ejercicio de las actividades y profesiones reguladas en esta Ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo o de alguno de los datos que deban constar en aquellos.

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

9. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.8 de la LOTT, el falseamiento de los documentos que hayan de ser aportados como requisito para la obtención de cualquier título, certificación o documento que haya de ser expedido por la Administración a favor del solicitante o de cualquiera de los datos que deban constar en aquellos.

10. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.9 de la LOTT y en el apartado 10 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el falseamiento

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

En todo caso, se considerará que las siguientes conductas constituyen supuestos de falseamiento:

a) La utilización indebida de las hojas, tarjetas u otros elementos del tacógrafo destinada a modificar la información recogida por este o a anular o alterar el normal funcionamiento de los aparatos de control instalados en el vehículo.

b) La falsificación, disimulación, eliminación o destrucción de los datos contenidos en las hojas de registro o almacenados y transferidos del tacógrafo o de la tarjeta de conductor.

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

11. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.10 de la LOTT y en los apartados 9 del grupo 2 y 4 del grupo 6 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la manipulación del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, con objeto de alterar su funcionamiento o modificar sus mediciones.

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

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

12. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.11 de la LOTT, el falseamiento de las condiciones que determinaron que una empresa se beneficiase de la exención de responsabilidad contemplada en el artículo 138.4 de la LOTT.

13. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.12 de la LOTT, la negativa u obstrucción a la actuación de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte que imposibiliten total o parcialmente el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas, así como la desatención total o parcial a sus instrucciones o requerimientos o el quebrantamiento de la orden de inmovilizar un vehículo.

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

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

En todo caso, se considerará que las siguientes conductas constituyen supuestos de obstrucción a la labor inspectora:

a) La desobediencia a las órdenes, verbales o escritas, impartidas en el ejercicio de sus funciones por los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o por los agentes a quienes corresponden las labores de vigilancia y control del transporte y, en especial, el incumplimiento de las órdenes de traslado de los vehículos en los supuestos legalmente previstos.

b) La negativa de una empresa o sus representantes a facilitar a los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o los agentes a quienes corresponden las labores de vigilancia y control del transporte información acerca del origen, destino, fecha, vehículo o conjunto de vehículos utilizados o cualquier otro dato relativo a un servicio de transporte que resulte relevante para la actuación inspectora en curso.

c) La remisión a la Administración de información extraída del tacógrafo digital o de la tarjeta del conductor sin la correspondiente firma digital u otros elementos destinados a garantizar su autenticidad.

14. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.13 de la LOTT, la realización de transporte interior en España con vehículos matriculados en el extranjero incumpliendo las condiciones que definen las operaciones de cabotaje de conformidad con lo dispuesto en la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera o por la que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses, aunque quien los realice sea titular de licencia comunitaria.

15. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.14 de la LOTT, la interrupción de los servicios señalados en el contrato de gestión de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general, sin que medie consentimiento de la Administración ni otra causa que lo justifique, en los términos señalados en el artículo 90.2 de este Reglamento.

16. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15 de la LOTT y en el grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la realización de transportes, carga o descarga de mercancías peligrosas cuando concorra alguna de las siguientes circunstancias:

16.1 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.1 de la LOTT, no informar sobre la inmovilización del vehículo a causa de accidente o incidente grave, o no adoptar las medidas de seguridad y protección que correspondan en tales supuestos, excepto en aquellos casos en que ello hubiera resultado imposible.

16.2 En aplicación de lo dispuesto en los apartados 2 y 18 del artículo 140.15 de la LOTT y el apartado 4 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, utilizar bultos, vehículos, contenedores o cualesquiera otros recipientes o depósitos que presenten fugas.

16.3 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.3 de la LOTT y en el apartado 6 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, carecer del certificado de aprobación del vehículo expedido por el organismo competente, donde se acredite que responde a las prescripciones reglamentariamente exigibles para el transporte al que va destinado, así como llevar dicho certificado caducado o llevar uno distinto al exigido para la mercancía transportada.

16.4 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.4 de la LOTT, transportar mercancías a granel cuando ello no esté autorizado por la regulación específica aplicable.

16.5 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.5 de la LOTT, utilizar vehículos, depósitos o contenedores que carezcan de paneles, placas o etiquetas de peligro o, en su caso, de cualquier otra señalización o marca exigible, así como llevarlos ilegales.

En todo caso, el transporte de mercancías peligrosas en bultos que carezcan de las etiquetas de peligro o de cualquier otra marca o identificación exigible se considerará un supuesto constitutivo de esta infracción.

16.6 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.6 de la LOTT y en el apartado 1 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, transportar mercancías por carretera cuando no esté permitido hacerlo.

16.7 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.7 de la LOTT y en el apartado 2 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, utilizar vehículos



o depósitos distintos a los prescritos en las normas que regulen el transporte de las mercancías de que se trate.

En todo caso, las siguientes conductas se considerarán supuestos constitutivos de esta infracción:

a) La utilización de cisternas, vehículos batería o contenedores de gas de elementos múltiples cuyo uso no esté permitido para el transporte de la mercancía peligrosa de que se trate.

b) El transporte de mercancías peligrosas utilizando vehículos o depósitos que se encuentren gravemente deteriorados o carezcan de alguno de los requisitos técnicos exigidos para su homologación.

c) El transporte y la carga de mercancías peligrosas, excepto las consideradas como alimenticias, utilizando cisternas que hayan contenido productos alimenticios, alimentos o alimentos para animales.

d) El transporte y la carga de productos alimenticios, alimentos o alimentos para animales, excepto los considerados como peligrosos, en cisternas destinadas al transporte de mercancías peligrosas, aún en el caso de que no hayan llegado a contener esta clase de mercancías o de que se hubiesen limpiado después de contenerlas.

16.8 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.8 de la LOTT y el apartado 11 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, no llevar a bordo del vehículo una carta de porte que cubra todas las mercancías transportadas, o llevarla sin consignar cuáles sean estas.

En todo caso, se considerará incluida en esta infracción la falta de información sobre las mercancías transportadas que impida determinar el nivel de gravedad de la infracción.

16.9 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.9 de la LOTT, transportar mercancías careciendo del permiso, autorización especial o autorización previa que, en su caso, sea necesario o incumpliendo las condiciones señaladas en ellos.

16.10 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.10 de la LOTT y en el apartado 14 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, incumplir la prohibición de fumar específicamente señalada en la legislación sobre transporte de mercancías peligrosas.

16.11 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.11 de la LOTT y el apartado 3 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, no identificar en el exterior del vehículo el transporte de mercancías peligrosas de que se trate.

16.12 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.12 de la LOTT y en el apartado 13 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, utilizar fuego o luces no protegidas, así como aparatos de alumbrado portátiles, con superficies capaces de producir chispas.

16.13 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.13 de la LOTT, consignar de forma inadecuada en la carta de porte la mercancía transportada.

16.14 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.14 de la LOTT y en el apartado 10 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, incumplir las normas sobre el grado de llenado o sobre la limitación de las cantidades a transportar por unidad de transporte.

16.15 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.15 de la LOTT, utilizar vehículos, depósitos o contenedores con paneles, placas, etiquetas de peligro o cualquier otra señalización o marca exigible no adecuados a la mercancía transportada.

16.16 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.16 de la LOTT, incumplir las normas de embalaje en común en un mismo bulto.

16.17 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.17 de la LOTT y los apartados 8 y 9 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, incumplir las prohibiciones de cargamento en común de bultos o las normas sobre sujeción o estiba de la carga.

En todo caso, el transporte de mercancías peligrosas en bultos incumpliendo las normas sobre protección y segregación de la carga se considerará un supuesto constitutivo de la infracción contemplada en este punto.

16.18 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.18 de la LOTT, utilizar envases o embalajes no autorizados por las normas que resulten de aplicación para el transporte de la mercancía de que se trate.

Se considerará incluido en esta infracción el uso de envases o embalajes no homologados o que se encuentren gravemente deteriorados o que carezcan de alguno de los requisitos técnicos exigidos.

16.19 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.19 de la LOTT, transportar, cargar o descargar mercancías peligrosas cuando las empresas involucradas en tales operaciones no tengan el preceptivo consejero de seguridad o tengan uno que no se encuentre habilitado para actuar como tal en relación con la materia o actividad de que se trate.

16.20 En aplicación de lo dispuesto en el apartado 5 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, transportar mercancías a granel en un contenedor, vehículo o depósito que no sea estructuralmente adecuado.

16.21 En aplicación de lo dispuesto en el apartado 7 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, transportar mercancías en un vehículo que haya dejado de cumplir las normas exigidas por la reglamentación que específicamente le resulte de aplicación creando un peligro inmediato.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en este punto 16 corresponderá:

- a) Al transportista, por la infracción contemplada en los apartados 16.1 y 16.10.
- b) Al transportista y al cargador, por las infracciones contempladas en los apartados 16.2, 16.3, 16.4, 16.5, 16.11, 16.15, 16.20 y 16.21.
- c) Al transportista y al cargador o expedidor, según el caso, por las infracciones contempladas en los apartados 16.6, 16.7, 16.8, 16.9 y 16.17.
- d) Al transportista, al cargador y al descargador, por la infracción contemplada en el apartado 16.12.
- e) Al cargador o expedidor, según el caso, por las infracciones contempladas en los apartados 16.13, 16.14, 16.16 y 16.18.
- f) A la empresa obligada a tener consejero de seguridad, por la infracción contemplada en el apartado 16.19.

A los efectos previstos en este punto y en los artículos 198.6 y 199.8, tendrá la consideración de expedidor la persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa y figura como tal en la carta de porte, con independencia de que sea ella misma o un tercero el destinatario de las mercancías así expedidas. Se considerará cargador o descargador la persona física o jurídica que efectúa o bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga o descarga de la mercancía peligrosa.

A los efectos previstos en este punto y en el artículo 198.6, se considerarán cisternas todos aquellos depósitos, incluidos sus equipos de servicio y de estructura, a los que el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera atribuye tal calificación.

A los efectos previstos en este punto y en el artículo 198.6, se entenderá incluida en el concepto de carta de porte cualquier otra documentación de acompañamiento exigible por su normativa específica.

A los efectos previstos en este punto y en el artículo 198.6, deberá considerarse que el concepto de envases y embalajes incluye los grandes recipientes para granel

y los grandes embalajes según aparezca en su correspondiente instrucción de embalaje.

17. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.16 de la LOTT, la realización de actividades de transporte público o la intermediación en su contratación, incumpliendo alguno de los requisitos exigidos para la obtención y mantenimiento de la autorización que, en su caso, resulte preceptiva, excepto en aquellos supuestos en que el requisito incumplido sea el señalado en el apartado f) del artículo 43.1 de la LOTT.

En todo caso, se considerará que constituye un supuesto de incumplimiento de los requisitos exigidos para la obtención y mantenimiento de una autorización de transporte, a los efectos señalados en este punto, que la persona que ocupa el puesto de gestor de transporte en la empresa no desarrolle alguna de las funciones señaladas en el artículo 112.

Idéntica consideración deberá atribuirse al supuesto en que la empresa titular de una autorización de transporte no disponga del número mínimo de vehículos o conductores, o de los locales, instalaciones o equipamiento técnico o administrativo que resulten obligatorios para su obtención y mantenimiento o que aquellos de los que dispone no reúnan las condiciones requeridas.

Asimismo, incurrirán en esta infracción quienes no comuniquen al Registro de Empresas y Actividades de Transporte el cambio de su domicilio o de la ubicación de sus centros de explotación o de los locales de que deban disponer a efectos del cumplimiento del requisito de establecimiento o quienes no dispongan en dichos locales de los documentos que estén obligados a conservar a disposición de la Administración en los términos señalados en el artículo 110.1.

18. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.17 de la LOTT, la contratación de servicios de transporte por parte de transportistas, agencias de transporte, transitarios, almacenistas-distribuidores, operadores logísticos o cualquier otro profesional del transporte con transportistas u operadores de transporte de mercancías no autorizados.

En todo caso, incurrirá en esta infracción la persona jurídica profesionalmente dedicada al transporte que contrate a alguna de las personas que la integran para que realice un servicio de transporte, o abone las facturas que estas le expidan por tal concepto, cuando dichas personas no sean, a su vez, titulares de una autorización de transporte o de operador de transporte de mercancías.

19. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.18 de la LOTT y en los apartados 1 del grupo 7 y 1 del grupo 8 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la realización de transportes públicos o privados utilizando conductores que carezcan del permiso de conducción adecuado, del certificado de aptitud profesional o de la tarjeta de cualificación (CAP) en vigor.

20. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.19 de la LOTT, el incumplimiento de la obligación de suscribir el seguro exigido en el artículo 21.1 de la LOTT o tenerlo suscrito con una cobertura insuficiente.

21. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.20 de la LOTT y en los apartados 1 del grupo 2 y 1 del grupo 6 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la carencia del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo.

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

22. En aplicación de lo dispuesto en el apartado 2 del grupo 6 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, llevar instalado en el vehículo un dispositivo limitador de velocidad que no sea conforme a las prescripciones técnicas aplicables.

23. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.21 de la LOTT y en los apartados 11 y 12 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la carencia significativa de hojas de registro o de datos registrados en el tacógrafo o en las

tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa.

Se considerará incluida en esta infracción la conservación de registros sin cumplir la estructura de campo o la extensión del fichero reglamentariamente establecidas.

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

24. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.22 de la LOTT y en los apartados 4, 5 y 6 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, no llevar insertada en el tacógrafo la tarjeta de conductor o la hoja de registro de los tiempos de conducción y descanso cuando ello resulte exigible, utilizar una tarjeta de la que el conductor no sea titular o una tarjeta falsificada o que se hubiera obtenido sobre la base de declaraciones falsas o documentos falsificados.

25. En aplicación de lo dispuesto en el apartado 3 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la posesión o utilización por un conductor de más de una tarjeta de conductor a su nombre.

26. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.23 de la LOTT y en los apartados 3 y 6 del grupo 4 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el exceso igual o superior al 20 por ciento en los vehículos N3 e igual o superior al 25 por ciento en los vehículos N2 y N1 sobre la masa máxima total que tenga autorizada el vehículo de que se trate.

Cuando el vehículo se encuentra amparado por una autorización especial que le permita circular con una masa superior a la que, de otro modo le correspondería, el señalado porcentaje deberá referirse a la masa máxima señalada en dicha autorización especial.

La responsabilidad por esta infracción corresponderá tanto al transportista como al cargador, al expedidor y al intermediario que hubiesen intervenido en el transporte o su contratación, salvo que alguno de ellos pruebe que no le resulta imputable.

En los transportes de paquetería y mudanzas no se exigirá responsabilidad por esta infracción al cargador ni al expedidor, salvo que se pruebe que su actuación resultó determinante de aquel.

27. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.23 de la LOTT, el exceso igual o superior al 50 por ciento en los vehículos N2 y N1 e igual o superior al 40 por ciento en los vehículos N3 sobre la masa máxima por eje que tenga autorizada el vehículo de que se trate.

Cuando el vehículo se encuentra amparado por una autorización especial que le permita circular con una masa por eje superior a la que, de otro modo le correspondería, el señalado porcentaje deberá referirse a la masa máxima por eje señalada en dicha autorización especial.

La responsabilidad por esta infracción corresponderá a quien hubiera realizado la estiba de la mercancía a bordo del vehículo o bajo cuyas instrucciones se hubiera realizado esta.

En los transportes de paquetería y mudanzas no se exigirá responsabilidad por esta infracción al cargador ni al expedidor, salvo que se pruebe que su actuación resultó determinante de aquel.

28. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.24 de la LOTT y en el apartado 16 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la utilización en el tacógrafo de hojas de registro o tarjetas de conductor que se encuentren manchadas o estropeadas de tal manera que impidan la lectura de los datos registrados.

29. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.25 de la LOTT y en los apartados 13, 14 y 15 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la utilización incorrecta de las hojas de registro o la tarjeta del conductor, la retirada no autorizada de dichas hojas o tarjeta cuando ello incida en el registro de datos, así como la utilización de una misma hoja de registro o de la tarjeta de conductor durante un período de tiempo superior al que corresponda, cuando ello dé lugar a una pérdida de datos o a una superposición de registros que impida su lectura.

30. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.26 de la LOTT y en el apartado 19 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el uso incorrecto del selector de actividades del tacógrafo.

31. En aplicación de lo dispuesto en los apartados 17 y 26 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el incumplimiento de la obligación de efectuar registros manuales por el conductor.

Asimismo queda incluida en esta infracción la falta de consignación por el conductor de toda la información no registrada durante los períodos de avería o funcionamiento defectuoso del tacógrafo, cuando sea obligatorio hacerlo.

32. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.27 de la LOTT, la prestación de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

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

32.2 El incumplimiento de los tráficos o del número mínimo de expediciones establecidos en el contrato de gestión del servicio público de que se trate, cuando no deba calificarse conforme a lo señalado en el punto 15 de este artículo.

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

Asimismo, se incurrirá en esta infracción si se impide a ciertas categorías de usuarios, o a quienes pretendan acceder al servicio en determinadas localidades o zonas geográficas, adquirir o reservar billetes por cualquiera de los procedimientos utilizados por la empresa con carácter general, o reciben un trato discriminatorio respecto al resto de los usuarios en relación con dicha adquisición o reserva.

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

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

32.6 El incumplimiento de las condiciones de accesibilidad a los vehículos establecidas con carácter general para todos los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general o especialmente señalados en el pliego de condiciones o el contrato del servicio de que se trate.

Asimismo, incurrirá en esta infracción la empresa contratista del servicio cuyo personal impida o dificulte su utilización a personas con discapacidad, incluso si no existe obligación de que los vehículos se encuentren adaptados para ello, siempre que, en este último supuesto, dichas personas aporten los medios que les resulten precisos para acceder y abandonar el vehículo e instalarse en una plaza ordinaria.

33. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.28 de la LOTT, la realización de transportes regulares de viajeros de uso especial incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en la correspondiente autorización con el carácter de esenciales, cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera.

34. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.29 de la LOTT, en los transportes de uso especial de escolares y de menores, la ausencia de una persona mayor de edad idónea, distinta del conductor, que conozca el funcionamiento de los

mecanismos de seguridad del vehículo, encargada del cuidado de los menores, cuando ello resulte obligatorio.

35. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.30 de la LOTT, en los transportes de uso especial de escolares y de menores, la falta de plaza o asiento para cada menor así como la inexistencia de plazas cercanas a las puertas de servicio que sean necesarias para personas de movilidad reducida.

36. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.31 de la LOTT, la contratación de servicios de transporte terrestre de mercancías por parte de transportistas, agencias de transporte, transitarios, almacenistas distribuidores, operadores logísticos o cualquier otro profesional del transporte incumpliendo la obligación de hacerlo en nombre propio, así como la contratación de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general en concepto de porteador por quien no se encuentre habilitado para ello.

37. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.32 de la LOTT, la realización de transportes de mercancías o discrecionales de viajeros incumpliendo las condiciones establecidas en el artículo 54 de la LOTT.

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

En todo caso incurrirán en esta infracción los titulares de autorizaciones de transporte público de mercancías y las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización que intermedien en la contratación de transportes incumpliendo las condiciones establecidas en el artículo 159.1 de este reglamento.

38. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.33 de la LOTT y en el apartado 8 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el inadecuado funcionamiento imputable al transportista del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como el de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, cuando no deba calificarse conforme a lo señalado en el punto 11 de este artículo.

39. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.34 de la LOTT y en los apartados 2, 7 y 25 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la utilización del tacógrafo sin haber realizado su calibrado o revisión periódica en los plazos y forma establecidos, habiendo sido inspeccionado o reparado en un taller no autorizado o careciendo de los precintos o placas preceptivos, salvo que deba calificarse según lo dispuesto en el apartado 21.

40. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.35 de la LOTT y en los apartados 21, 22, 23 y 24 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la carencia a bordo del vehículo de las hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso ya utilizadas o de los documentos de impresión que resulte obligatorio llevar, con independencia del tipo de tacógrafo, analógico o digital, que se esté utilizando.

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

41. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.36 de la LOTT, el incumplimiento por un centro de alguna de las condiciones que le fueron exigidas para obtener la autorización habilitante para impartir cursos preceptivos para la obtención o mantenimiento de alguna de las cualificaciones reguladas por las normas de ordenación del transporte.

42. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.37 de la LOTT, el incumplimiento de la legislación aplicable en materia de tiempos de conducción y descanso de los conductores en los siguientes supuestos:

42.1 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.37.1 de la LOTT y en los apartados 4 y 7 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el exceso

igual o superior al 50 por ciento en los tiempos máximos de conducción diaria sin hacer una pausa o descanso de cuatro horas y media como mínimo.

42.2 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.37.2 de la LOTT y en los apartados 10 y 13 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el exceso igual o superior al 25 por ciento en los tiempos máximos de conducción semanal o bisemanal.

42.3 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.37.3 de la LOTT y en los apartados 3 y 6 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el exceso igual o superior a dos horas en los tiempos máximos de conducción diaria, salvo que deba calificarse conforme a lo dispuesto en el apartado 42.1.

42.4 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.37.4 de la LOTT y en el apartado 15 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la conducción durante seis o más horas sin respetar las pausas reglamentariamente exigidas.

42.5 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.37.5 de la LOTT y en los apartados 17, 19, 21 y 23 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la disminución del descanso diario normal en más de dos horas y media o del reducido o fraccionado en más de dos horas, incluso cuando se realice conducción en equipo.

42.6 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.37.6 de la LOTT y en los apartados 25 y 27 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la disminución del descanso semanal normal en más de nueve horas o del reducido en más de cuatro.

No se computarán como descanso los períodos en que no se hayan cumplido todas las condiciones señaladas al efecto en la reglamentación comunitaria sobre tiempos de conducción y descanso.

42.7 En aplicación de lo dispuesto en los apartados 9 y 12 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la conducción de sesenta y cinco o más horas, sin superar las setenta, en los tiempos máximos de conducción semanal o la conducción de ciento cinco o más horas, sin superar las ciento doce y media, en los tiempos máximos de conducción bisemanal.

42.8 En aplicación de lo dispuesto en el apartado 28 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, iniciar el descanso semanal superando seis períodos consecutivos de veinticuatro horas después de un período de descanso semanal anterior, cuando el exceso sea igual o superior a doce horas.

42.9 En aplicación de lo dispuesto en el apartado 29 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, en un único transporte internacional discrecional de viajeros, iniciar el descanso semanal superando doce períodos consecutivos de veinticuatro horas después del período de descanso semanal anterior, cuando el exceso sea igual o superior a doce horas.

42.10 En aplicación de lo dispuesto en el apartado 30 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, en un único transporte internacional discrecional de viajeros, la realización de doce períodos consecutivos de veinticuatro horas sin llevar a cabo un descanso semanal de al menos sesenta y cinco horas.

42.11 En aplicación de lo dispuesto en el apartado 31 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, en un único transporte internacional discrecional de viajeros, la realización de un período de conducción igual o superior a cuatro horas y media, entre las 22 y las 6 horas, si el vehículo no cuenta con varios conductores.

43. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.38 de la LOTT, el transporte de objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros al amparo de una autorización de transporte público de viajeros, incumpliendo las condiciones que resulten exigibles de conformidad con las normas internas o internacionales que resulten de aplicación.

44. En aplicación de lo dispuesto en los apartados 2 y 5 del grupo 4 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el exceso igual o superior al 10 por ciento e inferior al 20 por ciento en los vehículos N3 e igual o superior al 15 e inferior al 25

por ciento en los vehículos N2 sobre la masa máxima total que tenga autorizada el vehículo de que se trate.

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación idénticas reglas a las establecidas en el apartado 26.

45. En aplicación de lo dispuesto en el apartado 3 del grupo 10 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la realización de transportes públicos o privados utilizando para la conducción del vehículo los servicios de una persona que, debiendo estar en posesión del certificado de conductor de tercer país, carezca de este o incumpla alguna de las condiciones que dieron lugar a su expedición.

46. En aplicación de lo dispuesto en el apartado 3 del grupo 11 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la realización de servicios regulares internacionales de viajeros careciendo de la autorización preceptiva.

Se considerará, en todo caso, incluida en esta infracción la utilización de una autorización caducada, anulada, suspendida o falsificada, así como la utilización de una autorización no referida al servicio que se está prestando.»

Ciento quince. El artículo 198 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 198.

Se reputarán infracciones graves:

1. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.1 de la LOTT, el incumplimiento de la obligación de devolver a la Administración una autorización o licencia de transporte, alguna de sus copias o cualquier otra documentación cuando, por haber sido revocada o por cualquier otra causa legal o reglamentariamente establecida, debiera haber sido devuelta, siempre que el documento de que se trate conserve apariencia de validez.

2. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.2 de la LOTT y en los apartados 1 y 4 del grupo 4 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el exceso igual o superior al 5 e inferior al 10 por ciento en los vehículos N3 e igual o superior al 5 e inferior al 15 por ciento en los vehículos N2 y N1 sobre la masa máxima total que tenga autorizada el vehículo de que se trate.

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación idénticas reglas a las establecidas en el artículo 197.26.

3. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.2 de la LOTT, el exceso igual o superior al 15 e inferior al 25 por ciento en los vehículos N1 sobre la masa máxima total que tenga autorizada el vehículo de que se trate y el exceso igual o superior al 30 e inferior al 50 por ciento en los vehículos N2 y N1 e igual o superior al 25 e inferior al 40 por ciento en los vehículos N3 sobre la masa máxima por eje que tenga autorizada el vehículo de que se trate.

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación idénticas reglas a las establecidas en el artículo 197.27.

4. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.3 de la LOTT, no pasar la revisión periódica de algún instrumento o medio de control que exista la obligación de llevar instalado en el vehículo, en los plazos y forma establecidos, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 197.39.

5. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.4 de la LOTT, la obstrucción que dificulte gravemente la actuación de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte cuando no concorra alguno de los supuestos que, conforme a lo señalado en el artículo 197.13, implicarían que se reputase infracción muy grave.

En los supuestos de requerimientos relativos al cumplimiento de la legislación sobre tiempos de conducción y descanso de los conductores se considerará



cometida una infracción distinta por cada vehículo o conductor del que se aporte la documentación solicitada en tiempo y forma distinta a la requerida.

6. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5 de la LOTT y en el grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la realización de transportes, carga o descarga de mercancías peligrosas cuando concorra alguna de las siguientes circunstancias:

6.1 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.1 de la LOTT y en el apartado 24 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, no llevar a bordo las instrucciones escritas que resulten exigibles.

6.2 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.2 de la LOTT y en el apartado 19 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, incumplir lo dispuesto en las normas de aplicación o en las correspondientes instrucciones escritas acerca del equipamiento del vehículo o de los miembros de la tripulación.

6.3 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.3 de la LOTT y en el apartado 18 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, carecer de los extintores o cualesquiera otros medios de extinción de incendios que resulten obligatorios en función del vehículo o la carga transportada, o disponer de unos cuya correcta utilización no esté garantizada.

A tal efecto, se considerará que no se encuentra garantizada la correcta utilización de un extintor cuando no esté adecuadamente precintado, no haya sido objeto de las inspecciones reglamentarias, no lleve una marca de conformidad con una norma reconocida por la autoridad competente o no cumpla cualquier otro requisito prescrito por el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera.

6.4 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.4 de la LOTT, transportar viajeros en unidades que transporten mercancías peligrosas fuera de los supuestos en que las normas reguladoras de esta clase de transportes lo permitan.

6.5 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.5 de la LOTT, transportar mercancías peligrosas en vehículos de viajeros en cantidades no permitidas.

6.6 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.6 de la LOTT y en el apartado 22 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, utilizar bultos o cisternas en el transporte que no estén correctamente cerrados, incluso cuando estas últimas se encuentren vacías si no han sido previamente limpiadas.

6.7 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.7 de la LOTT y en el apartado 21 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, transportar bultos de mercancía en un contenedor que no sea estructuralmente adecuado.

6.8 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.8 de la LOTT, carecer del certificado de limpieza de la cisterna en los casos que sea necesario.

6.9 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.9 de la LOTT, incumplir las disposiciones sobre fechas de ensayo, inspección y plazos de utilización de envases y embalajes o recipientes.

6.10 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.10 de la LOTT y en el apartado 20 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, transportar bultos utilizando envases o embalajes, grandes recipientes para granel y grandes embalajes deteriorados o transportar envases o embalajes vacíos, sucios o deteriorados, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 197.16.18.

6.11 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.11 de la LOTT, no consignar en la carta de porte alguno de los datos que deben figurar en ella o hacerlo inadecuadamente, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los apartados 8 y 13 del artículo 197.16.

6.12 En aplicación de lo dispuesto en el apartado 23 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, utilizar etiquetas, marcas o rótulos incorrectos en el vehículo o el contenedor, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 197.16.15.

6.13 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.12 de la LOTT, etiquetar o marcar inadecuadamente los bultos.

6.14 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.13 de la LOTT, incumplir la obligación de conectar a tierra los vehículos cisterna durante las maniobras de carga o descarga, cuando resulte exigible.

6.15 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.14 de la LOTT, no realizar en las plantas cargadoras o descargadoras las comprobaciones que sean obligatorias antes, durante o después de la carga.

6.16 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.15 de la LOTT, incumplir los consejeros de seguridad las obligaciones que les atribuye su normativa específica.

6.17 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.16 de la LOTT, incumplir la obligación de remitir a las autoridades competentes el informe anual y los partes de accidentes.

6.18 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.17 de la LOTT, incumplir la obligación de conservar los informes anuales durante el plazo legalmente establecido.

6.19 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.18 de la LOTT, no proporcionar a los trabajadores que intervienen en el manejo de mercancías peligrosas la formación adecuada para prevenir riesgos ocasionales.

6.20 En aplicación de lo dispuesto en el apartado 17 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, transportar mercancías en un vehículo que haya dejado de cumplir las normas de homologación cuando no cree un peligro inmediato.

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

a) Al transportista por las infracciones contempladas en los apartados 6.1, 6.2, 6.3, 6.4 y 6.5.

b) Al transportista y al cargador por las infracciones contempladas en los apartados 6.6, 6.7, 6.10, 6.12 y 6.20.

c) Al transportista y al cargador o descargador, según el caso, por la infracción contemplada en el apartado 6.8.

d) Al cargador por la infracción contemplada en el apartado 6.9.

e) Al cargador o expedidor, según el caso, por las infracciones contempladas en los apartados 6.11 y 6.13.

f) Al cargador o descargador por las infracciones contempladas en los apartados 6.14 y 6.15.

g) A la empresa obligada a tener consejero de seguridad por la infracción contemplada en los apartados 6.16, 6.17 y 6.18.

h) A la empresa de quien dependan los trabajadores por la infracción contemplada en el apartado 6.19.

7. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.6 de la LOTT y en el apartado 5 del grupo 11 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la utilización de títulos habilitantes en condiciones distintas a las establecidas con carácter general o señaladas específicamente en el propio título, salvo que el incumplimiento de dichas condiciones ya estuviera tipificado de forma expresa en esta ley.

En todo caso, se considerará incluida en esta infracción la realización de paradas en el curso de un transporte regular internacional de viajeros que no se correspondan con las señaladas en la autorización en que se ampara.

8. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.7 de la LOTT, la oferta de servicios de transporte sin disponer del título habilitante exigible para realizarlos o para intermediar en su contratación o llevar a cabo esa intermediación incumpliendo las condiciones legal o reglamentariamente exigidas para ello, tanto si se realiza de forma individual a un único destinatario o se hace pública para conocimiento general a través de cualquier medio.

9. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.8 de la LOTT, el arrendamiento de vehículos con conductor fuera de las oficinas o locales que reglamentariamente se determinen, así como la búsqueda o recogida de clientes que no hayan sido contratados previamente.

En esta misma infracción incurrirán aquellos arrendadores de vehículos con conductor que incumplan las limitaciones que definen la prestación habitual del servicio en el territorio en que se encuentre domiciliada la autorización en que se amparan.

10. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.9 de la LOTT y en el apartado 4 del grupo 10 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la realización de transportes públicos o privados sin llevar a bordo el certificado de conductor de tercer país o una copia auténtica válida del mismo, cuando este resulte preceptivo, cuando no deba ser calificada de conformidad con el artículo 197.45.

11. En aplicación de lo dispuesto en el apartado 4 del grupo 11 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la realización de servicios regulares internacionales de pasajeros sin llevar a bordo la correspondiente autorización, existiendo esta, cuando esta resulte preceptiva, cuando no deba ser calificada de conformidad con el artículo 197.46.

12. En aplicación de lo dispuesto en el apartado 2 del grupo 7 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la realización de transportes públicos o privados sin que el conductor del vehículo lleve consigo su tarjeta de cualificación CAP o, en su caso, el permiso de conducción con la marca de acuerdo con la legislación nacional de su país de residencia cuando no deba ser calificada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 197.19.

13. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.10 de la LOTT, la prestación de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general incumpliendo alguna de las condiciones u obligaciones impuestas al contratista en el correspondiente contrato de gestión, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los puntos 15 ó 32 del artículo 197.

Asimismo, incurrirá en esta infracción el contratista del servicio que incumpla la obligación de transporte gratuito del equipaje de los viajeros en los supuestos y hasta el límite en que ello resulte obligatorio.

14. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.11 de la LOTT, la utilización de hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso no homologadas o que resulten incompatibles con el tacógrafo utilizado.

15. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.12 de la LOTT, la falta de consignación de datos en una hoja de registro o documento de impresión de los tiempos de conducción y descanso, cuando las normas de la Unión Europea reguladoras de la materia le atribuyan la consideración de infracción grave.

16. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.13 de la LOTT, la carencia no significativa de hojas de registro, de documentos de impresión o de datos registrados en el tacógrafo o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa a disposición de la Administración.

17. En aplicación de lo dispuesto en el apartado 3 del grupo 6 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, utilizar un dispositivo de limitación de velocidad instalado por un taller no autorizado.

18. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.14 de la LOTT, la realización de transportes privados careciendo de la autorización, certificación o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras del transporte terrestre.

No se apreciará la infracción prevista en este punto cuando los hechos deban reputarse infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 199.1.

19. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.15 de la LOTT, la venta de billetes para servicios no autorizados de transporte de viajeros, salvo que deba reputarse infracción muy grave, de conformidad con los puntos 6 ó 7 del artículo 197.

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

20. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.16 de la LOTT, la realización de transportes públicos interurbanos de viajeros en vehículos de turismo cuando se de alguna de las siguientes circunstancias:

- 20.1 Haberse iniciado el servicio en un término municipal no autorizado.
- 20.2 Incumplimiento del régimen tarifario que resulte de aplicación.

21. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.17 de la LOTT y en el apartado 6 del grupo 11 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales de la documentación de control, estadística o contable cuya cumplimentación resulte obligatoria.

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

En idéntica infracción incurrirán aquellas empresas que carezcan del documento en que preceptivamente hayan de formularse las reclamaciones de los usuarios, que nieguen u obstaculicen su uso o que oculten su contenido o retrasen injustificadamente su comunicación a los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre que en cada caso resulten competentes.

No se apreciará la infracción contemplada en este punto cuando los hechos comprobados deban reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los puntos 13, 23, 24 o 40 del artículo 197 o calificarse conforme a lo señalado en los puntos 10 o 13 de este artículo.

22. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.18 de la LOTT, la salida de los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor del lugar en que habitualmente se encuentren guardados o estacionados sin llevar a bordo la documentación exigible o llevándola incorrectamente cumplimentada.

23. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.19 de la LOTT, la desatención por el destinatario de un transporte de mercancías del requerimiento que le formule una Junta Arbitral del Transporte para que ponga a su disposición las mercancías que hubiese recibido, cuando corresponda que sean depositadas en ejecución de lo dispuesto en el artículo 38.3 de la LOTT.

24. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.20 de la LOTT, la impartición de cursos que resulten preceptivos para la obtención o mantenimiento de alguna de las cualificaciones reguladas por las normas de ordenación del transporte, cuando se de alguna de las siguientes circunstancias:

24.1 Que los profesores no reúnan las condiciones de titulación o formación específica exigidas para impartir la materia de que se trate.

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

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

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

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

25. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.21 de la LOTT, la realización de transportes de productos alimenticios o mercancías perecederas utilizando un vehículo que carezca del certificado de conformidad para el transporte de mercancías perecederas o tenerlo caducado o falseado.

La responsabilidad por la comisión de esta infracción corresponderá tanto al transportista como al expedidor.

26. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.22 de la LOTT, la contratación de servicios de transporte por parte de cargadores o usuarios habituales con transportistas u operadores de transporte de mercancías no autorizados, cuando no deba reputarse muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 197.18.

27. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.23 de la LOTT, la prestación de servicios de transporte de viajeros con vehículos que incumplan las prescripciones técnicas sobre accesibilidad de personas con movilidad reducida que, en cada caso, les resulten de aplicación, salvo que deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 197.32.6.

28. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.24 de la LOTT, el incumplimiento de la legislación aplicable en materia de tiempos de conducción y descanso de los conductores en los siguientes supuestos, salvo que deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo establecido en el artículo 197.42:

28.1 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.24.1 de la LOTT y en los apartados 8 y 11 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el exceso igual o superior a sesenta horas, sin superar sesenta y cinco, en el tiempo máximo de conducción semanal, o el exceso igual o superior a cien horas, sin superar ciento cinco, en el tiempo máximo de conducción bisemanal.

28.2 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.24.2 de la LOTT y en los apartados 2 y 5 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el exceso igual o superior a una hora e inferior a dos horas en los tiempos máximos de conducción diaria.

28.3 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.24.3 de la LOTT y en el apartado 14 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la conducción durante cinco o más horas, sin alcanzar las seis, sin respetar las pausas reglamentariamente establecidas.

28.4 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.24.4 de la LOTT y en los apartados 16, 18, 20 y 22 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la disminución del descanso diario normal en más de una hora y media o del reducido o fraccionado en más de una hora, incluso cuando se realice conducción en equipo, salvo que deba calificarse conforme a lo dispuesto en el artículo 197.42.5.

28.5 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.24.5 de la LOTT y en los apartados 24 y 26 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la disminución del descanso semanal normal en más de tres horas o del reducido en más de dos.

No se computarán como descanso los períodos en que no se hayan cumplido todas las condiciones señaladas al efecto en la reglamentación comunitaria sobre tiempos de conducción y descanso.

28.6 En aplicación de lo dispuesto en el apartado 28 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, iniciar el descanso semanal superando seis períodos consecutivos de veinticuatro horas después del período de descanso semanal anterior, cuando el exceso sea igual o superior a tres horas e inferior a doce.

28.7 En aplicación de lo dispuesto en el apartado 29 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, en un único transporte internacional discrecional de viajeros, iniciar el descanso semanal superando doce períodos consecutivos de veinticuatro horas después del período de descanso semanal anterior, cuando el exceso sea superior a tres horas, pero no a doce.

28.8 En aplicación de lo dispuesto en el apartado 30 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, en un único transporte internacional discrecional de viajeros, realizar doce períodos consecutivos de veinticuatro horas llevando a cabo

un descanso semanal igual o inferior a sesenta y siete, aunque no a sesenta y cinco, horas continuadas.

28.9 En aplicación de lo dispuesto en el apartado 31 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, en un único transporte internacional discrecional de viajeros, la realización de un período de conducción superior a tres e inferior a cuatro horas y media, entre las 22 y las 6 horas, si el vehículo no cuenta con varios conductores.

29. En aplicación de lo dispuesto en el apartado 18 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, en los supuestos de conducción en equipo, utilizar la hoja de registro incorrecta o introducir la tarjeta de conductor en la ranura incorrecta.

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

Ciento dieciséis. El artículo 199 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 199.

Se reputarán infracciones leves:

1. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.1 de la LOTT, la realización de transportes públicos o privados, así como la contratación como porteador o la facturación en nombre propio de servicios de transporte, careciendo de la autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva, siempre que se acredite que en el momento de realizarlos o contratarlos, se cumplían todos los requisitos exigidos para su obtención y que esta se ha solicitado dentro de los 15 días siguientes a la notificación del inicio del expediente sancionador.

2. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.2 de la LOTT y en los apartados 1 y 4 del grupo 4 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el exceso superior al 2,5 e inferior al 5 por ciento sobre la masa máxima total que tenga autorizada el vehículo de que se trate.

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación idénticas reglas a las establecidas en el artículo 197.26.

3. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.2 de la LOTT, el exceso igual o superior al 20 e inferior al 30 por ciento en los vehículos N2 y N1 e igual o superior al 15 e inferior al 25 por ciento en los vehículos N3 sobre la masa máxima por eje que tenga autorizada el vehículo de que se trate.

4. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.3 de la LOTT, la utilización de hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso manchadas o estropeadas cuando, no obstante, los datos registrados resulten legibles; la utilización de hojas durante un período mayor a aquel para el que esté previsto, cuando no haya supuesto la pérdida de datos, y la retirada no autorizada de tales hojas cuando ello no afecte a los datos registrados.

Se considerará asimismo incluida en esta infracción la falta o insuficiencia de papel en el que deben imprimirse las actividades de los conductores registradas por el tacógrafo digital, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 197.24.

5. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.4 de la LOTT, la falta de consignación de datos en una hoja de registro o documento de impresión de los tiempos de conducción y descanso, cuando las normas de la Unión Europea reguladoras de la materia le atribuyan la consideración de infracción leve.

6. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.5 de la LOTT, la inexistencia de algún rótulo o aviso cuya exhibición para conocimiento público resulte obligatoria.

7. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.6 de la LOTT, el incumplimiento en los transportes interurbanos de viajeros contratados por plaza

con pago individual de la obligación de expedir los correspondientes títulos de transporte a los usuarios o de las normas establecidas para su despacho o devolución, o expedirlos incumpliendo cualquier otra condición exigible.

8. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.7 de la LOTT, la realización de transporte de mercancías peligrosas cuando concorra alguna de las siguientes circunstancias:

8.1 No llevar a bordo los documentos relativos al vehículo que resulten obligatorios, poseyéndolos, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 197.16.3.

8.2 Utilizar paneles, placas, etiquetas, marcas, letras, figuras o símbolos cuyo tamaño no se ajuste al exigido.

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

8.4 No llevar correctamente sujetas las placas, paneles o etiquetas de peligro.

8.5 Utilizar documentos de transporte o acompañamiento en los que no se haya hecho constar toda la información obligatoria, cuando no deba reputarse infracción grave o muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 198.6.11 y en los apartados 8 ó 13 del artículo 197.16.

8.6 No incluir en los informes anuales o en los partes de accidentes alguno de los datos exigibles por la normativa vigente.

8.7 No comunicar a los órganos competentes la identidad de los consejeros de seguridad con que cuente la empresa y sus áreas de responsabilidad.

8.8 No conservar los informes anuales durante el plazo reglamentariamente establecido, siempre que hubieran sido remitidos a los órganos competentes.

8.9 Remitir a las autoridades competentes el informe anual o los partes de accidente fuera de los plazos reglamentariamente establecidos.

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

a) Al transportista por las infracciones contempladas en los apartados 8.1, 8.2, 8.3 y 8.4.

b) Al cargador o expedidor, según el caso, por la infracción contemplada en el apartado 8.5.

c) A la empresa obligada a tener consejero de seguridad por las infracciones contempladas en los apartados 8.6, 8.7, 8.8 y 8.9.

9. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.8 de la LOTT, la realización de transportes públicos o privados sin llevar a bordo del vehículo la documentación formal que acredite la posibilidad legal de prestarlos o que resulte exigible para la determinación de la clase de transporte que se está realizando, salvo que dicha infracción deba ser calificada como muy grave o grave conforme a lo dispuesto en los apartados 1 y 2 del artículo 197 y en el artículo 198.18.

Se considerará incluido asimismo en esta infracción el incumplimiento de la obligación de que dicha documentación se encuentre en lugar visible desde el exterior del vehículo, en los casos en los que así se exija expresamente en las disposiciones reguladoras de la modalidad de transporte de que se trate.

10. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.9 de la LOTT, el arrendamiento de vehículos sin conductor incumpliendo las condiciones que reglamentariamente se determinen, salvo que deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los apartados 4 ó 37 del artículo 197.

11. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.10 de la LOTT, la realización de transportes regulares de viajeros de uso especial incumpliendo alguno de los requisitos establecidos en la correspondiente autorización sin atribuirle carácter esencial.

12. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.11 de la LOTT, el trato desconsiderado de palabra u obra con los usuarios por parte del personal de la empresa en el transporte de viajeros.

13. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.12 de la LOTT, en el transporte escolar y de menores, el incumplimiento por la entidad contratante de su obligación de exigir al transportista los documentos o justificantes que resulte preceptivo con arreglo a las normas que regulan la seguridad en dichos transportes.

14. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.13 de la LOTT, en el transporte de viajeros, la carencia de cambio de moneda metálica o billetes hasta la cantidad que, en su caso, se encuentre reglamentariamente determinada.

15. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.14 de la LOTT, el incumplimiento por los usuarios de los transportes de viajeros de las siguientes prohibiciones:

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

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

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

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

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

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

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

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

16. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.15 de la LOTT, la impartición de cursos que resulten preceptivos para la obtención o mantenimiento de alguna de las cualificaciones reguladas por las normas de ordenación del transporte, sin haber puesto en conocimiento del órgano administrativo competente, por los medios y en el plazo previstos para ello, la falta de asistencia injustificada de un veinticinco por ciento o más de los alumnos inscritos en el curso, salvo que deba reputarse infracción grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 198.24.

17. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.16 de la LOTT, la realización de transporte de mercancías percederas sin llevar en el vehículo las marcas de identificación e indicaciones reglamentarias o llevándolas en lugares distintos a los establecidos.

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

18. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.17 de la LOTT, todo exceso en los tiempos máximos de conducción, así como la disminución de los períodos de descanso, salvo que deba reputarse infracción grave o muy grave de conformidad con lo dispuesto en los artículos 198.28 o 197.42.

19. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.18 de la LOTT, la falta de comunicación de cualquier dato o circunstancia que deba figurar en el Registro de Empresas y Actividades de Transportes o que exista obligación por otra causa de poner en conocimiento de la Administración, cuando no deba ser calificada de conformidad con lo dispuesto en los artículos 197.17, 198.24 o 199.16.

20. Cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior, cuando, por su naturaleza, ocasión o circunstancias, no deba ser calificada como grave,



debiendo justificarse la existencia de dichas circunstancias y motivarse la resolución correspondiente.»

Ciento diecisiete. El artículo 200 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 200.

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

No obstante, tratándose de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general, cuando el incumplimiento de que se trate guarde relación directa con la actividad administrativa desarrollada en las oficinas de la empresa o con el vehículo utilizado y resulte acreditado que no podría haber sido corregido hasta el regreso de este a la sede empresarial de la que inicialmente partió, dicho incumplimiento se considerará constitutivo de una sola infracción, aunque se hubiera mantenido durante las distintas expediciones parciales realizadas entre tanto.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, en aquellas expediciones en que la tripulación del vehículo esté formada por más de un conductor, los posibles incumplimientos en materia de tiempos de conducción y descanso de los conductores cometidos por cada uno de ellos constituirán infracciones independientes.»

Ciento dieciocho. El artículo 201 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 201.

En ejecución de lo que se dispone en el artículo 143.1 de la LOTT y en el Reglamento (UE) 2016/403, las sanciones por las infracciones reseñadas en los artículos anteriores se graduarán dentro de las horquillas siguientes:

a) Se sancionarán con multa de 100 a 200 euros las infracciones señaladas en los puntos 14, 15, 16, 17, 18, 19 y 20 del artículo 199.

b) Se sancionarán con multa de 201 a 300 euros las infracciones señaladas en los puntos 9, 10, 11, 12 y 13 del artículo 199.

c) Se sancionarán con multa de 301 a 400 euros las infracciones señaladas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8 del artículo 199.

d) Se sancionarán con multa de 401 a 600 euros las infracciones señaladas en los puntos 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28.1, 28.2, 28.3, 28.4, 28.5, 28.7, 28.8, 28.9 y 29 del artículo 198.

e) Se sancionarán con multa de 601 a 800 euros las infracciones señaladas en los puntos 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 y 20 del artículo 198.

f) Se sancionarán con multa de 801 a 1.000 euros las infracciones señaladas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 28.6 del artículo 198.

g) Se sancionará con multa de 1.001 a 2.000 euros las infracciones señaladas en los puntos 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42.3, 42.4, 42.5, 42.6, 42.7, 42.9, 42.10, 42.11, 43, 44 y 46 del artículo 197.

h) Se sancionará con multa de 2.001 a 4.000 euros las infracciones señaladas en los puntos 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 42.8 y 45 del artículo 197.

i) Se sancionarán con multa de 4.001 a 6.000 euros las infracciones señaladas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 42.1 y 42.2 del artículo 197.

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

k) Cuando fuera de aplicación lo previsto en el artículo 198.30 la cuantía de la sanción que en su caso corresponda imponer estará comprendida dentro de los límites establecidos en los apartados d), e) y f). Cuando fuera de aplicación lo previsto en el 199.20, la cuantía de la sanción estará comprendida dentro de los límites establecidos en los apartados a), b) y c).»

Ciento diecinueve. El artículo 202 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 202.

En ejecución de lo que se dispone en el artículo 143.4 de la LOTT y atendiendo a los criterios señalados por el Reglamento (UE) 2016/403 en relación con la gravedad de diversas infracciones, deberá ordenarse la inmediata inmovilización del vehículo hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, en los siguientes supuestos:

a) Cuando sean detectadas durante su comisión en carretera infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los puntos 1, 2, 11, 13, 16.6, 16.7, 16.11, 16.18, 21, 24, 26, 27, 42.1, 42.2 o 44 del artículo 197 o en los puntos 2 o 3 del artículo 198.

b) Cuando se detecte durante su comisión en carretera el incumplimiento de los tiempos de conducción diaria o de los períodos obligatorios de pausa o descanso diario, salvo que la infracción deba reputarse leve y la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino no sea superior a 30 kilómetros.

c) Cuando sean detectadas en carretera conductas infractoras en las que concurren circunstancias que puedan entrañar peligro para la seguridad, aun cuando no concorra ninguno de los supuestos señalados anteriormente.

A los efectos previstos en este artículo, los miembros de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o los agentes de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte actuantes habrán de retener la documentación del vehículo y, en su caso, la de la mercancía, hasta que se subsanen las causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo, en todo caso, responsabilidad del transportista la custodia del vehículo, su carga y pertenencias.

Cuando la inmovilización del vehículo pueda entrañar un peligro para la seguridad, el transportista vendrá obligado a trasladar el vehículo hasta el lugar que designe la autoridad actuante. En caso de no hacerlo, tal medida podrá ser adoptada por aquella. Los gastos que pudieran originar las operaciones anteriormente señaladas serán, en todo caso, por cuenta del transportista, quien deberá abonarlos como requisito previo a la recuperación del vehículo.

La autoridad actuante únicamente podrá optar por no inmovilizar el vehículo en los supuestos anteriormente indicados, cuando concurren circunstancias bajo las que esa medida entrañaría un mayor peligro para la seguridad, las cuales deberán quedar documentadas expresamente en su denuncia.

Cuando el transportista no subsane los hechos que dieron lugar a la inmovilización del vehículo en el plazo de 15 días, el órgano competente para iniciar el expediente sancionador podrá ordenar su traslado desde el lugar en que inicialmente se hubiese inmovilizado a otro en el que quedará depositado hasta la subsanación de los referidos hechos. Los gastos que puedan ocasionarse por el traslado y depósito del vehículo serán por cuenta del titular de la autorización a cuyo amparo se estuviese realizando transporte o, en su defecto, del titular del vehículo, el cual deberá abonarlos o garantizar su pago como requisito previo a la recuperación del vehículo.

En los supuestos de inmovilización de vehículos que transporten viajeros, y a fin de que estos sufran la menor perturbación posible, será responsabilidad del transportista cuyo vehículo haya sido inmovilizado buscar los medios alternativos necesarios para hacer llegar a los viajeros a su destino. De no hacerlo, dichos

medios podrán ser establecidos por la Administración. Los gastos que genere la adopción de tales medidas, serán en todo caso, de cuenta del transportista. Si se negara a satisfacerlos, quedará inmovilizado el vehículo hasta que aquellos fueran satisfechos, aunque hubieran desaparecido las causas de la infracción.»

Ciento veinte. El artículo 203 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 203.

No se impondrá sanción alguna por las infracciones relacionadas en los artículos 197, 198 y 199 sino en virtud de procedimiento instruido conforme a las normas contenidas en este Reglamento, y en lo no previsto por estas, a las establecidas en la legislación general sobre procedimiento administrativo común y régimen jurídico del sector público que resulten de aplicación a los procedimientos sancionadores.»

Ciento veintiuno. El artículo 207.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. En toda denuncia formulada por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargados de la vigilancia del transporte terrestre, así como en las actas o informes suscritos por los Servicios de Inspección habrá de consignarse una sucinta exposición de los hechos; la matrícula del vehículo que, en su caso, hubiese intervenido en aquellos; la identidad de la persona o personas presuntamente responsables de la infracción y en su caso del título habilitante a cuyo amparo se realizó la actividad objeto de la denuncia, acta o informe; la identidad, condición y destino del denunciante, que podrá realizarse a través de su número de registro personal, así como aquellas otras circunstancias y datos que contribuyan a determinar el tipo de infracción.»

Ciento veintidós. El artículo 210 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 210.

1. Recibida la información del Registro de Empresas y Actividades de Transporte, el instructor designado al efecto formalizará el correspondiente acuerdo de iniciación, que se notificará al denunciado y en el que hará constar la identificación del presunto responsable, los hechos que se le imputan, con expresión del precepto infringido, del precepto sancionador aplicable y de la sanción que, en su caso, habría de serle impuesta; la identidad del propio instructor del procedimiento, con expresión del régimen de recusación, y de la del órgano competente para resolver el procedimiento sancionador y la norma que le atribuye tal competencia, advirtiéndole la posibilidad de hacer efectiva la sanción de forma anticipada, plazo para ello, porcentaje de reducción y cuantía a ingresar de conformidad con lo previsto en el artículo 146.3 de la LOTT; medidas de carácter provisional que, en su caso, se hayan acordado por el órgano competente para iniciar el procedimiento sancionador, sin perjuicio de las que se puedan adoptar durante el mismo; indicándole que dispone de un plazo de quince días para manifestar lo que a su derecho convenga, aportando o proponiendo las pruebas de que, en su caso, intente valerse, con la advertencia de que en caso de que no se efectúen alegaciones en el plazo previsto, el acuerdo de iniciación podrá considerarse propuesta de resolución.

Como regla general, la notificación al denunciado y las alegaciones que este formule en su caso se llevarán a cabo por medios electrónicos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 51.

No obstante, cuando por las razones que fuere resultase necesario notificar al presunto infractor por otros medios, se considerará que su domicilio es el que figura en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, cuando se trate del titular de alguna de las autorizaciones o habilitaciones reguladas en la legislación de

transporte, y el que figure en el registro o registros en que legalmente deban estar inscritas, cuando se trate de otro tipo de empresas.

2. En aquellos casos en que la infracción que da lugar al expediente sancionador pudiera conllevar, por sí misma o por acumulación con otras, la pérdida de honorabilidad de la empresa y de su gestor de transporte, el acuerdo de iniciación deberá hacerlo constar así.

En este supuesto, el acuerdo de iniciación habrá de notificarse también al gestor de transporte de la empresa, con indicación de que dispone de un plazo de quince días para formular alegaciones.

3. En ejecución de lo que se dispone en el artículo 146.3 de la LOTT, en todos aquellos supuestos en que el interesado decida voluntariamente hacer efectiva la sanción antes de que transcurran los 30 días siguientes a la notificación del expediente sancionador, la cuantía pecuniaria de la sanción inicialmente propuesta se reducirá en un 30 por ciento.

El pago de la sanción con la reducción del 30 por ciento implicará la conformidad con los hechos denunciados, la renuncia a formular alegaciones y la terminación del procedimiento, debiendo, no obstante, dictarse resolución expresa.

Por el contrario, la formulación de alegaciones por el interesado implicará su renuncia a acogerse posteriormente a la referida reducción por pago anticipado.»

Ciento veintitrés. El primer párrafo del artículo 212 queda redactado en los siguientes términos:

«Ultimada la instrucción del procedimiento, el órgano instructor formulará propuesta de resolución, que se notificará al interesado para que, en el plazo de quince días, pueda presentar las alegaciones, documentos e informaciones que estime pertinentes. No obstante, se prescindirá de dicha notificación cuando no figuren en el procedimiento ni sean tenidos en cuenta en la resolución otros hechos ni otras alegaciones y pruebas que las aducidas por el propio interesado, siempre que en la notificación de la iniciación del expediente se hubiese advertido a este que, de no efectuar alegaciones, dicha iniciación podría ser considerada propuesta de resolución.»

Ciento veinticuatro. El artículo 213.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. El pago de la sanción pecuniaria con anterioridad a que se dicte la resolución sancionadora implicará la terminación del procedimiento, debiendo señalarse así en la correspondiente resolución sancionadora.»

Ciento veinticinco. El artículo 213.2 queda redactado en los siguientes términos:

«2. La resolución del procedimiento sancionador se notificará al interesado, el cual podrá interponer recurso de alzada contra aquella dentro del plazo de un mes, contado a partir del día siguiente a aquel en que tenga lugar la notificación.»

Ciento veintiséis. El tercer párrafo del artículo 214 queda redactado en los siguientes términos:

«Las comunicaciones que se remitan para su anotación en el Registro contendrán como mínimo los datos siguientes: número de expediente; nombre y apellidos y domicilio del infractor; número de su documento nacional de identidad o código de identificación fiscal, en su caso; matrícula del vehículo, en su caso; identificación del título o títulos habilitantes a cuyo amparo se realizó la actividad infractora; fecha de la infracción; breve exposición de los hechos sancionados y preceptos infringidos, así como la sanción impuesta; fecha de la resolución sancionadora y en la que adquiere firmeza y todos aquellos datos que se consideren necesarios. La información del Registro relativa a infracciones y sanciones estará a disposición de todas las Administraciones Públicas a las que afecte o interese.»

Ciento veintisiete. El artículo 215.2 queda redactado en los siguientes términos:

«2. La ejecución de las resoluciones sancionadoras se llevará a efecto según lo dispuesto en la legislación general sobre procedimiento administrativo común y en la normativa general de recaudación.»

Ciento veintiocho. Se suprime el artículo 215.3, que queda sin contenido.

Ciento veintinueve. Se suprime el artículo 215.5, que queda sin contenido.

Ciento treinta. El artículo 216 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 216.

A los efectos señalados en el artículo 146.4 de la LOTT, en relación con la imposición y ejecución de sanciones por infracciones que se detecten en carretera habiendo sido cometidas por personas que no tengan su residencia en territorio español serán de aplicación las siguientes normas:

a) La denuncia formulada por los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o por los agentes actuantes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Policías Autónomas o Locales encargados de la vigilancia del transporte terrestre fijará provisionalmente la cuantía de la sanción, teniendo en cuenta la que se apareja en la LOTT a la infracción denunciada.

b) El interesado podrá optar por pagar la sanción propuesta en el momento de recibir la denuncia, depositar su importe o garantizar su pago.

c) Cuando el interesado opte por pagar o depositar el importe de la sanción, la denuncia que se le entrega tendrá efectos de notificación del inicio del procedimiento sancionador. La autoridad o el agente denunciante deberá entregar al interesado el escrito de denuncia, en el que hará constar que se ha procedido al pago o al depósito del importe de la sanción, o bien podrá entregar, conjuntamente con la denuncia, un recibo de pago o depósito de la cantidad correspondiente.

d) Cuando el interesado pague voluntariamente la sanción propuesta en el momento de la denuncia, se aplicará lo dispuesto en el artículo 146.3 de la LOTT en relación con el pago anticipado de sanciones pecuniarias.

e) Cuando el interesado se limite a depositar el importe de la sanción propuesta, el expediente sancionador deberá tramitarse siguiendo el procedimiento sancionador señalado con carácter general, en el que se le reconocerán idénticos derechos que a los residentes en España. Este depósito no dará lugar a reducción alguna del importe de la sanción.

La cantidad depositada deberá ser remitida al órgano competente para la tramitación del procedimiento y quedará a resultas de la resolución final del expediente sancionador.

Si dicha resolución no impone sanción alguna o reduce el importe de la propuesta en la denuncia, el órgano competente deberá poner a disposición del interesado o de su representante la cantidad que en cada caso proceda.

f) Cuando el interesado opte por afianzar el pago de la sanción propuesta, habrá de señalar una persona o entidad que constituya caución suficiente de dicho pago, la cual deberá cumplir las condiciones señaladas al efecto por el Ministro de Fomento.

g) En los supuestos en que el interesado, ya sea el transportista o un tercero, no haga efectivo ni deposite el importe de la sanción propuesta ni afiance su pago, la autoridad o el agente denunciante procederá a la inmovilización del vehículo y, en su caso, a retener la correspondiente copia de la licencia comunitaria, aplicando al efecto las reglas contenidas en el artículo 143.4 de la LOTT.

Dicha inmovilización se levantará, permitiendo la marcha del vehículo, si con posterioridad el interesado procede al pago de la sanción propuesta, deposita su importe o garantiza su pago.»

Ciento treinta y uno. Se suprimen los artículos 217, 218, 219, 220 y 221, que quedan sin contenido.

Ciento treinta y dos. Se añade un apartado 2 al artículo 222 con la siguiente redacción:

«2. La documentación de control exigida de conformidad con lo dispuesto en este artículo únicamente podrá ser cumplimentada por medios electrónicos cuando los soportes y aplicaciones utilizadas para ello permitan transformar su contenido en signos de escritura legibles y reúnan las características que se encuentren señaladas por la Dirección General de Transporte Terrestre a efectos de garantizar la disponibilidad, integridad, inalterabilidad e inviolabilidad de su contenido.

El personal de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre así como los agentes de las fuerzas de vigilancia del transporte en carretera deberán poder, en el ejercicio de sus funciones, obtener copia del contenido de esa documentación.

Cuando la referida copia se expida utilizando medios electrónicos, tanto estos como aquella deberán, asimismo, ajustarse a las características señaladas al efecto por la Dirección General de Transporte Terrestre.»

Ciento treinta y tres. Se añade un anexo I al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres con la siguiente redacción:

## «ANEXO I

### **Infracciones administrativas cuya comisión afecta al cumplimiento del requisito de honorabilidad**

#### *A. Infracciones administrativas cuya comisión dará lugar a la pérdida del requisito de honorabilidad*

1. La realización de transportes públicos careciendo del título habilitante que, en su caso, resulte preceptivo para su prestación, tipificada en los artículos 140.1 de la LOTT y 197.1 de este Reglamento y en los apartados 1 del grupo 10 y 1 del grupo 11 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

2. La contratación como porteador o la facturación en nombre propio de servicios de transporte sin ser previamente titular de autorización de transporte o de operador de transporte de mercancías, tipificada en los artículos 140.2 de la LOTT y 197.3 de este Reglamento.

3. El arrendamiento de un vehículo cuando vaya acompañado por la prestación de servicios de conducción o cualquier otra forma de cesión del uso de un vehículo cuyo titular preste servicios de conducción al cesionario, tipificada en los artículos 140.3 de la LOTT y 197.4 de este Reglamento.

4. La cesión, expresa o tácita, de títulos habilitantes por parte de sus titulares a favor de otras personas, tipificada en los artículos 140.4 de la LOTT y 197.5 de este Reglamento.

5. La organización o establecimiento de un transporte regular de viajeros de uso general sin haber sido contratado por la Administración competente para gestionar un servicio público de esas características, con independencia de que los medios utilizados sean propios o ajenos, tipificada en los artículos 140.5 de la LOTT y 197.6 de este Reglamento.

6. La venta individualizada de las plazas de un transporte de viajeros, así como la prestación o venta de servicios integrados en una serie de expediciones que atiendan, de forma reiterada, tráfico preestablecidos, cuando no se posea otra habilitación que la autorización de transporte regulada en el artículo 42 de la LOTT, tipificada en los artículos 140.6 de dicha Ley y 197.7 de este Reglamento.

7. La falsificación de alguno de los títulos que habilitan para el ejercicio de las actividades y profesiones reguladas en la LOTT y en las normas dictadas para su

ejecución y desarrollo o de alguno de los datos que deban constar en aquellos, tipificada en los artículos 140.7 de la citada Ley y 197.8 de este Reglamento.

8. El falseamiento de los documentos que hayan de ser aportados como requisito para la obtención de cualquier título, certificación o documento que haya de ser expedido por la Administración a favor del solicitante o de cualquiera de los datos que deban constar en aquellos, tipificada en los artículos 140.8 de la LOTT y 197.9 de este Reglamento.

9. El falseamiento de cualesquiera documentos contables, estadísticos o de control que la empresa se encuentre obligada a llevar o de los datos obrantes en los mismos, incluida la falsificación, disimulación, eliminación o destrucción de los datos contenidos en las hojas de registro o almacenados en la memoria del tacógrafo o de la tarjeta de conductor, tipificada en los artículos 140.9 de la LOTT y 197.10 de este Reglamento y en el apartado 10 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

10. La manipulación del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, con objeto de alterar su funcionamiento o modificar sus mediciones, tipificada en los artículos 140.10 de la LOTT y 197.11 de este Reglamento y en los apartados 9 del grupo 2 y 4 del grupo 6 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

11. El falseamiento de las condiciones que determinaron que una empresa se beneficiase de la exención de responsabilidad contemplada en el artículo 138.4 de la LOTT, tipificada en los artículos 140.11 de dicha Ley y 197.12 de este Reglamento.

12. La interrupción de los servicios señalados en el contrato de gestión de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general, sin que medie consentimiento de la Administración ni otra causa que lo justifique, en los términos previstos en el artículo 90.2 de este Reglamento, tipificada en los artículos 140.14 de la LOTT y 197.15 de este Reglamento.

13. Transportar mercancías peligrosas por carretera cuando no esté permitido hacerlo, tipificada en los artículos 140.15.6 de la LOTT y 197.16.6 de este Reglamento y en el apartado 1 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

14. Utilizar para el transporte de mercancías peligrosas vehículos o depósitos distintos a los prescritos en las normas que regulen el transporte de las mercancías de que se trate, tipificada en los artículos 140.15.7 de la LOTT y 197.16.7 de este Reglamento y en el apartado 2 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

15. No identificar el transporte de mercancías peligrosas en el exterior del vehículo, tipificada en los artículos 140.15.11 de la LOTT y 197.16.11 de este Reglamento y en el apartado 3 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

16. Utilizar en el transporte de mercancías peligrosas envases o embalajes no autorizados por las normas que resulten de aplicación para el transporte de la mercancía de que se trate, tipificada en los artículos 140.15.18 de la LOTT y 197.16.18 de este Reglamento.

17. La realización de actividades de transporte público o la intermediación en su contratación, incumpliendo alguno de los requisitos exigidos para la obtención y mantenimiento de la autorización que, en su caso, resulte preceptiva, excepto en aquellos supuestos en que los requisitos incumplidos sean los señalados en el artículo 43.1.f) de la LOTT, tipificada en los artículos 140.16 de dicha Ley y 197.17 de este Reglamento.

18. La contratación de servicios de transporte por parte de transportistas, agencias de transporte, transitarios, almacenistas-distribuidores, operadores logísticos o cualquier otro profesional del transporte con transportistas u operadores

de transporte de mercancías no autorizados, tipificada en los artículos 140.17 de la LOTT y 197.18 de este Reglamento.

19. La realización de transportes públicos o privados utilizando conductores que carezcan del permiso de conducción adecuado, del certificado de aptitud profesional o de la tarjeta de cualificación (CAP) en vigor, tipificada en los artículos 140.18 de la LOTT y 197.19 de este Reglamento y en el apartado 1 del grupo 7 y el apartado 1 del grupo 8 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

20. La carencia del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, tipificada en los artículos 140.20 de la LOTT y 197.21 de este Reglamento y en el apartado 1 del grupo 2 y el apartado 1 del grupo 6 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

21. No llevar insertada en el tacógrafo la tarjeta de conductor o la hoja de registro de los tiempos de conducción y descanso, utilizar una tarjeta falsificada, utilizar una tarjeta de la que el conductor no sea titular, u obtenida con declaraciones o documentos falsos, tipificada en los artículos 140.22 de la LOTT y 197.24 de este Reglamento y en los apartados 4, 5 y 6 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

22. El exceso igual o superior al 20 por ciento en los vehículos N3 e igual o superior al 25 por ciento en los vehículos N2 sobre la masa máxima total que tenga autorizadas el vehículo de que se trate, tipificada en los artículos 140.23 de la LOTT y 197.26 de este Reglamento y en los apartados 3 y 6 del grupo 4 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

23. El exceso igual o superior al cincuenta por ciento en los tiempos de conducción diaria sin hacer una pausa o descanso de cuatro horas y media como mínimo, tipificada en los artículos 140.37.1 de la LOTT y 197.42.1 de este Reglamento y en los apartados 4 y 7 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

24. El exceso igual o superior al veinticinco por ciento en los tiempos máximos de conducción semanal o bisemanal, tipificada en los artículos 140.37.2 de la LOTT y 197.42.2 de este Reglamento y en los apartados 10 y 13 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

25. Utilización de un vehículo que no haya superado la inspección técnica que, en su caso, resulte obligatoria, tipificada en el artículo 76.o) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, y en el apartado 1 del grupo 5 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

26. Falta de mantenimiento de las condiciones de seguridad del vehículo utilizado cuando ello provoque deficiencias muy graves en el dispositivo de frenado, el sistema de dirección, las ruedas y neumáticos, la suspensión o el chasis o en otros equipos que podrían crear un riesgo inmediato para la seguridad vial que motivaría una decisión de inmovilizar el vehículo, tipificada en el artículo 77.II) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y en el apartado 2 del grupo 5 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

27. Conducir un vehículo de transporte de viajeros o mercancías sin estar en posesión del permiso de conducción adecuado, tipificada en el artículo 77.k) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y en el apartado 1 del grupo 8 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

#### B. *Infracciones administrativas que afectan al factor "I" del IRI*

1. La realización de un transporte internacional o de cabotaje sin llevar a bordo la correspondiente licencia comunitaria o una copia auténtica de esta, cuando no deba ser calificada conforme al artículo 140.1, tipificada en el artículo 197.2 de este Reglamento y en el apartado 2 del grupo 10 y el apartado 2 del grupo 11 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.



2. La negativa u obstrucción a la actuación de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte que imposibiliten total o parcialmente el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas, así como la desatención total o parcial a sus instrucciones o requerimientos o el quebrantamiento de la orden de inmovilizar un vehículo, tipificada en los artículos 140.12 de la LOTT y 197.13 de este Reglamento y en el apartado 20 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

3. En el transporte de mercancías peligrosas, utilizar bultos, vehículos, contenedores o cualquier otro recipiente o depósito que presenten fugas, tipificada en los artículos 140.15.2 y 140.15.18 de la LOTT y 197.16.2 de este Reglamento y en el apartado 4 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

4. En el transporte de mercancías peligrosas, carecer del certificado de aprobación del vehículo expedido por el organismo competente, donde se acredite que responde a las prescripciones reglamentariamente exigibles para el transporte al que va destinado, así como llevar dicho certificado caducado o llevar uno distinto al exigido para la mercancía transportada, tipificada en los artículos 140.15.3 de la LOTT y 197.16.3 de este Reglamento y en el apartado 6 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

5. En el transporte de mercancías peligrosas, no llevar a bordo del vehículo una carta de porte que cubra todas las mercancías transportadas, o llevarlas sin consignar cuáles son estas, incluyendo la falta de información sobre las mercancías que impida determinar la gravedad de la infracción, tipificada en los artículos 140.15.8 de la LOTT y 197.16.8 de este Reglamento y en el apartado 11 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

6. En el transporte de mercancías peligrosas, incumplir la prohibición de fumar específicamente señalada en la legislación sobre transporte de mercancías peligrosas, tipificada en los artículos 140.15.10 de la LOTT y 197.16.10 de este Reglamento y en el apartado 14 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

7. En el transporte de mercancías peligrosas, utilizar fuego o luces no protegidas, así como aparatos de alumbrado portátiles, con superficies capaces de producir chispas, tipificada en los artículos 140.15.12 de la LOTT y 197.16.12 de este Reglamento y en el apartado 13 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

8. En el transporte de mercancías peligrosas, incumplir las normas sobre el grado de llenado o sobre la limitación de las cantidades a transportar por unidad de transporte, tipificada en los artículos 140.15.14 de la LOTT y 197.16.14 de este Reglamento y en el apartado 10 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

9. En el transporte de mercancías peligrosas, incumplir las prohibiciones de cargamento en común de bultos o las normas sobre sujeción o estiba de la carga, tipificada en los artículos 140.15.17 de la LOTT y 197.16.17 de este Reglamento y en los apartados 8 y 9 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

10. En el transporte de mercancías peligrosas, transportar mercancías a granel en un contenedor, vehículo o depósito que no sea estructuralmente adecuado, tipificada en el artículo 197.16.20 de este Reglamento y en el apartado 5 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

11. En el transporte de mercancías peligrosas, transportar mercancías en un vehículo que haya dejado de cumplir las normas de homologación creando un peligro inmediato, tipificada en el artículo 197.16.21 de este Reglamento y en el apartado 7 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

12. Llevar instalado en el vehículo un dispositivo limitador de velocidad que no sea conforme a las prescripciones técnicas aplicables, tipificada en el artículo 197.22 de este Reglamento y en el apartado 2 del grupo 6 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

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

la sede de la empresa, tipificada en los artículos 140.21 de la LOTT y 197.23 de este Reglamento y en los apartados 11 y 12 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

14. La posesión o utilización por un conductor de más de una tarjeta de conductor a su nombre, tipificada en el artículo 197.25 de este Reglamento y en el apartado 3 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

15. La utilización en el tacógrafo de hojas de registro o tarjetas de conductor que se encuentren manchadas o estropeadas de tal manera que impidan la lectura de los datos registrados, tipificada en los artículos 140.24 de la LOTT y 197.28 de este Reglamento y en el apartado 16 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

16. La utilización incorrecta de las hojas de registro o la tarjeta del conductor, la retirada no autorizada de dichas hojas o tarjeta cuando ello incida en el registro de datos, así como la utilización de una misma hoja de registro o de la tarjeta de conductor durante un período de tiempo superior al que corresponda, cuando ello dé lugar a una pérdida de datos o a una superposición de registros que impida su lectura, tipificada en los artículos 140.25 de la LOTT y 197.29 de este Reglamento y en los apartados 13, 14 y 15 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

17. El uso incorrecto del selector de actividades del tacógrafo, tipificada en los artículos 140.26 de la LOTT y 197.30 de este Reglamento y en el apartado 19 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

18. El incumplimiento de la obligación de efectuar registros manuales, incluyendo la falta de consignación por el conductor de toda la información necesaria no registrada durante los períodos de avería o funcionamiento defectuoso del tacógrafo, tipificada en el artículo 197.31 de este Reglamento y en los apartados 17 y 26 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

19. El inadecuado funcionamiento imputable al transportista del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como el de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, cuando no deba calificarse conforme a lo señalado en el artículo 140.10 de la LOTT, tipificada en los artículos 140.33 de dicha Ley y 197.38 de este Reglamento y en el apartado 8 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

20. La utilización del tacógrafo sin haber realizado su calibrado o revisión periódica en los plazos y forma establecidos, habiendo sido inspeccionado o reparado en un taller no autorizado o careciendo de los precintos o placas preceptivos, salvo que deba calificarse según lo dispuesto en el artículo 140.20 de la LOTT, tipificada en los artículos 140.34 de dicha Ley y 197.39 de este Reglamento y en los apartados 2, 7 y 25 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

21. La carencia a bordo del vehículo de las hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso ya utilizadas o de los documentos de impresión que resulte obligatorio llevar, con independencia del tipo de tacógrafo, analógico o digital, que se esté utilizando, tipificada en los artículos 140.35 de la LOTT y 197.40 de este Reglamento y en los apartados 21, 22, 23 y 24 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

22. El exceso igual o superior a dos horas en los tiempos máximos de conducción diaria, salvo que deba calificarse conforme a lo dispuesto en el artículo 140.37.1 de la LOTT, tipificada en los artículos 140.37.3 de dicha Ley y 197.42.3 de este Reglamento y en los apartados 3 y 6 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

23. La conducción durante seis o más horas sin respetar las pausas reglamentariamente exigidas, tipificada en los artículos 140.37.4 de la LOTT y 197.42.4 de este Reglamento y en el apartado 15 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

24. La disminución del descanso diario normal en más de dos horas y media o del reducido o fraccionado en más de dos horas, incluso cuando se realice conducción en equipo, tipificada en los artículos 140.37.5 de la LOTT y 197.42.5 de este Reglamento y en los apartados 17, 19, 21 y 23 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

25. La disminución del descanso semanal normal en más de nueve horas o del reducido en más de cuatro, tipificada en los artículos 140.37.6 de la LOTT y 197.42.6 de este Reglamento y en los apartados 25 y 27 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

26. La conducción de sesenta y cinco o más horas, sin superar las setenta, en los tiempos máximos de conducción semanal o la conducción de ciento cinco o más horas, sin superar las ciento doce y media, en los tiempos máximos de conducción bisemanal, tipificada en el artículo 197.42.7 de este Reglamento y en los apartados 9 y 12 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

27. El inicio del descanso semanal superando seis períodos consecutivos de veinticuatro horas después de un período de descanso semanal anterior, cuando el exceso sea igual o superior a doce horas, tipificada en el artículo 197.42.8 de este Reglamento y en el apartado 28 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

28. En un único transporte internacional discrecional de viajeros, iniciar el descanso semanal superando doce períodos consecutivos de veinticuatro horas después del período de descanso semanal anterior, cuando el exceso sea igual o superior a doce horas, tipificada en el artículo 197.42.9 de este Reglamento y en el apartado 29 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

29. En un único transporte internacional discrecional de viajeros, realizar doce períodos consecutivos de veinticuatro horas sin llevar a cabo un descanso semanal de al menos sesenta y cinco horas, tipificada en el artículo 197.42.10 de este Reglamento y en el apartado 30 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

30. En un único transporte internacional discrecional de viajeros, la realización de un período de conducción igual o superior a cuatro horas y media, entre las 22 y las 6 horas, si el vehículo no cuenta con varios conductores, tipificada en el artículo 197.42.11 de este Reglamento y en el apartado 31 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

31. El exceso igual o superior al 10 e inferior al 20 por ciento en los vehículos N3 e igual o superior al 15 e inferior al 25 por ciento en los vehículos N2 sobre la masa máxima total que tenga autorizada el vehículo de que se trate, tipificada en el artículo 197.44 de este Reglamento y en los apartados 2 y 5 del grupo 4 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

32. La realización de transportes públicos o privados utilizando para la conducción del vehículo los servicios de una persona que requiera el certificado de conductor de tercer país careciendo de este o incumpliendo alguna de las condiciones que dieron lugar a su expedición, tipificada en el artículo 197.45 de este Reglamento y en el apartado 3 del grupo 10 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

33. La realización de servicios regulares internacionales de pasajeros sin disponer de la correspondiente autorización válida, tipificada en el artículo 197.46 de este Reglamento y en el apartado 3 del grupo 11 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

34. Conducir un vehículo que transporte mercancías peligrosas careciendo de la autorización especial que habilita para hacerlo, tipificada en el artículo 77.k) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y en el apartado 12 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

35. El exceso igual o superior al 20 por ciento de la longitud máxima admisible del vehículo utilizado, tipificada en el artículo 77.ii) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y en el apartado 8 del grupo 4 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

36. El exceso igual o superior a 3,10 metros de la anchura máxima admisible del vehículo utilizado, tipificada en el artículo 77.II) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y en el apartado 10 del grupo 4 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

37. Transportar animales sin que las separaciones sean suficientemente resistentes como para soportar el peso de aquellos, tipificada en el artículo 14 de la Ley 32/2007, de 7 de noviembre, para el cuidado de los animales, en su explotación, transporte, experimentación y sacrificio, y en el apartado 1 del grupo 12 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

38. Salario vinculado a la distancia recorrida o al volumen de mercancías transportado, tipificada en el apartado 32 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

39. Organización del trabajo del conductor inapropiada o inexistente, instrucciones dadas al conductor para permitirle cumplir la legislación inapropiadas o inexistentes, tipificada en el apartado 33 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

40. Superación del tiempo de trabajo semanal máximo de 48 horas, si ya se han agotado las posibilidades de ampliarlo a 60 horas, siendo el exceso superior o igual a 60 horas, tipificada en el artículo 7.5 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, y en el apartado 2 del grupo 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

41. Superación del tiempo de trabajo semanal máximo de 60 horas si no se ha concedido una excepción con arreglo al artículo 8 de la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera, siendo el exceso igual o superior a 70 horas, tipificada en el artículo 7.5 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, y en el apartado 4 del grupo 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

42. Pausa obligatoria insuficiente de duración igual o inferior a 10 minutos cuando se trabaja durante un período comprendido entre 6 y 9 horas, tipificada en el artículo 7.5 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, y en el apartado 6 del grupo 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

43. Pausa obligatoria insuficiente de duración igual o inferior a 20 minutos cuando se trabaja durante un período de más de 9 horas, tipificada en el artículo 7.5 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, y en el apartado 8 del grupo 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

44. Tiempo de trabajo diario, igual o superior a 13 horas, por cada período de 24 horas cuando se efectúe trabajo nocturno si no se ha concedido una excepción con arreglo al artículo 8 de la Directiva 2002/15/CE, tipificada en el artículo 7.5 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, y en el apartado 10 del grupo 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

45. Empresario que falsifica registros del tiempo de trabajo o que se niega a proporcionarlos al agente encargado del control, tipificada en el artículo 6.4 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, y en el apartado 11 del grupo 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

46. Conductores por cuenta ajena o autónomos que falsifican registros del tiempo de trabajo o que se niegan a proporcionarlos al agente encargado del control, tipificada en el apartado 12 del grupo 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

*C. Infracciones administrativas que afectan al factor "I" del IRI*

1. La disminución del descanso diario normal en más de una hora y media o del reducido o fraccionado en más de una hora, incluso cuando se realice conducción en equipo, salvo que deba calificarse conforme a lo dispuesto en los artículos 140.37.5 de la LOTT y 197.42.5 de este Reglamento, tipificada en los artículos 141.24.4 de la LOTT y 198.28.4 de este Reglamento y en los apartados 16, 18, 20 y 22 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

2. El exceso igual o superior al 5 e inferior al 10 por ciento en los vehículos N3 e igual o superior al 5 e inferior al 15 por ciento en los vehículos N2 sobre la masa máxima total que tenga autorizada el vehículo de que se trate, tipificada en los artículos 141.2 de la LOTT y 198.2 de este Reglamento y en los apartados 1 y 4 del grupo 4 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

3. En el transporte de mercancías peligrosas, no llevar a bordo las instrucciones escritas que resulten exigibles, tipificada en los artículos 141.5.1 de la LOTT y 198.6.1 de este Reglamento y en el apartado 24 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

4. En el transporte de mercancías peligrosas, incumplir lo dispuesto en las normas de aplicación o en las correspondientes instrucciones escritas acerca del equipamiento del vehículo o de los miembros de la tripulación, tipificada en los artículos 141.5.2 de la LOTT y 198.6.2 de este Reglamento y en el apartado 19 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

5. En el transporte de mercancías peligrosas, carecer de los extintores o cualesquiera otros medios de extinción de incendios que resulten obligatorios en función del vehículo o la carga transportada, o disponer de unos cuya correcta utilización no esté garantizada, tipificada en los artículos 141.5.3 de la LOTT y 198.6.3 de este Reglamento y en el apartado 18 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

6. En el transporte de mercancías peligrosas, utilizar bultos o cisternas que no estén correctamente cerrados, incluso cuando estos últimos se encuentren vacíos si no han sido previamente limpiados, tipificada en los artículos 141.5.6 de la LOTT y 198.6.6 de este Reglamento y en el apartado 22 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

7. En el transporte de mercancías peligrosas, transportar bultos de mercancía en un contenedor que no sea estructuralmente adecuado, tipificada en los artículos 141.5.7 de la LOTT y 198.6.7 de este Reglamento y en el apartado 21 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

8. En el transporte de mercancías peligrosas, transportar bultos utilizando embalajes, grandes recipientes para granel y grandes embalajes deteriorados o transportar embalajes vacíos sucios o deteriorados, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.15.18, tipificada en los artículos 141.5.10 de la LOTT y 198.6.10 de este Reglamento y en el apartado 20 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

9. En el transporte de mercancías peligrosas, utilizar etiquetas, marcas o rótulos incorrectos en el vehículo o el contenedor, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.15.15, tipificada en los artículos 141.5.12 de la LOTT y 198.6.12 de este Reglamento y en el apartado 23 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

10. En el transporte de mercancías peligrosas, transportar mercancías en un vehículo que haya dejado de cumplir las normas de homologación cuando no cree un peligro inmediato, tipificada en el artículo 198.6.20 de este Reglamento y en el apartado 17 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

11. La realización de paradas en el curso de un transporte regular internacional de viajeros que no se correspondan con las señaladas en la autorización en que se ampara, tipificada en los artículos 141.6 de la LOTT y 198.7 de este Reglamento y en el apartado 5 del grupo 11 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

12. La realización de transportes públicos o privados sin llevar a bordo el certificado de conductor de tercer país o una copia auténtica válida del mismo, tipificada en los artículos 141.9 de la LOTT y 198.10 de este Reglamento y en el apartado 4 del grupo 10 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

13. La realización de servicios regulares internacionales de pasajeros sin llevar a bordo la correspondiente autorización, existiendo ésta, cuando no deba ser calificada de conformidad con el artículo 140.1 de la LOTT, tipificada en el artículo 198.11 de este Reglamento y en el apartado 4 del grupo 11 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

14. La realización de transportes públicos o privados sin que el conductor del vehículo lleve consigo su tarjeta de cualificación CAP o, en su caso, el permiso de conducción con la marca de acuerdo con la legislación nacional de su país de residencia, cuando no deba ser calificada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.18 de la LOTT, tipificada en el artículo 198.12 de este Reglamento y en el apartado 2 del grupo 7 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

15. La utilización de un dispositivo de limitación de velocidad cuya instalación no haya sido realizada por un taller autorizado, tipificada en el artículo 198.17 de este Reglamento y en el apartado 3 del grupo 6 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

16. La carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales de la documentación de control, estadística o contable cuya cumplimentación resulte obligatoria, tipificada en los artículos 141.17 de la LOTT y 198.21 de este Reglamento y en el apartado 6 del grupo 11 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

17. El exceso igual o superior a sesenta horas, sin superar sesenta y cinco, en el tiempo máximo de conducción semanal, o el exceso igual o superior a cien horas, sin superar ciento cinco, en el tiempo máximo de conducción bisemanal, tipificadas en el artículo 141.24.1 de la LOTT y 198.28.1 de este Reglamento y en los apartados 8 y 11 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

18. El exceso igual o superior a una hora e inferior a dos horas en los tiempos máximos de conducción diaria, tipificada en los artículos 141.24.2 de la LOTT y 198.28.2 de este Reglamento y en los apartados 2 y 5 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

19. La conducción durante cinco o más horas, sin alcanzar las seis, sin respetar las pausas reglamentariamente establecidas, tipificada en los artículos 141.24.3 de la LOTT y 198.28.3 de este Reglamento y en el apartado 14 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

20. La disminución del descanso semanal normal en más de tres horas o del reducido en más de dos, tipificada en los artículos 141.24.5 de la LOTT y 198.28.5 de este Reglamento y en los apartados 24 y 26 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

21. Iniciar el descanso semanal superando seis períodos consecutivos de veinticuatro horas después del período de descanso semanal anterior, cuando el exceso sea superior a tres horas e inferior a doce, tipificada en el artículo 198.28.6 de este Reglamento y en el apartado 28 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

22. En un único transporte internacional discrecional de viajeros, iniciar el descanso semanal superando doce períodos consecutivos de veinticuatro horas después del período de descanso semanal anterior, cuando el exceso sea superior a tres horas, pero no a doce, tipificada en el artículo 198.28.7 de este Reglamento y en el apartado 29 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

23. En un único transporte internacional discrecional de viajeros, realizar doce períodos consecutivos de veinticuatro horas llevando a cabo un descanso semanal igual o inferior a sesenta y siete, aunque no a sesenta y cinco, horas continuadas,

tipificada en el artículo 198.28.8 de este Reglamento y en el apartado 30 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

24. En un único transporte internacional discrecional de viajeros, la realización de un período de conducción superior a tres e inferior a cuatro horas y media, entre las 22 y las 6 horas, si el vehículo no cuenta con varios conductores, tipificada en el artículo 198.28.9 de este Reglamento y en el apartado 31 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

25. En los supuestos de conducción en equipo, utilizar la hoja de registro incorrecta o introducir la tarjeta de conductor en la ranura incorrecta, tipificada en el artículo 198.29 de este Reglamento y en el apartado 18 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

26. El exceso igual o superior al 2 por ciento pero inferior al 20 por ciento de la longitud máxima admisible del vehículo utilizado, tipificada en el artículo 76.o) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y en el apartado 7 del grupo 4 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

27. El exceso igual o superior a 2,65 metros pero inferior a 3,10 metros de la anchura máxima admisible del vehículo utilizado, tipificada en el artículo 76.o) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y en el apartado 9 del grupo 4 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

28. La utilización de un permiso de conducción dañado o ilegible o que no se ajuste al modelo común, tipificada en el artículo 75.c) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y en el apartado 2 del grupo 8 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

29. Aparcar inadecuadamente o sin vigilancia un vehículo que transporte mercancías peligrosas, tipificada en el artículo 76.d) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y en el apartado 15 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

30. Transportar mercancías peligrosas utilizando una unidad de transporte que comprenda más de un remolque o semirremolque, que no cumpla con las condiciones establecidas en el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) y el resto de la normativa internacional dictada para su aplicación, tipificada en el artículo 77.ii) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y en el apartado 16 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

31. La utilización en el transporte de animales de rampas de carga y descarga con superficies resbaladizas, con falta de protecciones laterales o demasiado pronunciadas, tipificada en el artículo 14 de la Ley para el cuidado de los animales, en su explotación, transporte, experimentación y sacrificio, y en el apartado 2 del grupo 12 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

32. La utilización en el transporte de animales de plataformas elevadoras o pisos superiores que no cuenten con barreras de seguridad para impedir que los animales se caigan o escapen durante las operaciones de carga y descarga, tipificada en el artículo 14 de la Ley para el cuidado de los animales, en su explotación, transporte, experimentación y sacrificio, y en el apartado 3 del grupo 12 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

33. Transportar animales utilizando medios no aprobados para la realización de viajes largos o no aprobados para el tipo de animales transportados, tipificada en el artículo 14 de la Ley para el cuidado de los animales, en su explotación, transporte, experimentación y sacrificio, y en el apartado 4 del grupo 12 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

34. Transportar animales sin la documentación requerida válida, sin el cuaderno de a bordo, sin la autorización del transportista o sin el certificado de competencia, tipificada en el artículo 14 de la Ley para el cuidado de los animales, en su explotación, transporte, experimentación y sacrificio, y en el apartado 5 del grupo 12 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

35. El incumplimiento de la edad mínima de los cobradores, tipificada en el artículo 8.4 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, y en el apartado 1 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

36. La superación del tiempo de trabajo semanal máximo de 48 horas, si ya se han agotado las posibilidades de ampliarlo a 60 horas, siendo el exceso superior o igual a 56 horas e inferior a 60 horas, tipificada en el artículo 7.5 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, y en el apartado 1 del grupo 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

37. La superación del tiempo de trabajo semanal máximo de 60 horas si no se ha concedido una excepción con arreglo al artículo 8, siendo el exceso igual o superior a 65 horas e inferior a 70 horas, tipificada en el artículo 7.5 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, y en el apartado 3 del grupo 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

38. La realización de una pausa obligatoria insuficiente de más de 10 minutos, pero igual o inferior a 20 minutos, cuando se trabaja durante un período comprendido entre 6 y 9 horas, tipificada en el artículo 7.5 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, y en el apartado 5 del grupo 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

39. La realización de una pausa obligatoria insuficiente de más de 20 minutos pero igual o inferior a 30 minutos, cuando se trabaja durante un período de más de 9 horas, tipificada en el artículo 7.5 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, y en el apartado 7 del grupo 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

40. Tiempo de trabajo diario igual o superior a 11 horas pero inferior a 13 horas, por cada período de 24 horas cuando se efectúe trabajo nocturno si no se ha concedido una excepción con arreglo al artículo 8 de la Directiva 2002/15/CE, tipificada en el artículo 7.5 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, y en el apartado 9 del grupo 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.»

Ciento treinta y cuatro. Se añade un anexo II al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres con la siguiente redacción:

## «ANEXO II

### **Régimen de obtención del certificado de competencia profesional para el transporte por carretera**

#### *1. Obtención del certificado de competencia profesional*

1.1 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 8.7 del Reglamento (CE) 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, el órgano competente de conformidad con lo dispuesto en el artículo 114.1 de este Reglamento expedirá el certificado de competencia profesional para el transporte por carretera, tanto en la modalidad de viajeros como de mercancías, a favor de las personas que estén en posesión del título de Formación Profesional de Técnico Superior en Transporte y Logística, establecido por el Real Decreto 1572/2011, de 4 de noviembre.

1.2 Las personas que no cumplan lo dispuesto en el apartado anterior, solo podrán obtener el certificado de competencia profesional para el transporte por



carretera, de viajeros o de mercancías, previa superación de un examen que se registrará por lo dispuesto en el artículo 8 del Reglamento (CE) 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, con las concreciones señaladas en este anexo.

1.3 No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, el Director General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento podrá eximir de la realización del examen para la obtención del certificado a los titulares de una determinada titulación universitaria o de formación profesional superior cuya obtención implique haberse examinado de todas las materias que integran el programa contenido en el anexo I del citado Reglamento (CE) 1071/2009.

## 2. Competencia para la realización de exámenes

La realización de los exámenes a que hace referencia el apartado 1.2 corresponderá a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento o, en sus respectivos territorios, al órgano competente de las Comunidades Autónomas a las que dicha competencia les haya sido delegada por el Estado.

## 3. Tribunal de revisión de exámenes

El órgano competente para la realización de los exámenes designará un Tribunal de revisión de exámenes, cuya función será resolver las reclamaciones que, en su caso, sean formuladas por un aspirante a la obtención del certificado en relación con el contenido o la calificación de alguna de las preguntas o supuestos prácticos que se le hubiesen planteado en el examen.

Dicho Tribunal estará formado por cinco miembros: el presidente, tres vocales y el secretario, que actuará con voz y voto, pudiendo designarse miembros suplentes de los anteriores.

Al menos el Presidente y otros dos miembros del Tribunal deberán ser funcionarios públicos que posean titulación superior y estén especializados en las materias sobre las que versan los exámenes.

## 4. Requisitos para concurrir al examen

4.1 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 8.1 del Reglamento (CE) 1071/2009, únicamente podrán concurrir al examen las personas que acrediten hallarse previamente en posesión de alguno de los siguientes títulos de formación:

Título de Bachiller o equivalente.

Título de Técnico, acreditativo de haber superado las enseñanzas de una formación profesional de grado medio, sea cual fuere la profesión a que se encuentre referido.

Título de Técnico Superior, acreditativo de haber superado las enseñanzas de una formación profesional de grado superior, sea cual fuere la profesión a que se encuentre referido.

Cualquier título acreditativo de haber superado unas enseñanzas universitarias de grado o postgrado.

4.2 Se aplicarán idénticas reglas a las establecidas en el artículo 8.2 del Reglamento (CE) 1071/2009 para determinar la Comunidad Autónoma en que el aspirante a la obtención del certificado deberá examinarse.

## 5. Programa del examen

El programa del examen para la obtención del certificado de competencia profesional estará integrado por la lista de materias señaladas al efecto en el

anexo I del Reglamento (CE) 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera.

## 6. Forma del examen

6.1 El examen tendrá únicamente forma escrita y se realizará utilizando exclusivamente los medios electrónicos que el órgano competente facilite al examinando.

6.2 El examen deberá realizarse utilizando la aplicación informática y el banco de preguntas y casos prácticos elaborados específicamente para ello, cuyo diseño y mantenimiento corresponderá a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.

## 7. Contenido y duración del examen

7.1 El examen constará de dos pruebas:

La primera prueba consistirá en contestar a 200 preguntas, cada una de las cuales contará con cuatro respuestas alternativas, sobre las materias que integran el programa.

La segunda prueba consistirá en resolver cuatro supuestos prácticos que requieran aplicar el conocimiento de las materias que integran el programa a casos concretos. A tal efecto, el aspirante, tras realizar los cálculos y valoraciones precisos, deberá elegir entre ocho respuestas alternativas en cada uno de los supuestos.

7.2 El tiempo para la realización de cada una de las pruebas de que consta el examen será de dos horas.

## 8. Criterios de corrección

La prueba de preguntas concretas tendrá una puntuación máxima de 200 puntos. Cada pregunta correctamente respondida puntuará 1 punto y cada respuesta errónea se penalizará con 0,5 puntos negativos.

La prueba de supuestos prácticos tendrá igualmente una puntuación máxima de 200 puntos. Cada supuesto correctamente resuelto puntuará 50 puntos y cada respuesta errónea se penalizará con 25 puntos negativos.

Para aprobar el examen deberá obtenerse una puntuación no inferior a 100 en cada una de las dos partes.

## 9. Mecánica del examen

9.1 Cuando un aspirante a la obtención del certificado solicite realizar el examen, el órgano competente lo convocará, señalándole un día y hora determinados, para que lo realice.

9.2 Cuando el examinando inicie el examen, la aplicación seleccionará aleatoriamente 200 preguntas del banco integrado en la aplicación.

9.3 El examinando responderá las preguntas mediante la aplicación, pudiendo dar por terminada la prueba en el momento que estime conveniente.

Si el examinando no hubiera dado por concluida la prueba con anterioridad, la aplicación la dará por terminada automáticamente en el momento en que hayan transcurrido dos horas desde que aquel inició el examen.

9.4 Tan pronto como el examinando dé por terminada la prueba anterior o, en su caso, sea la propia aplicación la que la finalice, esta generará la segunda prueba, seleccionando, asimismo de forma aleatoria, cuatro supuestos prácticos del banco integrado en la aplicación.

9.5 Como en el caso de las preguntas, el examinando resolverá los supuestos prácticos mediante la aplicación, señalando la contestación que estime adecuada.

El examinando podrá dar por concluida esta segunda prueba cuando estime conveniente y, en cualquier caso, la aplicación la dará por terminada automáticamente en el momento en que hayan transcurrido dos horas desde que aquel inició la prueba.

9.6 Concluida la segunda prueba, la aplicación calificará automáticamente el examen y el examinando podrá obtener una copia impresa tanto del examen como de la calificación obtenida.

9.7 Cuando un examinando obtenga la calificación necesaria para aprobar, quedará automáticamente inscrito en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte como persona que ha acreditado su competencia para el transporte en la modalidad que corresponda.

9.8 La aplicación de gestión de los exámenes contará con un archivo histórico en el que se guarden todos los exámenes realizados en los últimos cinco años y su calificación.

#### 10. Revisión de exámenes

10.1 Cuando un examinando estime que una de las preguntas o supuestos prácticos que integraban su examen era erróneo o le ha sido mal calificado por la aplicación, podrá formular la correspondiente reclamación ante el Tribunal de revisión de exámenes nombrado al efecto por el órgano competente.

10.2 Cuando el Tribunal de revisión de exámenes estime necesario anular esa pregunta o supuesto práctico por ser erróneo o encontrarse mal planteado, procederá a recalificar el examen.

Cuando se anule una pregunta, la calificación necesaria para superar esa prueba se reducirá en 0,50 puntos y la necesaria para aprobar el examen también en 0,50.

Cuando se anule un supuesto práctico, la calificación necesaria para superar esa prueba se reducirá en 25 puntos y la necesaria para aprobar el examen también en 25.

10.3 Contra la resolución del Tribunal de revisión de exámenes, el examinando podrá interponer recurso ante el órgano que lo nombró.

10.4 Cuando la anulación de una pregunta o supuesto práctico dé lugar a que un examinando apruebe el examen, el órgano competente para la realización del examen dictará resolución expresa y la comunicará a la Oficina Central del Registro de Empresas y Actividades de Transporte para que lleve a cabo la correspondiente inscripción.

10.5 Siempre que una pregunta o un supuesto práctico de un examen sean anulados, ya sea por el Tribunal de revisión de exámenes o en vía de recurso, deberá notificarse a la Oficina Central del Registro de Empresas y Actividades de Transporte a fin de que realice la oportuna revisión del banco de preguntas integrado en la aplicación.»

**Artículo 3.** *Modificación de la Orden FOM/3399/2002, de 20 de diciembre, por la que se establece un certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte por conductores de terceros países.*

El artículo 2 de la Orden FOM/3399/2002, de 20 de diciembre, por la que se establece un certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte por conductores de terceros países, queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 2. *Expedición del certificado de conductor.*

Las empresas titulares de autorizaciones de transporte público o privado complementario, de mercancías o de viajeros en autobús, que contraten o empleen

a conductores nacionales de terceros países no pertenecientes a la Unión Europea, deberán solicitar un certificado de conductor.

La Comunidad Autónoma en que la empresa titular de autorizaciones de transporte tenga domiciliada alguna autorización de transporte, expedirá, a petición del titular de la misma, un certificado de conductor para cada conductor nacional de un tercer país no perteneciente a la Unión Europea legalmente contratado o legalmente puesto a su disposición de conformidad con las disposiciones legales y, en su caso, con los Convenios Colectivos que fueran de aplicación.

Para la obtención del certificado de conductor la empresa deberá aportar, además de la correspondiente solicitud en la que figure el número de identificación fiscal o código de identificación fiscal y demás datos identificativos de la empresa solicitante, la siguiente documentación:

- a) Documento de identidad del conductor.
- b) Permiso de conducción del conductor en vigor y, cuando se trate de un permiso de conducción expedido por una autoridad distinta a la española, informe de la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente que acredite la validez del mismo para conducir en España.
- c) Cuando no conste en su permiso de conducción, acreditación de que el conductor cuenta con el certificado de aptitud profesional (CAP) en vigor, en aquellos supuestos en que haya de estar en posesión de este de conformidad con lo que se dispone en el Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.
- d) Número de afiliación a la Seguridad Social del conductor y justificación del alta en la Seguridad Social en la empresa o de la comunicación del correspondiente contrato a la autoridad laboral.

Una vez presentada la solicitud por la empresa, el órgano competente, después de haber comprobado la documentación aportada para la obtención del certificado, inscribirá los datos en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, y expedirá el correspondiente certificado de conductor, así como una copia legalizada del mismo.»

**Artículo 4.** *Modificación de la Orden FOM/1353/2005, de 9 de mayo, por la que se regula el Comité Nacional del Transporte por Carretera.*

La Orden FOM/1353/2005, de 9 de mayo, por la que se regula el Comité Nacional del Transporte por Carretera, queda modificada en los siguientes términos:

Uno. El artículo 1.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 57 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, el Departamento de Transporte de Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera se estructura en las siguientes secciones:

- a) Sección de transporte público interurbano de viajeros en autobús.
- b) Sección de transporte público urbano de viajeros en autobús.
- c) Sección de transporte público interurbano de viajeros en vehículos de turismo.
- d) Sección de arrendamiento de vehículos con conductor.
- e) Sección de transporte público sanitario.
- f) Sección de agencias de viaje.
- g) Sección de arrendamiento de vehículos sin conductor.
- h) Sección de estaciones de autobuses.»

Dos. El artículo 2.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 57 del ROTT, el Departamento de Transporte de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera, se estructura en las siguientes secciones:

- a) Sección de transporte público nacional de mercancías.
- b) Sección de transporte público internacional de mercancías.
- c) Sección de operadores de transporte de mercancías.
- d) Sección de centros de transporte y logística de mercancías.»

Tres. El último párrafo del artículo 2.2 queda redactado en los siguientes términos:

«Por su parte, la representatividad de las asociaciones de operadores de transporte se determinará en función del número de empresas asociadas y del número de trabajadores que estas tengan en situación de alta en el régimen que corresponda de la Seguridad Social.»

Cuatro. El artículo 3 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 3. *Representación de las asociaciones en el Comité.*

1. Conforme a lo previsto en los artículos 55 y 58 del ROTT, las asociaciones estarán representadas en las distintas secciones del Comité con el número de votos que les corresponda por aplicación de las siguientes reglas:

1.1 En las secciones previstas en las letras a), b), c), d) y e) del artículo 1.1 y en las letras a) y b) del artículo 2.1, corresponderá a cada asociación el número de votos que resulte determinado por la aplicación de la siguiente fórmula:

$$V = \frac{20 e + 80 a}{0,2 E + 0,8 A}$$

1.2 En la sección prevista en la letra c) del artículo 2.1, corresponderá a cada asociación el número de votos que resulte determinado por la aplicación de la siguiente fórmula:

$$V = \frac{20 e + 80 t}{0,2 E + 0,8 T}$$

1.3 En la sección prevista en la letra g) del artículo 1.1, corresponderá a cada asociación el número de votos que resulte determinado por la aplicación de la siguiente fórmula:

$$V = \frac{80 e + 20 l}{0,8 E + 0,2 L}$$

1.4 En las secciones no incluidas en los apartados anteriores se aplicará la siguiente fórmula:

$$V = \frac{100 e}{E}$$

Siendo en dichas fórmulas:

V = número de votos que corresponden a la asociación de que se trate dentro de la sección.

e = número de empresas debidamente autorizadas para realizar la actividad a que se refiera la sección, afiliadas a la asociación de que se trate.

a = número de vehículos adscritos a las autorizaciones de la clase a que se refiera la sección de que son titulares, en su conjunto, las empresas computadas en el factor e.

t = número de trabajadores que tengan en situación de alta en la Seguridad Social en su conjunto las empresas computadas en el factor e.

l = número de locales de sede central, sucursales y locales auxiliares comunicados a la Administración por el conjunto de empresas computadas en el factor e.

E = número total de empresas dedicadas a la actividad a que se refiera la sección, afiliadas a las distintas asociaciones representadas en la misma.

A = número de vehículos adscritos a las autorizaciones de la clase a que se refiera la sección de que son titulares, en su conjunto, las empresas computadas en el factor E.

T = número de trabajadores que tengan en situación de alta en la Seguridad Social en su conjunto las empresas computadas en el factor E.

L = número de locales de sede central, sucursales y locales auxiliares comunicados a la Administración por el conjunto de empresas computadas en el factor E.

2. Sobre las cifras resultantes de la aplicación de las anteriores fórmulas se aplicará, en su caso, el redondeo preciso para suprimir fracciones inferiores a la unidad, el cual se llevará a cabo por defecto para las iguales o inferiores a 0,5 y por exceso para las superiores a dicha fracción.»

Cinco. El artículo 4.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Para formar parte del Comité Nacional del Transporte por Carretera será necesario que las asociaciones profesionales de transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte, además de acreditar la representatividad prevista en los artículos anteriores, justifiquen que realizan su actividad social de manera efectiva en al menos cuatro Comunidades Autónomas, disponiendo de los medios personales y materiales adecuados para ello, y llevando a cabo en cada una de las mismas la generalidad de sus funciones sociales.»

Seis. Se suprime el artículo 6, que queda sin contenido.

Siete. La disposición adicional única queda redactada en los siguientes términos:

«Disposición adicional única. *Datos computables.*

Excepto en las secciones previstas en las letras b), f), g) y h) del artículo 1.1 y d) del artículo 2.1, a efectos de determinación de la representatividad regulada en esta orden, únicamente se computarán las autorizaciones cuyo otorgamiento sea de competencia estatal y las empresas titulares de las mismas que, en ambos casos, estén inscritas en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.»

**Artículo 5.** *Modificación del Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.*

El Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera, queda modificado en los siguientes términos:

Uno. El artículo 2 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 2. *Exenciones.*

Lo dispuesto en este real decreto no será de aplicación a los conductores de los siguientes vehículos:

- a) Aquellos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 45 kilómetros por hora.
- b) Los que se utilicen por los servicios de las Fuerzas Armadas, la protección civil, los bomberos y los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, o bajo el control de las mencionadas fuerzas y organismos.
- c) Los que estén siendo sometidos a pruebas en carretera para fines de mejora técnica, reparación o mantenimiento, o bien sean nuevos o transformados y aún no se hayan puesto en circulación.
- d) Los utilizados en situaciones de emergencia o que se encuentren destinados a misiones de salvamento.
- e) Los utilizados en las clases prácticas destinadas a la obtención del permiso de conducción o del certificado de aptitud profesional.
- f) Los utilizados para realizar transporte privado particular de viajeros o mercancías definido en el artículo 101 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- g) Los utilizados para realizar transporte privado complementario en los que exclusivamente se transporte material o equipos para el uso del conductor en el ejercicio de su profesión, siempre que la conducción del vehículo no represente la actividad principal de dicho conductor.
- h) Los utilizados en servicios de ambulancias de emergencia.
- i) Los utilizados para realizar las modalidades de transporte señaladas en las letras b), e) y g) del artículo 33.2 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.»

Dos. El artículo 7.3 queda redactado en los siguientes términos:

«3. El curso de formación continua deberá seguirse, por primera vez, antes de que transcurran cinco años desde que se expidió el certificado de aptitud profesional acreditativo de la formación inicial, debiendo repetirse a partir de entonces, al menos, cada cinco años en los términos previstos en el artículo 18.»

Tres. El artículo 10 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 10. *Constatación periódica del cumplimiento de los requisitos del centro.*

La validez de la autorización otorgada a un centro conforme a lo previsto en este real decreto estará condicionada al cumplimiento continuado de las condiciones exigidas para su otorgamiento.

Los centros autorizados estarán obligados a facilitar a los órganos administrativos la documentación que les sea requerida a estos efectos, así como la variación de los datos tenidos en cuenta para el otorgamiento de la autorización.

En todo caso, el órgano competente para el otorgamiento de la autorización, deberá comprobar, al menos quinquenalmente, que el centro autorizado continúa cumpliendo las condiciones exigidas para el otorgamiento de aquella.»

Cuatro. El artículo 11 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 11. *Homologación de cursos de formación.*

Los cursos impartidos por un centro autorizado deberán ajustarse a un modelo previamente homologado por el mismo órgano administrativo que autorizó al centro.

Para que un curso modelo sea homologado, el centro deberá presentar una memoria en la que se contengan las especificaciones señaladas en el anexo III.

Examinada dicha memoria, y una vez comprobado que el contenido del modelo de curso contempla la totalidad de las materias recogidas en el anexo I y que el personal docente y los medios propuestos, así como su duración, resultan adecuados a los fines perseguidos por este real decreto, el órgano competente dictará resolución homologándolo y procederá a inscribir dicha homologación en la sección correspondiente del Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

La referida homologación será válida en tanto no se modifique el contenido o características del curso. No obstante, el Ministro de Fomento podrá acordar la caducidad de cuantas homologaciones se encontrasen vigentes cuando sufra modificación el contenido del capítulo II o de los anexos I o IV de este real decreto.

Cuando una misma persona física o jurídica fuese titular de diversos centros autorizados, podrá impartir en todos ellos los cursos que le hubieran sido homologados a cualquiera de los mismos, sin necesidad de una nueva homologación.»

Cinco. El artículo 12.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Los centros autorizados deberán comunicar, por vía telemática y conforme a lo indicado en el anexo IV, al órgano competente en el territorio en que se ubiquen, cada curso que vayan a realizar con, al menos, la siguiente antelación:

- a) 10 días a su fecha de inicio, los datos previstos en las letras a), b), c) y d) del apartado 1 de la sección 1.<sup>a</sup> de dicho anexo.
- b) 24 horas a su inicio, los datos previstos en la letra e).»

Seis. El artículo 18 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 18. *Tarjeta de cualificación del conductor.*

1. Junto al certificado de aptitud profesional, el órgano competente expedirá a cada uno de los aspirantes que hubiesen aprobado el examen de cualificación inicial la correspondiente tarjeta de cualificación, ajustada a las características señaladas en el anexo VI de este real decreto.

Dicha tarjeta se expedirá con un período de vigencia máximo de cinco años.

El órgano competente procederá a sustituir la referida tarjeta por otra de idéntica duración cada vez que el conductor acredite haber superado un curso completo de formación continua, conforme a lo previsto en este real decreto, dentro de los doce meses anteriores, previa comprobación de que su permiso de conducción se encuentra vigente.

La expedición de una nueva tarjeta de cualificación del conductor requerirá la retirada de la anterior.

2. La expedición de la tarjeta de cualificación profesional del conductor dará lugar a su inscripción en la sección correspondiente del Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

3. Los conductores de otros Estados miembros de la Unión Europea acreditarán su cualificación a través de cualquiera de los documentos permitidos al efecto por la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y a la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera.

4. Los conductores de terceros países que conduzcan vehículos que efectúen transportes de viajeros o mercancías por carretera podrán demostrar que tienen la cualificación y la formación estipuladas en el presente real decreto mediante alguno de los siguientes documentos:

- a) Si es titular del permiso de conducción de modelo comunitario, mediante este documento con el código comunitario inscrito en él.
- b) La tarjeta de cualificación del conductor prevista en el anexo VI, en la que constará el código comunitario correspondiente.



Asimismo, los conductores de terceros países podrán demostrar que tienen la referida cualificación y formación mediante el certificado de conductor previsto en el Reglamento (CE) 1072/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera.

A tal efecto, la empresa solicitante del certificado de conductor deberá aportar como documentación, junto a la solicitud de aquel, el certificado de aptitud profesional de los conductores que deban estar en posesión del mismo.

No obstante, como complemento del certificado de conductor el órgano competente podrá expedir a dichos conductores una tarjeta de cualificación de conductor, ajustada a las características señaladas en el anexo VI de este real decreto.

5. Los conductores obligados a estar en posesión del certificado de aptitud profesional deberán llevar a bordo del vehículo en todo momento en que se encuentren conduciendo su tarjeta de cualificación profesional, o, en su caso, el documento que, conforme a este artículo acredite su vigencia.»

Siete. Se añade un apartado 5 al artículo 19 con la siguiente redacción:

«5. La inasistencia de un alumno sin causa justificada, detectada durante la realización de una visita de inspección, dará lugar a que el órgano competente acuerde la falta de validez del curso para ese alumno, mediante resolución expresa y previa audiencia del interesado.»

Ocho. Se añade un apartado 6 al artículo 19 con la siguiente redacción:

«6. No podrá solicitarse una nueva autorización de centro por aquellas personas físicas o jurídicas que tuvieran suspendida su autorización, por alguna de las causas previstas en los apartados anteriores.»

Nueve. El apartado 3.5 de la letra A) de la sección 1.<sup>a</sup> del anexo I queda redactado en los siguientes términos:

«3.5 Objetivo: Tener capacidad para evaluar situaciones de emergencia.

Contenido: Seguridad activa y pasiva; comportamiento en situaciones de emergencia:

Actuación en caso de accidente de tráfico; intervención, sensibilización y educación vial (formación individualizada); las normas de tráfico y la seguridad vial (debate grupal, dinámica de grupos); evaluación de la situación; prevención del agravamiento de accidentes; aviso a los servicios de socorro; auxilio a los heridos y aplicación de los primeros socorros; reacción en caso de incendio; evacuación de los ocupantes del camión; garantizar la seguridad de todos los pasajeros; reacciones en caso de agresión; principios básicos de la declaración amistosa de accidente.

Duración: 15 horas, de las cuales 12 se impartirán en aula y 3 en un lugar adecuado para la realización de prácticas de extinción de incendios.

En especial, se dedicarán 5 horas de este módulo a analizar la temática relativa al transporte de mercancías peligrosas, con el siguiente contenido y distribución: Prácticas de extinción de incendios (3 horas); primeros auxilios (2 horas).

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad, si bien deberán respetarse las 5 horas dedicadas en especial a la temática de mercancías peligrosas.»

Diez. El apartado 1 de la letra B) del anexo I queda redactado en los siguientes términos:

«1. Formación avanzada sobre conducción racional basada en las normas de seguridad.

1.1 Objetivo: Conocer las características de la cadena cinemática para optimizar su utilización.

Contenido: Conocimiento del vehículo; curvas de par, potencia y consumo específico de un motor; zona de utilización óptima del cuentarrevoluciones; diagramas de cobertura de las relaciones de la caja de cambio de velocidades; mantenimiento mecánico básico.

Duración: 1 hora, que se impartirá en aula, vehículo o simulador, indistintamente.

1.2 Objetivo: Conocer las características técnicas y el funcionamiento de los dispositivos de seguridad a fin de dominar el vehículo, minimizar su desgaste y prevenir las anomalías de funcionamiento.

Contenido: Neumáticos; frenos; límites de utilización de los frenos y ralentizadores; selección de la mejor combinación entre velocidad y relación de transmisión; utilización de la inercia del vehículo; utilización de los medios de ralentización y de frenado en las bajadas; acciones que deben adoptarse en caso de fallo.

Duración: 3 horas, que se impartirán en aula, vehículo o simulador, indistintamente.

1.3 Objetivo: Poder optimizar el consumo de carburante.

Contenido: Optimización del consumo de carburante mediante la aplicación de las técnicas indicadas en los puntos 1.1 y 1.2.

Duración: 4 horas, que se impartirán en aula, vehículo o simulador, indistintamente.»

Once. El apartado 4 del anexo II queda redactado en los siguientes términos:

«4. Disponer de locales adecuados para impartir, al menos, la parte teórica de los cursos.

A tal efecto, el solicitante deberá acreditar que dispone de unos locales abiertos al público, de acuerdo con los requisitos de apertura que disponga la normativa municipal correspondiente, que resulten idóneos para la práctica docente y que reúnan las debidas condiciones higiénicas, acústicas, de habitabilidad, de seguridad y de accesos ordinarios de personas, además de aquellas medidas previstas para personas con discapacidad, exigidas por la legislación vigente.

En todo caso, dichos locales deberán reunir los siguientes requisitos mínimos:

- a) Un aula, cuya superficie no podrá ser inferior a 1,5 metros cuadrados por alumno.
- b) Un espacio para servicios generales del centro.
- c) Disponer de un sistema de control de acceso biométrico digital que cumpla las características que determine la Dirección General de Transporte Terrestre con el fin de facilitar el control de asistencia a los cursos que se impartan, tanto en la parte de formación impartida en aula como de la impartida a bordo de un vehículo.

Cuando el solicitante no acredite disponer por sí mismo de las instalaciones y medios adecuados para que todos los alumnos puedan realizar las prácticas contempladas en el anexo IV, deberá justificar documentalmente ante el órgano competente haber concertado la realización de tales prácticas con algún organismo, empresa o entidad especializado en dicha materia que disponga de tales instalaciones, medios y equipos; circunstancia que se hará constar en la correspondiente autorización.

Sin perjuicio de lo anterior, la Administración competente podrá autorizar el uso de ciertos espacios e instalaciones singulares, así como, en su caso, de aquellas instalaciones y equipamientos propios de entornos profesionales que, siendo necesarios para impartir programas formativos y realizar la evaluación de las competencias, se encuentren ubicados en un recinto distinto al resto de las instalaciones del centro. Los centros garantizarán que los citados espacios cumplen con los requisitos mínimos para el desarrollo adecuado de estas actividades.»

Doce. El apartado 2 de la sección 1.<sup>a</sup> del anexo IV queda redactado en los siguientes términos:

«2. Conforme a lo dispuesto en el artículo 12.2, cualquier variación de los datos relativos a un curso inicialmente comunicado, deberá ser, asimismo, notificada telemáticamente al órgano competente, con, al menos, la siguiente antelación:

a) La modificación del contenido del curso o de sus fechas de inicio, desarrollo o finalización, con, al menos, 24 horas de antelación a la fecha inicialmente prevista para el inicio del curso.

b) La sustitución de alguno de los profesores que han de impartir el curso, con, al menos, 24 horas de antelación a la fecha en que dicho profesor haya de iniciar su participación en aquel.

c) El abandono o exclusión del curso por parte de alguno de los alumnos inicialmente comunicados, inmediatamente que tal hecho se produzca.

A los efectos previstos en esta letra, deberá tenerse en cuenta que cuando un alumno deje de asistir, por cualquier causa, a un cinco por ciento o más de las horas del curso, deberá ser excluido de este. Sin perjuicio de ello, el centro podrá, asimismo, excluir a aquellos alumnos que hubiesen dejado de asistir a una parte del curso que, a su juicio, abordase contenidos determinantes de la validez de este.»

Trece. Se añaden un segundo y tercer párrafos a la disposición adicional quinta con la siguiente redacción:

«El órgano en cada caso competente deberá comunicar, por vía telemática, a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento la finalización de cada uno de los cursos que impartan y el listado de todos los alumnos que lo hayan superado, identificados por su nombre y apellidos y número del documento nacional de identidad o, en su caso, del número de identificación de extranjero.

Recibida dicha comunicación, la referida Dirección General procederá a anotar la realización del curso por parte de los correspondientes conductores en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, a los efectos previstos en el artículo 12.3 de este real decreto.»

**Artículo 6.** *Modificación del Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera.*

Se añade una nueva disposición transitoria tercera al Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera, con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria tercera. *Cumplimiento de las características exigidas a los vehículos.*

Salvo en aquellos supuestos en que reglamentariamente se establezca otra cosa, se entenderá que un vehículo dedicado al transporte sanitario cumple las condiciones exigidas en el artículo 3 mientras continúe cumpliendo las condiciones que fueron tenidas en cuenta en el momento en el que obtuvo por primera vez la correspondiente certificación técnico-sanitaria.»

**Artículo 7.** *Modificación de la Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera.*

El artículo 6 de la Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera, queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 6. *Contenido del documento de control.*

El documento de control deberá contener, al menos, los siguientes datos de carácter esencial:

- a) Nombre o denominación social, NIF y domicilio del cargador contractual.
  - b) Nombre o denominación social y NIF del transportista efectivo.
  - c) Lugar de origen y destino del envío objeto del transporte.
  - d) Naturaleza y peso de la mercancía transportada. En los supuestos en que, por razón de las circunstancias en que se produzca la carga del vehículo, resulte de difícil determinación el peso exacto de la mercancía que se va a transportar, se buscará otro tipo de magnitud para determinar su peso.
  - e) Identificación de la autorización especial de circulación expedida por el órgano competente en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, cuando el vehículo haya de circular amparado por una de estas autorizaciones.
  - f) Fecha de realización del transporte del envío de que se trate.
  - g) Matrícula del vehículo utilizado en la realización del transporte. Cuando se trate de un conjunto articulado deberá hacerse constar tanto la matrícula del vehículo tractor como la del semirremolque o remolque arrastrado por este.
- Si iniciada la operación de transporte se produjera un cambio de vehículo, esta circunstancia deberá hacerse constar en la documentación de control por la empresa de transportes.
- h) Siempre que así lo soliciten los sujetos intervinientes se hará constar las observaciones, reservas, o cualquier otra indicación, que consideren útil.»

**Artículo 8.** *Modificación de la Orden FOM/1230/2013, de 31 de mayo, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera.*

La Orden FOM/1230/2013, de 31 de mayo, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera, queda modificada en los siguientes términos:

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

«Artículo 1. *Hoja de ruta.*

1. En ejecución de lo que se dispone en el artículo 147 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en el artículo 222 de su Reglamento, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, todos los autobuses destinados a la prestación de servicios de transporte público de viajeros deberán circular provistos de la correspondiente hoja de ruta.

Únicamente quedarán exentos del cumplimiento de dicha obligación los siguientes supuestos:

- a) Vehículos expresamente adscritos a la prestación de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general, mientras se encuentren realizando una de las expediciones de dicho servicio.

b) Vehículos de los que dispongan en nombre propio las empresas titulares de una autorización de transporte regular de viajeros de uso especial, mientras se encuentren realizando una de las expediciones contempladas en dicha autorización.

2. La empresa transportista estará obligada a conservar, a disposición de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre, las hojas de ruta relativas a cada uno de los servicios que realice, durante el plazo de un año contado desde la fecha en que fueron realizados.»

Dos. El artículo 2 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 2. *Contenido y características de la hoja de ruta.*

1. El Ministro de Fomento determinará las características y contenido de la hoja de ruta a que se refiere el artículo anterior, así como los criterios relativos a su cumplimentación y uso.

En todo caso, deberán reflejarse en la hoja de ruta los siguientes datos relativos al servicio de transporte a que se encuentre referida:

- a) Nombre y Número de Identificación Fiscal de la empresa transportista.
- b) Nombre y Número de Identificación Fiscal de la persona, empresa o entidad contratante del servicio.
- c) Origen, destino y fecha de realización del servicio. En los servicios correspondientes a las clases 1.º y 4.º de la letra f) de este apartado deberán consignarse además las paradas intermedias que, en su caso, se hayan realizado durante el viaje.
- d) Matrícula del autobús que presta el servicio.
- e) Nombre y Número de Identificación Fiscal del conductor que presta el servicio.
- f) Naturaleza del servicio, conforme a la siguiente clasificación:
  - 1.º Servicio discrecional.
  - 2.º Servicio discrecional prestado como refuerzo de un servicio público de transporte regular de uso general (en cuyo caso habrá de identificarse el servicio que se refuerza).
  - 3.º Servicio discrecional prestado como colaboración en la prestación de un transporte regular de uso especial (en cuyo caso habrá de identificarse el transporte en cuya prestación se colabora).
  - 4.º Servicio turístico.

2. La hoja de ruta podrá consistir en un registro electrónico de datos que puedan ser transformados en signos de escritura legibles, debiendo en ese caso cumplirse las condiciones previstas en el artículo 222.2 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.»

Tres. El artículo 4 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 4. *Recomendaciones en materia de seguridad y accesibilidad.*

1. Las empresas transportistas de viajeros en autobús deberán arbitrar los medios necesarios para garantizar que los viajeros han tenido acceso a una información mínima suficiente sobre las disposiciones de viaje más relevantes y los elementos con que cuenta el vehículo destinados a garantizar su seguridad, desde el momento en que acceden al vehículo o inmediatamente antes.

2. A tal efecto, dicha información, que podrá ser comunicada oralmente o a través de cualquier medio gráfico o audiovisual, deberá hacer referencia como mínimo a los siguientes extremos:

- a) Localización de puertas, accesos y salidas de socorro, así como la forma más adecuada de utilizarlas.

- b) Ubicación de extintores.
- c) Uso de cinturones de seguridad, cuando el vehículo cuente con ellos, así como acerca de la obligatoriedad de su utilización y de los riesgos y la responsabilidad que podría derivarse del incumplimiento de aquella.
- d) Existencia de botiquín de primeros auxilios.
- e) Disposiciones sobre colocación de equipajes y bultos de mano.
- f) Obligatoriedad de seguir las indicaciones del conductor y demás personal acreditado de la empresa relativas a higiene, seguridad y cumplimiento de las normas que les afectan por parte de los viajeros.
- g) Principales recomendaciones a seguir en caso de emergencia.
- h) Condiciones de accesibilidad con que cuentan los vehículos y, en su caso, las estaciones de transporte de viajeros por carretera en las que se vaya a efectuar parada durante el viaje.»

Cuatro. Se suprimen los artículos 5, 7, 8, 9 y 10 y los anexos I y III que quedan sin contenido.

**Artículo 9.** *Modificación de la Orden PRE/1435/2013, de 23 de julio, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de transporte sanitario por carretera.*

La Orden PRE/1435/2013, de 23 de julio, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de transporte sanitario por carretera queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Las referencias contenidas en los artículos 20, 21, 23, 26, 29 y 30 a «tarjetas de transporte» o «copias certificadas de una autorización» se entenderán referidas a la adscripción de vehículos a la correspondiente autorización.

La expresión «fotocopia compulsada» contenida en el artículo 33 se entenderá sustituida por la expresión «copia auténtica».

Dos. El artículo 4 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 4. *Autorizaciones.*

La autorización de transporte sanitario habilitará para realizar transporte exclusivamente con los vehículos que se le hayan vinculado mediante la inscripción de su matrícula en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.»

Tres. El artículo 5 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 5. *Características de los vehículos adscritos a autorizaciones de transporte sanitario.*

Para que un vehículo pueda ser adscrito a una autorización de transporte sanitario deberá resultar acreditado que se encuentra provisto de la correspondiente certificación técnico-sanitaria en vigor y que su titular dispone del mismo en propiedad, arrendamiento financiero, tipo «leasing», o arrendamiento ordinario, siempre que, en este último supuesto, se cumplan las condiciones previstas en el artículo 133.2 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.»

Cuatro. El artículo 8.3 queda redactado en los siguientes términos:

«3. En todo caso, cuando la certificación técnico-sanitaria regulada en el capítulo IV sea suspendida, retirada o no renovada en el plazo establecido, se considerará automáticamente que el vehículo al que estaba referida queda inhabilitado para realizar transporte sanitario.

El órgano competente para el otorgamiento de la autorización de transporte sanitario procederá, en consecuencia, a la inmediata exclusión de dicho vehículo de la relación de los que se encuentran adscritos a la autorización, tan pronto le sea comunicada por el órgano competente en materia de sanidad la suspensión, retirada o no renovación de la certificación técnico-sanitaria.»

Cinco. La letra f) del artículo 10.1 queda redactada en los siguientes términos:

«f) Disponer de, al menos, cinco vehículos que cumplan las condiciones señaladas en el artículo 5.»

Seis. Se suprimen las letras g) y h) del artículo 10.1, que quedan sin contenido.

Siete. El artículo 15.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. La disposición de los vehículos que hayan de adscribirse a una autorización se justificará mediante la presentación de la certificación técnico-sanitaria regulada en el capítulo IV de esta orden.

En aquellos supuestos en que se pretenda adscribir a la autorización un vehículo arrendado, bastará con presentar un precontrato de arrendamiento en el momento de formular dicha solicitud, debiendo justificarse ante el órgano competente en el plazo del mes subsiguiente la formalización efectiva del referido contrato. En todo caso, deberá resultar acreditado que el arrendador del vehículo es una empresa profesionalmente dedicada a la actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor.»

Ocho. Se suprime el artículo 16, que queda sin contenido.

Nueve. El artículo 18 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 18. *Aumento de vehículos adscritos a la autorización de transporte público.*

Para aumentar el número de vehículos vinculados a una autorización de transporte público, su titular habrá de acreditar ante el órgano administrativo competente que dispone del vehículo a que haya de adscribirse en cualquiera de las modalidades señaladas en el artículo 5 y que este se encuentra provisto de la correspondiente certificación técnico-sanitaria.

En ningún caso se otorgará una nueva autorización cuando el interesado sea titular de otra de transporte sanitario cuya validez se encuentre, por cualquier causa, suspendida, salvo que renuncie previamente a esta.»

Diez. El artículo 19 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 19. *Reducción voluntaria del número de vehículos adscritos a una autorización de transporte público.*

Los titulares de autorizaciones de transporte público podrán reducir libremente el número de vehículos adscritos a la autorización de que disponen, comunicándoselo al órgano competente.

No obstante, en ningún caso los titulares de autorizaciones podrán reducir el número de vehículos adscritos a la autorización por debajo de cinco. En caso contrario, perderán dicha autorización, que será revocada por el órgano competente previa audiencia del interesado.»

Once. El artículo 21 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 21. *Visado de las autorizaciones de transporte público.*

Las autorizaciones de transporte público deberán ser visadas bienalmente por la Administración de conformidad con lo dispuesto en el artículo 42 del ROTT.»

Doce. Se suprime el artículo 22, que queda sin contenido.

Trece. Se suprime la letra f) del artículo 25, que queda sin contenido.

Catorce. En el artículo 27 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 27. *Visado de las autorizaciones.*

En la realización del visado de las autorizaciones de transporte privado se seguirán idénticas reglas a las previstas en el artículo 21.»

Quince. Se suprime el artículo 28, que queda sin contenido.

Dieciséis. El artículo 31 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 31. *Obligatoriedad de la certificación técnico-sanitaria.*

Los vehículos de transporte sanitario sujetos al Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, deberán cumplir en todo momento las exigencias contenidas en aquél, debiendo, a tal efecto, contar con la certificación técnico-sanitaria expedida por el órgano competente en materia de sanidad en el lugar en que se encuentren residenciados.»

Diecisiete. Se añade una nueva disposición transitoria cuarta con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria cuarta. *Cumplimiento de requisitos.*

Las empresas que a la entrada en vigor de esta disposición sean titulares de autorizaciones de transporte sanitario público y no dispongan del número mínimo de vehículos exigido en la letra f) del punto 1 del artículo 10, podrán seguir prestando sus servicios.

Dichas empresas podrán adscribir progresivamente nuevos vehículos a su autorización hasta alcanzar dicho número mínimo, momento a partir del cual se les aplicará el régimen general en relación con ese requisito. En tanto no superen ese número mínimo, las referidas empresas no podrán reducir en ningún momento el número de vehículos que tengan adscritos a su autorización.»

**Artículo 10.** *Modificación del Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español.*

El Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, queda modificado en los siguientes términos:

Uno. El artículo 2.5 queda redactado en los siguientes términos:

«5. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este real decreto, los transportes de mercancías peligrosas por carretera efectuados con vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas o a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad o realizados bajo su responsabilidad. Dichos transportes se regirán por sus normas especiales, incluyendo los tratados internacionales de los que España sea parte, sin perjuicio de las particularidades que se establezcan por razón de sus fines y especiales características.

Se entiende por transportes realizados bajo la responsabilidad de la Fuerzas Armadas aquellos en los que estas asuman la supervisión directa y física. No obstante, los transportes de mercancías peligrosas efectuados por contratistas que trabajen para las Fuerzas Armadas quedan sometidos al presente real decreto salvo en el caso de que realicen sus obligaciones contractuales bajo la supervisión directa y física de las Fuerzas Armadas.»



Dos. El artículo 31 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 31. *Visitas técnicas a las instalaciones.*

Los consejeros de seguridad realizarán, como mínimo, una visita inicial y una al año a cada establecimiento o instalación en donde se desarrollen actividades con mercancías peligrosas.

En el caso de que el único personal implicado en la actividad de descarga sea el de la empresa transportista, la visita podrá ser bienal, siendo necesario realizar visitas excepcionales cada vez que se modifiquen las instalaciones que afecten al procedimiento de las operaciones de descarga.

En estas visitas el consejero comprobará, a los efectos de garantizar la seguridad en las instalaciones, que se cumplen todas las condiciones y procedimientos exigibles, tanto por el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) como por el presente real decreto.

Si en el domicilio de la empresa no se efectúan actividades con mercancías peligrosas, la visita se efectuará en un lugar acordado entre el consejero y la empresa, siempre que sea adecuado para cumplir con los objetivos de la visita técnica.

Lo dispuesto en este artículo no será de aplicación cuando se trate de los depósitos de combustibles a que se refiere el artículo 37.2 del presente real decreto.»

Tres. El artículo 37.2 queda redactado en los siguientes términos:

«2. Salvo pacto en contrario, la realización de las operaciones de carga y descarga serán por cuenta del expedidor y del destinatario, respectivamente.

No obstante, la realización de dichas operaciones corresponderá, salvo pacto en contrario, al transportista en los siguientes casos:

a) La descarga de combustibles exclusivamente destinados al calentamiento de agua sanitaria, calefacción y cocinas.

b) El abastecimiento de combustible efectuado directamente a algún tipo de maquinaria, que disponga en su estructura o equipos de los depósitos correspondientes.

c) Las descargas de gasóleos (UN 1202), cuando la cantidad descargada no exceda de 1.000 litros.»

Cuatro. El artículo 37.4 queda redactado en los siguientes términos:

«4. Bajo responsabilidad de la empresa descargadora se impedirá la descarga de mercancías peligrosas, contenidas en bultos, tales como bidones o grandes recipientes para granel (IBC/GRG), directamente desde estos al recipiente colector final. Sólo se podrá efectuar esta operación si previamente han sido descargados los bultos del vehículo portador, siempre que esta descarga de los recipientes se efectúe de forma segura, de tal manera que no se ponga en peligro la integridad de los mismos.

Lo anteriormente expuesto no será de aplicación en las maniobras de abastecimiento de combustible a maquinaria o vehículos cuando el combustible se descargue directamente en los depósitos de estos, así como a las descargas realizadas desde recipientes criogénicos que contengan materias con los números de identificación UN 1073 (oxígeno líquido refrigerado), UN 1963 (helio líquido refrigerado), UN 1977 (nitrógeno líquido refrigerado) o UN 2187 (dióxido de carbono líquido refrigerado).»

Cinco. Se suprime la expresión «en instalaciones agrícolas» contenida en el artículo 38.

Seis. Se suprime la expresión «en instalaciones agrícolas» contenida en el título y el apartado 1 del anejo 4.

Siete. Se añade un apartado 4 al artículo 44 con la siguiente redacción:

«4. Las mercancías peligrosas únicamente podrán descargarse desde equipos de transporte a granel o cisternas utilizando sistemas de descarga fijos, salvo en los siguientes supuestos:

- a) Cuando la posibilidad de realizar la descarga sin utilizar esos equipos se encuentre expresamente autorizada en la reglamentación sobre almacenamiento de productos químicos o de instalaciones petrolíferas.
- b) En situaciones de emergencia en las que resulte imposible utilizar un sistema de descarga de esas características.
- c) En la descarga de combustibles destinados al calentamiento de agua sanitaria, calefacción y cocinas.»

**Disposición adicional primera.** *Certificado de aptitud profesional de los conductores.*

No se exigirá la realización de los cursos y exámenes previstos para la obtención del certificado inicial de aptitud profesional en el Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera, a quienes hayan obtenido el título de Técnico en Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera, establecido por el Real Decreto 555/2012, de 23 de marzo, a los que la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento o, en su caso, el órgano competente de las comunidades autónomas a las que dicha competencia les haya sido delegada por el Estado expedirá directamente dicho certificado, referido tanto al transporte de mercancías como al de viajeros, en su modalidad ordinaria.

**Disposición adicional segunda.** *Pesaje de vehículos.*

Con objeto de dar cumplimiento a lo que se dispone en el artículo 10 quinquies de la Directiva 96/53/CE del Consejo por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional, modificada por la Directiva (UE) 2015/719 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, antes del 27 de mayo de 2021 deberán implementarse en las infraestructuras viarias aquellos sistemas automáticos que permitan identificar los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación que hayan superado la masa máxima que tengan autorizada.

**Disposición adicional tercera.** *Supresión de tráficos coincidentes.*

En todos aquellos procedimientos que la Dirección General de Transporte Terrestre inicie a partir de la entrada en vigor de esta disposición para adjudicar el contrato de gestión de un servicio de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera preexistente, deberá tener en cuenta lo dispuesto en los artículos 72.1 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y 65 de su Reglamento aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

**Disposición adicional cuarta.** *Libro y hojas de reclamaciones en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera.*

En aquellos supuestos en que la legislación de consumo exigiese a las empresas contratistas de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general la llevanza de unos determinados libros u hojas de reclamaciones distintos a los que se regulan en el artículo 3 de la Orden FOM/1230/2013, de 31 de mayo, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por

carretera, la empresa quedará eximida de la obligación de disponer y cumplimentar los establecidos en dicha orden.

**Disposición adicional quinta.** *No incremento del gasto público.*

La aplicación de las medidas incluidas en este real decreto no podrá suponer incremento de dotaciones ni de retribuciones ni de otros gastos de personal.

**Disposición transitoria primera.** *Vehículos adscritos a las autorizaciones de transporte público o privado de viajeros en autobús.*

1. En ejecución de lo que se dispone en el artículo 38.1 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, los titulares de autorizaciones de transporte público o privado de viajeros en autobús vigentes a la entrada en vigor de este real decreto deberán comunicar al órgano administrativo competente sobre aquellas las matrículas de los autobuses que han de quedar adscritos a dichas autorizaciones, antes de que finalice el plazo en que corresponda realizar su más próximo visado tras la entrada en vigor de este real decreto.

Antes de adscribir tales autobuses a la correspondiente autorización, el órgano competente deberá comprobar que cumple las condiciones establecidas en el artículo 38.2 del citado Reglamento.

Si, concluido el plazo señalado en esta disposición, el titular de una de tales autorizaciones no hubiese comunicado dicha relación de matrículas, esa autorización perderá su validez por falta de visado.

2. Los titulares de aquellas autorizaciones de transporte público o privado de viajeros en autobús que hubiesen sido visadas en el año 2019 con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto sin haber comunicado al órgano administrativo competente la relación de matrículas de los vehículos que habían de quedar adscritos a dichas autorizaciones, deberán comunicársela antes del día 1 de mayo de 2019.

Transcurrido ese plazo sin que hubieran cumplido esa obligación, la autorización de que son titulares quedará suspendida hasta el momento en que efectivamente comuniquen dicha relación de matrículas.

**Disposición transitoria segunda.** *Conversión de autorizaciones de transporte en vehículos ligeros.*

1. A la entrada en vigor de esta disposición, las autorizaciones de transporte en vehículos ligeros documentadas en tarjetas de la clase MDL que, en la fecha de publicación de este real decreto, tuviesen adscrito algún vehículo con una masa máxima autorizada superior a las 3,5 toneladas quedarán automáticamente convertidas en autorizaciones de transporte de mercancías en cualquier clase de vehículo, debiendo realizarse la pertinente anotación por la Oficina Central del Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

El resto de las autorizaciones documentadas en tarjetas de la clase MDL que se encuentren vigentes en la fecha de publicación de este real decreto quedarán automáticamente convertidas en autorizaciones de transporte de mercancías exclusivamente en vehículos que no superen las 3,5 toneladas de masa máxima autorizada.

2. Desde la entrada en vigor de esta disposición, no se otorgarán nuevas autorizaciones de transporte de mercancías exclusivamente en vehículos que no superen las 3,5 toneladas de masa máxima autorizada cuando alguno de los vehículos que se pretenda adscribir a las mismas rebasa dicha masa máxima autorizada.

**Disposición transitoria tercera.** *Funciones del gestor de transporte.*

La persona que, de conformidad con los datos obrantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, desempeñe en la fecha de entrada en vigor de este reglamento las funciones de gestor de transporte de una empresa titular de una autorización de

transporte de viajeros en autobús o de transporte de mercancías en cualquier clase de vehículo podrá continuar haciéndolo hasta el 1 de julio de 2020 aunque no cumpla en su integridad lo dispuesto en el artículo 112 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

No obstante, durante todo ese período, dicha persona deberá cumplir las dos siguientes condiciones:

a) Tener conferidos poderes generales para representar a la empresa en las operaciones propias de su tráfico ordinario, ya sea con carácter exclusivo o solidaria o mancomunadamente con otros, existiendo constancia de dicho apoderamiento en registro o documento público.

b) Tener conferido poder de disposición de fondos para las operaciones propias del tráfico ordinario de la empresa sobre sus principales cuentas bancarias, ya sea con carácter exclusivo o solidaria o mancomunadamente con otros.

**Disposición transitoria cuarta.** *Vinculación del gestor de transporte a la empresa.*

La persona que, de conformidad con los datos obrantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, desempeñe en la fecha de entrada en vigor de este real decreto las funciones de gestor de transporte de una empresa de la titularidad de una persona física sin ser ella misma la titular de la correspondiente autorización de transporte, podrá continuar cumpliendo esta función en dicha empresa mientras esta conserve la titularidad de esa autorización, aun cuando no cumpla lo dispuesto en el artículo 113.1.a) del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, siempre que, no obstante, se encuentre en situación de alta en el Régimen de la Seguridad Social que corresponda.

**Disposición transitoria quinta.** *Régimen de obtención del certificado de competencia profesional para el transporte por carretera.*

Lo dispuesto en los apartados 3, 5, 6, 7, 8, 9 y 10 del anexo II del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, no será de aplicación hasta el 1 de julio de 2020.

Hasta entonces, se continuarán aplicando en la realización de los exámenes para la obtención del certificado de competencia profesional para el transporte por carretera las reglas contenidas en los artículos 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 y 13 y en el anexo B) de la Orden ministerial de 28 de mayo de 1999, por la que se desarrolla el capítulo I del título II del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de expedición de certificados de capacitación profesional.

**Disposición transitoria sexta.** *Revisión periódica de las tarifas de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general ya existentes.*

Las tarifas de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general que se estén prestando en base a contratos de gestión vigentes a la entrada en vigor de este real decreto se revisarán de conformidad con el régimen aplicable en el momento de formalización de dichos contratos.

**Disposición transitoria séptima.** *Aplicaciones y formularios de reclamaciones de los usuarios en los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general.*

La Dirección General de Transporte Terrestre deberá publicar las condiciones que han de cumplir las aplicaciones y formularios a que hace referencia el artículo 89 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en el plazo máximo de doce meses contados desde la entrada en vigor de este real decreto.

Los contratistas de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general ya existentes deberán tener en funcionamiento dichas aplicaciones en un plazo no superior a veinticuatro meses contados desde la fecha en que la Dirección General de Transporte Terrestre publique las condiciones que han de cumplir.

Hasta ese momento, los contratistas de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general deberán continuar utilizando los libros de reclamaciones que se regulaban en el artículo 3 de la Orden FOM/1230/2013, de 31 de mayo, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera, conforme a lo que allí se establecía.

**Disposición transitoria octava.** *Autorizaciones suspendidas o duplicadas.*

1. Las autorizaciones de transporte de mercancías, de viajeros en autobús o de transporte sanitario que se encuentren suspendidas a la entrada en vigor de este real decreto perderán su validez cuando su titular sea, a su vez, titular de otra autorización de la misma clase en vigor.

La Oficina Central del Registro de Empresas y Actividades de Transporte deberá proceder, de oficio, a realizar en ese momento la correspondiente inscripción registral.

2. Transcurridos 365 días desde la entrada en vigor de este real decreto, perderán su validez todas aquellas autorizaciones de transporte que, por cualquier causa, se encuentren suspendidas desde una fecha anterior al 1 de enero de 2016.

La Oficina Central del Registro de Empresas y Actividades de Transporte deberá proceder de oficio a realizar en ese momento la correspondiente inscripción registral.

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

Quedan derogadas todas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a lo dispuesto en este Reglamento y, en particular, las siguientes:

1. Los capítulos I, II, III y V, el artículo 48 y las disposiciones adicionales primera y segunda de la Orden ministerial de 4 de febrero de 1993, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte discrecional de viajeros por carretera.

2. La Orden ministerial de 20 de julio de 1995, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de arrendamiento de vehículos sin conductor.

3. La Resolución de 9 de febrero de 1996, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se establecen reglas de coordinación en materia de tramitación de autorizaciones de transporte por carretera y de actividades auxiliares y complementarias del transporte.

4. La Orden de 23 de julio de 1997 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte discrecional y privado complementario de viajeros en autobús.

5. La Orden ministerial de 18 de septiembre de 1998, por la que se dictan normas complementarias en materia de autorizaciones de transporte por carretera.

6. La Orden ministerial de 6 de mayo de 1999, por la que se desarrolla el capítulo IV del título IV del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de otorgamiento de autorizaciones de transporte internacional de viajeros por carretera.

7. Los artículos 1, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 y 13 y el anexo B de la Orden ministerial de 28 de mayo de 1999, por la que se desarrolla el capítulo I del título II del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de expedición de certificados de capacitación profesional.

8. La Orden ministerial de 4 de abril de 2000, por la que se desarrolla el capítulo IV del título IV del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en

materia de otorgamiento de autorizaciones de transporte internacional de mercancías por carretera.

9. La Orden ministerial de 21 de julio de 2000, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de agencias de transporte de mercancías, transitarios y almacenistas-distribuidores.

10. La Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera, excepto lo dispuesto en el segundo párrafo del apartado 4 de su disposición transitoria primera.

11. La Orden FOM/2181/2008, de 22 de julio, por la que se dictan reglas sobre la realización de transportes de cabotaje en España.

12. La Orden FOM/207/2009, de 26 de enero, por la que se regula el régimen tarifario de los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo.

#### **Disposición final primera.** *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en la regla 21.<sup>a</sup> del artículo 149.1 de la Constitución que atribuye al Estado la competencia sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma y además, en los siguientes títulos competenciales:

1. Los apartados dos a nueve del artículo 2 se dictan al amparo del artículo 149.1.6.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre la legislación procesal.

2. Los apartados Cuarenta y tres y Cuarenta y cuatro del artículo 2 se dictan al amparo del artículo 149.1.18.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia para dictar la legislación básica sobre contratos administrativos.

3. Del apartado Ciento Catorce que modifica el artículo 197 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, los puntos 10 a 12, 16,21 a 31, 34, 35, 38 a 40, 42 y 44, se dictan al amparo del artículo 149.1.21.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

4. Del apartado Ciento Quince que modifica el artículo 198 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, los puntos 2 a 4, 6, 12, 14 a 17, 28 y 29 se dictan al amparo del artículo 149.1.21.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

5. Del apartado Ciento Dieciséis que modifica el artículo 199 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, los puntos 2 a 5, 8 y 18 se dictan al amparo del artículo 149.1.21.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

6. Los artículos 5 y 10 se dictan al amparo del artículo 149.1.21.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

7. Los artículos 6 y 9 se dictan al amparo del artículo 149.1.16.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia en materia de bases y coordinación general de la sanidad.

#### **Disposición final segunda.** *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante lo que se establece en la disposición adicional segunda se incorpora a nuestro ordenamiento jurídico lo dispuesto en el artículo 10 quinquies de la Directiva 96/53/CE del Consejo por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional, modificada por la Directiva (UE) 2015/719 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015.

**Disposición final tercera.** *Habilitación para el desarrollo reglamentario.*

Lo dispuesto en los artículos 3, 4, 7 y 8 tiene rango de Orden ministerial y podrá ser modificado por orden del Ministro de Fomento.

Lo dispuesto en el artículo 9 tiene rango de Orden ministerial y podrá ser modificado por orden conjunta de los Ministros de Fomento y de Sanidad, Consumo y Bienestar Social.

**Disposición final cuarta.** *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 15 de febrero de 2019.

FELIPE R.

La Vicepresidenta del Gobierno y Ministra de la Presidencia,  
Relaciones con las Cortes e Igualdad,  
CARMEN CALVO POYATO