

Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera

BOPV 29 Marzo 2004

BOE 19 Noviembre 2011

LA LEY 3846/2004

Se hace saber a todos los ciudadanos y ciudadanas de Euskadi que el Parlamento Vasco ha aprobado la siguiente Ley:

LEY 4/2004 (LA LEY 3846/2004), DE 18 DE MARZO, DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente ley atiende a la necesidad de dotar de una regulación completa al transporte de viajeros por carretera en un sector estratégico como es el de las comunicaciones, cuya evolución está estrechamente ligada al desarrollo económico y social.

En este sentido, se reconoce el carácter esencial del transporte público de viajeros, siendo un sector estratégico y básico para el desarrollo y cohesión social, económica y territorial de la Comunidad Autónoma y destinado a satisfacer las necesidades globales de movilidad de la población, todo ello bajo el prisma del desarrollo sostenible. La seguridad y calidad del servicio son elementos prioritarios en la organización del transporte público de viajeros.

Esta ley tiene su origen y fundamento en la competencia exclusiva establecida en el artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía (LA LEY 2643/1979), dentro de la línea de interpretación que de este y otros preceptos del bloque de la constitucionalidad relativos a la distribución territorial del poder en la materia ha realizado el Tribunal Constitucional, básicamente en la Sentencia 118/1996, de 27 de junio (LA LEY 8076/1996).

Es preciso recordar que la Ley 16/1987, de 30 de julio (LA LEY 1702/1987), abordó con carácter general la ordenación de los transportes terrestres en el ámbito estatal, con el objetivo de renovar una legislación dispersa y fragmentada y en gran medida anquilosada. Particularmente ha de señalarse que la citada ley incidió de forma específica en ciertos principios constitucionales que enmarcaban el reparto de competencias en el ámbito del transporte entre la Administración del Estado y las comunidades autónomas, y que como consecuencia de ello el Tribunal Constitucional, en la sentencia citada (118/1996, de 27 de junio (LA LEY 8076/1996)), declaró inconstitucionales, y por consiguiente nulos, el inciso 2.º del párrafo 1.º y el párrafo 2.º del artículo 2 de la ley, referentes al ámbito de aplicación, así como los artículos 113 a 118 y la disposición transitoria décima, referentes estos últimos al transporte urbano.

En aplicación de lo señalado en la citada sentencia, y considerando la conveniencia de dotar al sector del transporte de viajeros en autobús en la Comunidad Autónoma del País Vasco de una regulación propia, se ha determinado la elaboración de esta ley, que se caracteriza por los siguientes criterios generales:

- Precisa el objeto, las definiciones, los principios generales y el régimen competencial.
- Delimita las potestades administrativas de intervención, de intensidad diversa, delimitando los diversos títulos de intervención en el transporte regulado por la ley, esto es, el servicio público de

transporte y la ordenación administrativa de las actividades de transporte.

- Establece un marco normativo, tanto en el plano terminológico como en el de fondo, armónico con el existente en el Estado y el emanado de la Unión Europea, evitando innovaciones superfluas que pudieran confundir y con ello perjudicar la actuación de los distintos agentes públicos y privados.
- Efectúa una regulación exhaustiva de lo esencial de la materia, dejando al desarrollo reglamentario los aspectos instrumentales, secundarios o periféricos.

Las disposiciones generales de la ley se refieren al objeto, a las definiciones y a los principios generales. El objeto de la ley es la regulación del transporte, tanto urbano como interurbano, de viajeros por carretera que se efectúe en vehículos especialmente acondicionados para el transporte de viajeros y, en su caso, equipajes o encargos, con una capacidad superior a nueve plazas incluida la del conductor. Obviamente, el ámbito de la ley se circunscribe al transporte que transcurra íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma. Igualmente se regulan, como actividad auxiliar y complementaria, las estaciones de viajeros.

Los transportes regulados por la ley se definen en función de su naturaleza, de su radio de acción y de su periodicidad. Mención específica reciben dentro de estas definiciones los transportes públicos regulares de viajeros y los transportes turísticos.

Se establecen los principios generales a los que se ajustará la actuación de los poderes públicos en la materia objeto de la ley, con respecto a los principios básicos incluidos en la Ley 16/1987, de 30 de julio (LA LEY 1702/1987), y recogiéndose las orientaciones apuntadas en el Plan Director del Transporte Sostenible de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por el Consejo del Gobierno Vasco en sesión celebrada con fecha 19 de noviembre de 2002.

En lo que concierne al régimen competencial, la ley dedica su capítulo II a concretarlo, plasmando con escrupuloso respeto la distribución de competencias derivada tanto de la Ley 27/1983, de 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de los Territorios Históricos (LA LEY 4019/1983), así como los desarrollos en materia de traspasos de funciones y servicios operados en la materia, como las que tienen su origen en la legislación de régimen local.

El capítulo III se dedica a la planificación y coordinación, con especial mención a los planes de transporte y a la coordinación con otras modalidades de transporte.

«De las personas usuarias» se denomina el capítulo IV, en el que se define con amplitud y precisión tanto los derechos como las prohibiciones de quienes hagan uso de los servicios o actividades regulados en la ley.

El capítulo V regula el régimen jurídico para el desempeño de la actividad. Las exigencias de cualificación profesional entroncan con los principios de la política comunitaria del transporte, particularmente en lo que concierne al saneamiento del mercado y a la mejora de la calidad del servicio prestado en beneficio de usuarios y transportistas.

La intervención administrativa se complementa con la necesidad de obtener un título jurídico que permita el ejercicio de la actividad y se otorga, de forma reglada, a quienes, además de reunir las condiciones personales para ejercer la profesión, estén al corriente de sus obligaciones de carácter fiscal, laboral o social.

Los títulos habilitantes revisten la forma jurídica de la autorización administrativa, salvo en los servicios publicados, que podrán ser realizados por los particulares mediante concesión administrativa de servicio público. Esta dualidad implica un régimen jurídico diferente, ya que las potestades de la Administración tienen distinta naturaleza cuando se fundamentan en la titularidad

del servicio.

En esta línea, los capítulos VI y VII se dedican al servicio público de transporte interurbano de viajeros y las autorizaciones de transporte referidas a los servicios de transporte de interés público. En el primer caso se consagra la preferencia por la gestión indirecta, especialmente por la concesión administrativa del servicio público, estando prevista la prestación pública y directa de forma excepcional. En este capítulo VI se han recogido aspectos básicos del régimen de concesiones contenidos en la Ley 16/1987, de 30 de julio (LA LEY 1702/1987), a efectos de la mejor comprensión de la regulación propuesta.

En lo que concierne a las autorizaciones de transporte, la ley distingue entre las autorizaciones especiales (servicios públicos de baja utilización, transportes regulares temporales, transportes regulares de uso especial) y otras autorizaciones, entre las que se incluyen el transporte público discrecional, los transportes turísticos y los transportes privados complementarios.

El capítulo VIII regula el transporte urbano, estableciendo su régimen jurídico y prestando una especial atención a la necesaria coordinación entre los servicios regulares urbanos e interurbanos.

Se dedica el capítulo IX a las estaciones de viajeros, como actividad auxiliar y complementaria del transporte de viajeros por carretera, con especial mención a su establecimiento, iniciativa y explotación, ubicación y régimen de utilización.

El régimen tarifario queda regulado en el capítulo X, debiendo destacarse que la ley faculta a la Administración para establecer reglas a las que deberá ajustarse la revisión tarifaria, que conjuguen, junto a factores objetivos, la productividad de cada concesión, cuando se trate de servicios públicos regulares de uso general.

El capítulo XI se dedica al régimen de inspección y control, y el capítulo XII al régimen sancionador, estableciéndose la responsabilidad administrativa por las infracciones, la definición y clasificación de las infracciones y las sanciones aplicables, así como las medidas accesorias, la prescripción y la competencia y procedimiento.

La ley ha buscado en este punto establecer una regulación proporcionada y racionalmente conexa con la establecida por la Ley 16/1987, de 30 de julio (LA LEY 1702/1987), para evitar una innecesaria fragmentación del régimen de infracciones y sanciones, conjugando todo ello con el procedimiento para la imposición de sanciones, que habrá de ajustarse a lo dispuesto en la Ley 2/1998, de 20 de febrero, sobre la Potestad Sancionadora de las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco (LA LEY 8884/1998).

La ley se completa con tres disposiciones adicionales, dos transitorias, una disposición derogatoria y una final.

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1 *Objeto de la ley*

1.- El objeto de la presente ley es la regulación del transporte urbano e interurbano de viajeros por carretera que se efectúe en vehículos automóviles especialmente acondicionados para el transporte de viajeros y, en su caso, equipajes o encargos, con una capacidad superior a nueve plazas incluida la del conductor, que transcurra íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma.

2.- Igualmente se regulan en la presente ley, y como actividad auxiliar y complementaria de la de transporte definido en el apartado anterior, las estaciones de viajeros.

Artículo 2 *Definiciones*

1.- En función de su naturaleza, los transportes a que se refiere esta ley pueden ser públicos y

privados.

- a)** Son públicos los que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.
- b)** Son transportes privados aquellos que se llevan a cabo por cuenta propia, pudiendo revestir dos modalidades:
 - Transportes privados particulares, que son los dedicados a satisfacer necesidades de desplazamiento de carácter personal o doméstico de la persona titular del vehículo y sus allegados y se realizan en vehículos cuyo número de plazas no exceda de los límites que se establezcan reglamentariamente.
 - Transportes privados complementarios, que son los que se llevan a cabo, en el marco de su actuación general, por empresas o establecimientos cuyas finalidades principales no son de transporte, como complemento necesario o adecuado para el correcto desarrollo de dichas actividades principales.

2.- En función de su radio de acción, los transportes públicos de viajeros por carretera son urbanos e interurbanos.

Son urbanos los que transcurren íntegramente dentro del mismo término municipal, teniendo el resto de los transportes la consideración de transporte interurbano.

3.- Según la periodicidad de los servicios ofrecidos, los transportes regulados en esta ley pueden ser regulares o discretionales.

- a)** Son regulares los que se efectúen dentro de itinerarios preestablecidos y con sujeción a calendarios y horarios prefijados.
- b)** Son discretionales aquellos que se lleven a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

4.- Los transportes públicos regulares de viajeros pueden ser:

- a)** Por su continuidad, permanentes o temporales:
 - Son permanentes si se llevan a cabo de forma continuada para atender necesidades de carácter estable.
 - Son temporales si están destinados a atender tráficos de carácter excepcional o coyuntural y de duración temporalmente limitada, aun cuando sea de forma periódica.
- b)** Por su utilización, de uso general o de uso especial:
 - Son de uso general si están dirigidos a satisfacer la demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado.
 - Son de uso especial si están destinados a servir exclusivamente a un grupo específico de usuarios, tales como estudiantes, escolares, trabajadores y colectivos similares.

5.- Son transportes turísticos aquellos que, tengan o no carácter periódico, se prestan a través de las agencias de viaje conjuntamente con determinados servicios complementarios tales como los de alojamiento, manutención, guía turística, etcétera, para satisfacer de una manera general las necesidades de las personas que realizan desplazamientos relacionados con actividades recreativas, culturales, de ocio u otros motivos coyunturales.

6.- Son usuarios aquellas personas físicas y jurídicas que utilizan los servicios o actividades de

transporte regulados en la presente ley.

7.- Se entenderá por intermodalidad la conexión de distintos modos de transporte, de manera que el flujo de tráficos no se interrumpa al pasar de un modo a otro.

Artículo 3 Principios generales

1.- La política del transporte público de viajeros se desarrollará sobre la base del reconocimiento de su carácter esencial y de sector estratégico y básico para el desarrollo y cohesión social, económica y territorial de la Comunidad Autónoma, y estará destinada a satisfacer las necesidades globales de movilidad de la propia comunidad y las necesidades particulares de las personas usuarias del transporte.

2.- La actuación de los poderes públicos en la materia objeto de regulación se ajustará a los siguientes objetivos y principios generales:

- a)** La satisfacción de las necesidades existentes de movilidad con el máximo grado de eficacia y el mínimo coste social.
- b)** El reconocimiento de los derechos y obligaciones de las personas usuarias para hacer efectivo el derecho de acceso a unos servicios de transporte de calidad.
- c)** El fomento de la intermodalidad.
- d)** El desarrollo de transportes urbanos e interurbanos de calidad.
- e)** El fomento del desarrollo de la tecnología al servicio de un transporte limpio y eficaz.
- f)** El fomento de un sistema de transporte sostenible en consonancia con los principios y objetivos medioambientales.

CAPÍTULO II **RÉGIMEN COMPETENCIAL**

Artículo 4 Régimen competencial

1.- Corresponde al Gobierno Vasco el ejercicio de las competencias sobre reconocimiento de la capacitación profesional, el desarrollo normativo de la ley, la coordinación y la alta inspección, que se llevará a cabo mediante actuaciones de verificación o fiscalización y elaboración y coordinación de planes de inspección.

El Gobierno Vasco realizará también la planificación general y fijará las tarifas del transporte interurbano.

2.- Es competencia de las diputaciones forales el desarrollo de la planificación, el ejercicio de las facultades previstas en el capítulo IX en relación con las estaciones de viajeros y la expedición de los títulos administrativos habilitantes para el ejercicio de la actividad del transporte interurbano que se regula en esta ley.

En las concesiones administrativas de servicio público, las diputaciones forales serán competentes para la creación, otorgamiento, unificación, modificación, supresión y rescate de los servicios en los siguientes casos:

- a)** Cuando se desarollen íntegramente dentro del territorio histórico.
- b)** Cuando, aun trascendiendo del territorio histórico, tengan prohibición de tráfico fuera de él.
- c)** Cuando se trate de servicios de competencia de la Comunidad Autónoma y, no estando comprendidos en los casos anteriores, tengan su mayor recorrido dentro del territorio histórico.

Las diputaciones forales otorgarán, igualmente, las autorizaciones administrativas para el transporte

interurbano, cuando estas resulten preceptivas, a los servicios residenciados en el respectivo territorio histórico.

Las diputaciones forales efectuarán la inspección directa del transporte interurbano y tramitarán y resolverán los expedientes sancionadores por las infracciones cometidas dentro del territorio histórico.

3.- Los ayuntamientos son competentes, dentro del ámbito del transporte urbano, para la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios de transporte público de viajeros, otorgamiento de los correspondientes títulos habilitantes y fijación del régimen tarifario con sujeción a lo dispuesto en la legislación aplicable al respecto. Igualmente, ostentarán las competencias que se establecen en el capítulo IX, en relación con las estaciones de viajeros.

CAPÍTULO III DE LA PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN

Artículo 5 Planificación

1.- Las diferentes administraciones, en ejercicio de las competencias atribuidas por la legislación vigente, podrán planificar la evolución y desarrollo del transporte regulado en esta ley a fin de propiciar su desarrollo armónico y equilibrado, engarzándolo con el conjunto del sistema de transportes.

2.- Los planes de transporte contendrán previsiones sobre las siguientes cuestiones:

- a)** Los servicios o actividades de gestión pública directa.
- b)** El diseño general de la red de transportes regulares o de sus ejes básicos y su integración con otros sistemas de transporte.
- c)** Las prohibiciones o restricciones de transporte en zona o zonas determinadas si procedieran.
- d)** Las medidas de fomento y apoyo al transporte o a determinadas clases del mismo si procedieran.

3.- El procedimiento de elaboración y aprobación de los planes se determinará reglamentariamente.

Artículo 6 Coordinación

1.- Los transportes de viajeros por carretera objeto de la presente ley se coordinarán con los servicios correspondientes a otras modalidades de transporte, de conformidad con lo que disponga la legislación aplicable al efecto.

2.- El Gobierno Vasco, dentro del ámbito de sus competencias, coordinará los transportes de viajeros por carretera a que se refiere esta ley con servicios propios de otras modalidades de transporte, así como con otros ámbitos de actuación administrativa relacionados con el transporte, en la forma en que reglamentariamente se determine.

CAPÍTULO IV DE LAS PERSONAS USUARIAS

Artículo 7 Principios generales de actuación administrativa

1.- Las administraciones públicas, de conformidad con lo dispuesto en esta ley y en la legislación de consumidores y usuarios, articularán los mecanismos que garanticen la participación de las personas usuarias, a través de sus organizaciones representativas, en el procedimiento de elaboración o modificación de las disposiciones y de las resoluciones administrativas referentes al transporte que les afecten. Asimismo, fomentarán y canalizarán la participación de dichas organizaciones

representativas en la planificación y gestión del sistema de transportes.

2.- Las administraciones públicas mantendrán informadas a las personas usuarias de las prestaciones del sistema de transportes que en cada momento se encuentren a su disposición, así como de sus modificaciones. Igualmente, deberán mantenerlas informadas de las condiciones en las que se prestarán los servicios de transporte objeto de la presente ley.

Artículo 8 Derechos

Quienes utilicen los servicios o actividades regulados en la presente ley tendrán los derechos recogidos en la legislación de consumidores y usuarios, y, en todo caso, los siguientes:

- a)** Recibir un trato correcto por parte del personal de las empresas, que deberá atender las peticiones de ayuda e información que le sean solicitadas por los usuarios en asuntos relacionados con el servicio.
- b)** Solicitar y obtener en todos los vehículos y en las terminales establecidas el libro y/o hojas de reclamaciones, en que podrán exponer cualquier reclamación sobre la prestación del servicio.
- c)** Utilizar los vehículos en condiciones de comodidad, higiene y seguridad, y, en su caso, en las debidas condiciones de accesibilidad, así como obtener un servicio regular y puntual.
- d)** Obtener el reintegro del importe del viaje en caso de suspensión del servicio.
- e)** Portar objetos o bultos de mano, siempre que no supongan molestias y peligro para otros viajeros.
- f)** A la expedición del oportuno billete o justificante de pago.

Artículo 9 Prohibiciones

Quienes utilicen los servicios o actividades regulados en la presente ley estarán sujetos a las siguientes prohibiciones:

- a)** Impedir, manipular o forzar los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de los vehículos o de cualquiera de sus compartimentos previstos para su accionamiento exclusivo por el personal de la empresa transportista.
- b)** Hacer uso, sin causa justificada, de cualquiera de los mecanismos de seguridad o socorro instalados en el vehículo para casos de emergencia.
- c)** Abandonar o acceder al vehículo fuera de las paradas en su caso establecidas al efecto, o mientras el mismo está en movimiento, salvo que exista causa justificada.
- d)** Realizar sin causa justificada cualquier acto susceptible de distraer la atención del conductor o entorpecer su labor cuando el vehículo se encuentra en marcha.
- e)** Viajar en lugares distintos a los habilitados para los usuarios.
- f)** Fumar en los vehículos y en lugares distintos a los habilitados a tal fin en estaciones de transporte, en los términos que resulten de la normativa específica sobre la materia.
- g)** Viajar sin título de transporte o con título que resulte insuficiente en función de las características del viaje y condiciones de utilización previstas en la correspondiente concesión o autorización, así como el uso indebido del título que se posea.
- h)** Todo comportamiento que implique peligro para la integridad física de los demás usuarios o pueda considerarse molesto u ofensivo para estos o para el personal de la empresa transportista o de la que preste sus servicios en la terminal o estación de viajeros.
- i)** Toda acción que pueda implicar deterioro o causar suciedad en los vehículos o estaciones de

transporte.

- j)** Desatender las indicaciones que formule el personal de la empresa titular de la correspondiente concesión o autorización en relación con la correcta prestación del servicio y las condiciones de seguridad que deban observarse durante el mismo, así como lo indicado a tal fin en los carteles colocados a la vista en los vehículos o estaciones de transporte.
- k)** Arrojar desde el vehículo objetos que puedan deteriorar o causar suciedad en la vía pública, o causar lesiones a otras personas.

CAPÍTULO V **RÉGIMEN JURÍDICO PARA EL DESEMPEÑO DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE PÚBLICO**

SECCIÓN PRIMERA **EJERCICIO DE LA PROFESIÓN**

Artículo 10 Requisitos generales

- 1.-** El transporte público regulado en esta ley podrá ser realizado por aquellas personas que cumplan los requisitos subjetivos y objetivos que se establecen en los apartados siguientes.
- 2.-** Constituyen los requisitos subjetivos:

- a)** Tener nacionalidad de cualquier estado miembro de la Unión Europea o bien de un país con el que, en virtud de lo dispuesto en tratados o convenios internacionales, no sea exigible el citado requisito, o, en otro caso, contar con las autorizaciones y permisos de trabajo necesarios, con arreglo a lo dispuesto en la legislación vigente.
- b)** Acreditar la adecuada capacitación profesional, entendida como posesión de aquellos conocimientos necesarios para el ejercicio de la actividad de transportista.

Los conocimientos mínimos obligatorios, el modo de adquirirlos, el sistema de comprobación por la Administración de su posesión, así como la expedición de los documentos que acrediten dicha capacitación, serán exigidos en las condiciones establecidas en la legislación vigente.

En las empresas o entidades colectivas, bastará que el requisito de capacitación profesional sea cumplido por alguna de las personas que de forma permanente y efectiva dirija la empresa.

En las empresas individuales, cuando el titular no cumpla el requisito de capacitación profesional, éste podrá ser satisfecho por otra persona que de forma efectiva y permanente dirija la empresa.

La Administración, en la forma que reglamentariamente se determine, podrá autorizar la continuación del ejercicio de la actividad, aun cuando no se cumpla el requisito de capacitación profesional, en los casos de muerte o incapacidad física o legal de la persona que hasta entonces hubiera cumplido dicho requisito, durante un periodo máximo de doce meses, prorrogables por seis meses en casos particulares debidamente justificados.

- c)** Cumplir el requisito de honorabilidad, esto es, no hallarse comprendido en alguna de las circunstancias siguientes:

- 1)** Haber sido condenado por sentencia firme por delitos dolosos con pena de prisión, en tanto no se haya obtenido la cancelación de la pena.
- 2)** Haber sido condenado por sentencia firme a penas de inhabilitación o suspensión, salvo que se hubieran impuesto como accesorias y la profesión de transportista no tuviera relación directa con el delito cometido.

3) Haber sido sancionado de forma reiterada, por resolución firme, por infracciones muy graves en materia de transportes, en los términos que reglamentariamente se determinen.

En las empresas o entidades colectivas, deberán cumplir el requisito de honorabilidad la totalidad de las personas que de forma permanente y efectiva dirijan la empresa.

3.- La capacidad económica constituye el requisito objetivo para el ejercicio de la profesión de transportista, y consiste en la disposición de los recursos financieros y de los medios materiales necesarios para la puesta en marcha y adecuada gestión de la actividad de que se trate, en la forma en que se disponga reglamentariamente.

4.- No se exigirán estos requisitos para la realización de la actividad de estación de viajeros regulada en el capítulo IX de esta ley.

Artículo 11 Excepciones y modulación de los criterios

1.- La Administración podrá exonerar del cumplimiento de las condiciones a que se refiere el artículo anterior o de alguna de las mismas, o bien establecer procedimientos sumarios o simplificados para acreditar dicho cumplimiento, en relación con aquellos transportes realizados por personas o empresas cuya actividad principal no sea la de transportista o que no tengan carácter comercial y con una débil incidencia en el mercado de los transportes.

2.- Los requisitos de capacidad económica y capacitación profesional podrán ser modulados según el carácter específico del transporte de que en cada caso se trate, atendiendo fundamentalmente a la naturaleza, clase, intensidad, volumen y radio de acción de los servicios o actividades que se pretenden desarrollar.

SECCIÓN SEGUNDA **TÍTULOS ADMINISTRATIVOS HABILITANTES**

Artículo 12 Régimen jurídico

1.- El ejercicio de la actividad regulada en esta ley exige la obtención de un título habilitante que revestirá la forma jurídica de autorización administrativa o concesión administrativa de servicio público.

El otorgamiento de los títulos habilitantes tendrá carácter reglado.

2.- Para la obtención del título a que se refiere el punto anterior habrán de cumplirse los requisitos establecidos en la sección primera de este capítulo, las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente, y aquellas condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación del servicio o realización de la actividad.

3.- La pérdida de cualquiera de los requisitos previstos en la sección primera anteriormente referida, con la excepción que se especifica en el artículo 10.2.b), así como el incumplimiento reiterado de alguna de las obligaciones establecidas en el resto de las señaladas en el punto anterior, determinará la revocación por la Administración de los títulos habilitantes.

Artículo 13 Libre concurrencia

1.- Como regla general, la oferta de transporte se regirá por el sistema de libre concurrencia.

2.- Podrán permitirse actuaciones de exclusividad únicamente cuando se trate de servicios cuya naturaleza o características exijan, para asegurar una adecuada satisfacción de las necesidades de la comunidad, la exclusión del régimen de concurrencia.

Artículo 14 Medidas limitativas

1.- Excepcionalmente, el sistema de acceso a las actividades reguladas en esta ley podrá ser

restringido o condicionado por la Administración en los casos siguientes:

- a)** Cuando existan desajustes entre la oferta y la demanda que impliquen unas condiciones de mercado tales que no quede asegurada la correcta prestación de las actividades o servicios.
- b)** Cuando en una situación de mercado equilibrado el aumento de la oferta sea susceptible de producir desajustes y disfunciones expresados en el apartado anterior.
- c)** Cuando el adecuado funcionamiento del sistema de transporte exija una dimensión idónea de la capacidad de las empresas.
- d)** Cuando pueda ser perjudicado el funcionamiento del sistema de transporte en su conjunto.

2.- Las medidas limitativas a que hace referencia el punto anterior podrán ser adoptadas bien en forma general, bien parcialmente, en relación con determinados tipos de servicios o actividades, o circunscribirse a áreas geográficas concretas, y podrán establecerse bajo las siguientes modalidades:

- a)** Otorgamiento de los títulos con imposición de determinadas condiciones, obligaciones modales o restricciones de circulación.
- b)** Fijación de cupos o contingentes máximos de las distintas clases de títulos habilitantes a expedir en los períodos de tiempo que se señalen.
- c)** Suspensión o limitación temporal del otorgamiento de nuevos títulos.

3.- Cuando se establezcan las limitaciones previstas en los puntos anteriores, el reparto de cupos o contingentes, o la fijación de las condiciones, obligaciones o restricciones, según sus diversas modalidades, se realizará de acuerdo con criterios pre establecidos de carácter objetivo.

Artículo 15 *Transmisibilidad*

1.- Los títulos habilitantes podrán transmitirse cuando se cumplan los siguientes requisitos:

- a)** Que se haga a favor de personas que cumplan los requisitos exigidos por el artículo 10 de esta ley.
- b)** Que se cumplan los requisitos específicos establecidos por la Administración en relación con la posibilidad de transmisión de cada uno de los distintos tipos de títulos habilitantes.
- c)** Que no se trate de títulos habilitantes referidos a modalidades de transporte en que por razón de su carácter o por su naturaleza se establezca la intransmisibilidad.

2.- La transmisión estará en todo caso subordinada a que la Administración dé previamente su conformidad a la misma, realizando la novación subjetiva del título habilitante en razón del cumplimiento de los requisitos previstos en el punto anterior.

SECCIÓN TERCERA **REQUISITOS DEL EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD**

Artículo 16 *Registro*

1.- Las personas que obtengan los títulos administrativos habilitantes deberán ser inscritas en el Registro de Transportistas de la correspondiente diputación foral.

La inscripción constituirá requisito indispensable para el ejercicio de la actividad.

2.- La organización y funcionamiento del registro, que tendrá carácter público, así como su acceso y los datos y circunstancias de la inscripción, serán establecidos reglamentariamente.

3.- A efectos de coordinación, toda la información recogida en dicho registro se remitirá al

departamento del Gobierno Vasco competente en materia de transportes.

Artículo 17 Fianza

La Administración podrá imponer, como requisito previo al otorgamiento de los títulos habilitantes para la realización de los servicios de transporte discrecional o actividades auxiliares o complementarias del mismo, que las personas a quienes hayan de ser otorgados garanticen el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades administrativas inherentes a los mismos, bien mediante la constitución de una fianza o por otro medio, en los supuestos reglamentariamente previstos.

Artículo 18 Vehículos

1.- La realización del transporte público se llevará a cabo bajo la dirección y responsabilidad de las personas que lo hayan contratado como porteadores. Dicha realización la efectuarán, salvo en los supuestos de colaboración entre transportistas previstos en la legislación vigente, a través de su propia organización empresarial.

2.- A los efectos de lo dispuesto en el punto anterior, se considera que los vehículos se hallan integrados en la organización empresarial del transportista cuando sean de su propiedad, cuando los haya tomado en arriendo de acuerdo con las condiciones legal o reglamentariamente establecidas, o cuando disponga de los mismos en virtud de cualquier otro derecho jurídicamente válido que permita su utilización en forma suficiente para la adecuada ordenación del transporte de acuerdo con lo que por la Administración le determine.

3.- Los vehículos con los que se realicen los transportes regulados en esta ley deberán cumplir las condiciones técnicas que se establezcan en la legislación vigente, debiendo respetar, en todo caso, lo dispuesto en la legislación sobre promoción de la accesibilidad.

Asimismo, deberán llevar instalado, y en funcionamiento, el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso y todos aquellos instrumentos de control según lo establecido en la legislación vigente, salvo en los supuestos reglamentariamente exceptuados.

CAPÍTULO VI

SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INTERURBANO DE VIAJEROS

Artículo 19 Criterios generales

1.- Los transportes públicos regulares permanentes de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la Administración, salvo en el supuesto previsto en el artículo 34.

2.- La gestión de los servicios a que se refiere el punto anterior se regirá, salvo en lo expresamente previsto en esta ley y sus disposiciones de desarrollo, por las normas generales reguladoras de la contratación administrativa.

Artículo 20 Acuerdo de establecimiento

1.- La prestación de los servicios regulares permanentes de transportes de viajeros de uso general deberá ser precedida de la correspondiente y fundada resolución administrativa sobre el establecimiento o creación de dichos servicios, la cual deberá ser acompañada de la aprobación del correspondiente proyecto de prestación de los mismos.

2.- El establecimiento o creación se acordará por la Administración, bien por propia iniciativa o a instancia de parte, teniendo en cuenta las demandas actuales y potenciales de transporte, los medios existentes para servirlas, 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.

3.- La creación de nuevos servicios deberá respetar las previsiones que en su caso se encuentren

establecidas en los planes de transporte.

Artículo 21 Regla general: concesión administrativa

1.- El servicio público de transporte de viajeros se efectuará, como regla general, mediante concesión administrativa.

2.- La Administración podrá decidir, cuando existan motivos que lo justifiquen, que la explotación se lleve a cabo a través de cualquiera de los restantes procedimientos de gestión de servicios públicos previstos en la legislación reguladora de la contratación administrativa.

Artículo 22 Prestación pública y directa

1.- Como excepción al régimen previsto en el artículo anterior, procederá la gestión pública directa de un servicio, sin la realización del correspondiente concurso, cuando la gestión indirecta resulte inadecuada al carácter o naturaleza del mismo, sea incapaz de satisfacer los objetivos económicos o sociales que se pretenda conseguir, o venga reclamada por motivos de interés público concreto o de carácter económico o social.

2.- Cuando se den las circunstancias previstas en el punto anterior, la Administración podrá prestar directamente los servicios de transporte público permanente de uso general, utilizando para su gestión cualquiera de las figuras que sobre la gestión empresarial pública admite la legislación vigente.

Artículo 23 Exclusividad

1.- Las concesiones del servicio público de transporte de viajeros por carretera se entenderán otorgadas con carácter exclusivo, no pudiendo establecerse, mientras estén vigentes, otras concesiones que cubran servicios de transporte coincidentes, salvo los supuestos que reglamentariamente se exceptúen por razones fundadas de interés público.

De igual forma se determinarán las circunstancias de apreciación de la coincidencia, poniendo especial atención en la naturaleza de los servicios y la similitud de las prestaciones de los mismos, excluyendo en todo caso la zona de influencia de los grandes núcleos urbanos, de acuerdo con las distancias que en dicha reglamentación se establezcan.

2.- Cuando el transporte entre las mismas localidades pueda realizarse por diferentes itinerarios, así como cuando haya modificaciones en la red viaria que impliquen una comunicación entre puntos servidos por concesiones existentes, reglamentariamente se determinarán las condiciones en que, en su caso, proceda apreciar la coincidencia, pudiendo, asimismo, en caso de no apreciarse ésta, preverse un régimen especial en relación con los nuevos servicios que hayan de establecerse, teniendo en cuenta de forma específica la situación de los titulares de las concesiones existentes.

Artículo 24 Duración

1.- La duración de las concesiones se establecerá en el título concesional de acuerdo con las características y necesidades del servicio para asegurar una adecuada satisfacción de las necesidades de la comunidad y atendiendo a los plazos de amortización de vehículos e instalaciones. Dicha duración no podrá ser inferior a cinco años ni superior a diez años.

2.- Cuando finalice el plazo concesional, sin que haya concluido el procedimiento tendente a determinar la subsiguiente prestación del servicio, la empresa concesionaria prolongará su gestión hasta la finalización de dicho procedimiento, sin que en ningún caso esté obligada a continuar dicha gestión durante un plazo superior a doce meses.

Artículo 25 Otorgamiento

1.- Para el otorgamiento de la correspondiente concesión se seguirá el procedimiento de concurso.

2.- En el citado concurso servirá de base al correspondiente pliego de prescripciones técnicas y

cláusulas jurídico-administrativas el proyecto aprobado por la Administración, y en el mismo se incluirán los servicios básicos y los complementarios; los itinerarios; los tráficos que puedan realizarse; las paradas; el régimen tarifario; el número mínimo de vehículos, las condiciones de los mismos y su plazo de amortización; las instalaciones fijas que en su caso resulten necesarias, y el resto de las disposiciones que delimiten el servicio y configuren su prestación.

3.- Las condiciones y circunstancias a que se refiere el punto anterior podrán establecerse en los pliegos de condiciones con carácter de requisitos mínimos o con carácter orientativo, pudiendo las empresas licitadoras, dentro de los límites en su caso establecidos, formular ofertas que incluyan precisiones, ampliaciones o modificaciones de las condiciones del correspondiente pliego, siempre que no alteren las condiciones esenciales del servicio o de su prestación.

4.- En la resolución del concurso se tendrán en cuenta las circunstancias de todo orden que concurren en las distintas ofertas y en las empresas que las formulen, debiendo establecerse con carácter general, o en los pliegos de condiciones, criterios de valoración específicos, prestando especial atención a las características menos contaminantes de los vehículos.

5.- En cualquier caso, deberán desestimarse las ofertas que establezcan condiciones económicas temerarias, técnicamente inadecuadas, o que no garanticen debidamente la prestación del servicio en las condiciones precisas y la continuidad del mismo.

6.- Cuando como consecuencia de lo establecido en esta ley resulte adjudicataria de la concesión una empresa distinta de la que hasta entonces hubiera explotado el servicio, se observarán, respecto a la posible subrogación de la misma en las relaciones con los trabajadores de la anterior, las normas establecidas en la legislación laboral.

7.- La nueva empresa concesionaria no responderá de los derechos salariales devengados con anterioridad a la asunción efectiva de los servicios, ni de las deudas a la Seguridad Social, fiscales o cualesquiera otras que hubiere contraído el empresario anterior.

Artículo 26 *Modificaciones*

1.- El servicio deberá prestarse en las condiciones fijadas en el título concesional, el cual recogerá las establecidas en el pliego de condiciones con las precisiones o modificaciones ofrecidas por el adjudicatario que sean aceptadas por la Administración.

2.- Reglamentariamente, o en el título concesional, se determinarán aquellas circunstancias de prestación incluidas en dicho título que pueden ser libremente modificadas por la empresa concesionaria, en aras de una mejor gestión del servicio, dando cuenta en su caso a la Administración, que podrá prohibirlas cuando resulten contrarias al interés público, o establecer límites concretos a su ejercicio.

3.- La Administración podrá realizar, de oficio o a instancia de los concesionarios o de los usuarios, las modificaciones de las condiciones de prestación no previstas en el título concesional, y las ampliaciones, reducciones o sustituciones de itinerarios que resulten necesarias o convenientes para una mejor prestación del servicio, estando obligada a respetar, en todo caso, el equilibrio económico de la concesión.

4.- Cuando dichas modificaciones consistan en ampliaciones o hijuelas, únicamente procederán cuando constituyan un mero apéndice del servicio principal que deba prestarse en unidad de explotación con este, o cuando carezcan de entidad propia para una explotación económica independiente.

Artículo 27 *Intensificaciones de tráfico*

1.- Para hacer frente a las intensificaciones de tráfico que no puedan ser atendidas por los vehículos adscritos a la concesión podrán utilizarse otros vehículos de características equivalentes, ya sean

propios de la empresa concesionaria, o cedidos con o sin conductor por otros transportistas a través de cualquier fórmula jurídica válida.

Dichos vehículos deberán, en todo caso, estar amparados por la autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros para la clase y ámbito de transporte de que se trate, debiendo cumplir todas y cada una de las especificaciones que se exigían en el pliego de condiciones que dio origen al título concesional.

2.- Dichos servicios se considerarán, en todo caso, tanto a efectos de las correspondientes relaciones jurídico-privadas como de las obligaciones y responsabilidades de carácter administrativo, prestados por la empresa concesionaria del servicio regular, considerándose los vehículos cedidos por otros transportistas integrados en su organización.

3.- Los vehículos adscritos a concesiones de servicios regulares podrán realizar, asimismo, servicios de carácter discrecional, siempre que estén amparados por autorización habilitante para los mismos y quede debidamente asegurada la correcta prestación del servicio regular.

4.- La Administración podrá autorizar, de conformidad con lo que reglamentariamente se determine, que un mismo vehículo sea utilizado en diversos servicios regulares cuya prestación corresponda a un mismo titular.

5.- Podrá asimismo autorizarse la utilización de vehículos para servir la red de itinerarios de dos o más concesiones de distintos titulares con tal de que las mismas presenten puntos de contacto y el servicio se preste sin solución de continuidad en el recorrido.

Artículo 28 Unificación de concesiones

1.- Siempre que existan razones objetivas de interés público que lo justifiquen y no resulte viable o procedente el establecimiento de un nuevo servicio con independencia de los anteriormente existentes, la Administración podrá, de oficio o a instancia de parte, respetando el equilibrio económico de las concesiones, acordar la unificación de servicios que hayan sido objeto de concesiones independientes, a efectos de que la prestación de los mismos se haga en régimen de unidad de empresa. Cuando los servicios correspondan a concesiones otorgadas a diferentes empresas, se establecerá por vía reglamentaria el sistema que habrá de seguirse para determinar el régimen de gestión.

2.- Los servicios unificados se considerarán prestados al amparo de una nueva concesión cuya duración se fijará conforme a criterios que se determinen por reglamento. Se tendrán particularmente en cuenta los plazos de vigencia pendientes de las concesiones correspondientes a los servicios que se unifican, sus tráficos y la mejora que para el sistema de transporte suponga la unificación.

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

Artículo 29 Concesiones zonales

1.- Como regla general las concesiones se otorgarán únicamente para servicios predeterminados de carácter lineal. No obstante, la Administración podrá otorgar concesiones zonales, que comprenderán todos los servicios regulares permanentes o temporales y de uso general o especial que hayan de prestarse en una determinada zona, salvo los que expresamente se exceptúen.

2.- Será de aplicación a las concesiones zonales el régimen jurídico establecido para las lineales en tanto resulte compatible con su naturaleza específica.

3.- Las concesiones zonales deberán ajustarse a las determinaciones de un plan de explotación para la zona de que se trate, aprobado por la Administración de oficio o a instancia de los particulares, que contendrá las previsiones que reglamentariamente se señalen y que formará parte de las

cláusulas concesionales.

4.- Por razones de interés público, la Administración podrá constituir o modificar zonas de transporte, así como variar los planes de explotación, debiendo mantener en todo caso el equilibrio económico de las concesiones preexistentes.

5.- El otorgamiento de concesiones zonales estará subordinado, en todo caso, al respeto de los derechos económicos de las personas titulares de los servicios regulares lineales, permanentes o temporales, y de uso general o especial, que discurran total o parcialmente por su territorio.

6.- Los servicios lineales cuyo itinerario discurra en más de un cincuenta por ciento por una zona o área de transporte se incorporarán automáticamente a esta una vez transcurrido el plazo de duración de la concesión o autorización especial respectiva, o antes, mediante la adecuada compensación económica, si el interés general así lo aconsejara.

7.- Será de aplicación en las concesiones zonales, en cuanto a su régimen de otorgamiento y demás circunstancias no expresamente previstas, el régimen general establecido en este capítulo. No obstante, cuando la racionalidad en el diseño del sistema de transporte así lo aconseje, podrá realizarse la adjudicación directa de las mismas a las personas titulares de los servicios a que se refiere el punto 5 de este artículo.

Artículo 30 Extinción

Las concesiones se extinguirán por las causas siguientes:

- a)** Transcurso del tiempo por el que hubieran sido otorgadas.
- b)** Declaración de caducidad, de acuerdo con lo previsto en el artículo 58 de esta ley.
- c)** Muerte del empresario individual o extinción de la empresa gestora del servicio, salvo que se produzca la transmisión de la misma en los términos que reglamentariamente se determinen. No se considera que se ha producido la extinción de la empresa cuando cambie simplemente de forma jurídica pero se mantenga en sus aspectos económico y laboral.
- d)** Quiebra de la concesionaria, o suspensión de pagos que imposibilite la prestación del servicio.
- e)** Supresión o rescate del servicio por razones de interés público.
- f)** Renuncia de la empresa concesionaria, en los casos legal o reglamentariamente previstos.
- g)** Mutuo acuerdo entre la Administración y la empresa concesionaria.
- h)** Por las causas previstas en el artículo 12.3 y aquellas que se establezcan expresamente en el contrato.
- i)** Unificación de varias concesiones.

Artículo 31 Rescate y renuncia

1.- Cuando se decida la supresión del servicio o se den otros motivos de interés público que lo justifiquen, la Administración podrá rescatar las concesiones en cualquier momento anterior a la fecha de su vencimiento en la forma en que reglamentariamente se determine.

Dicho rescate dará lugar, cuando se realice sin que haya mediado incumplimiento del concesionario que justifique la caducidad como sanción, regulada en el artículo 58 de la presente ley, a la indemnización que, en su caso, corresponda.

2.- El concesionario, realizando el correspondiente preaviso con doce meses de antelación y previa autorización de la Administración, podrá renunciar a continuar la prestación del servicio.

Artículo 32 Intervención del servicio

1.- Cuando se produzcan supuestos de insolvencia del concesionario que afecten a la correcta prestación del servicio, abandono de éste, interrupción de su prestación o notorio mal funcionamiento del mismo, la Administración podrá intervenir la prestación del servicio, asumiendo su dirección y explotación durante un plazo máximo de seis meses y utilizando para dicha explotación los medios personales y materiales de la empresa concesionaria. Los resultados económicos continuarán imputándose a la referida empresa.

2.- El régimen de intervención y sus efectos económicos cesarán si se produce la renuncia del concesionario conforme a lo previsto en el apartado 2 del artículo 31 o se declara la caducidad de la concesión.

Artículo 33 *Embargo*

Las concesiones administrativas de servicios públicos regulares permanentes del transporte de viajeros por carretera y los vehículos e instalaciones a ellas destinados no podrán ser objeto de embargo, sin perjuicio de que judicialmente pueda ser intervenida la explotación de las mismas y asignada una parte de la recaudación a la amortización de la deuda, a cuyo efecto se podrá, por cuenta y riesgo del acreedor, designar un interventor que compruebe la recaudación obtenida y se haga cargo de la parte que se haya señalado, la cual no podrá exceder del porcentaje o cuantía que reglamentariamente se determine.

CAPÍTULO VII

RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE INTERÉS PÚBLICO: LAS AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE

SECCIÓN PRIMERA AUTORIZACIONES ESPECIALES

Artículo 34 *Servicios públicos de baja utilización*

1.- Los transportes públicos regulares permanentes de uso general de bajo índice de utilización, en los que por falta de rentabilidad no sea posible su establecimiento o no aparezca garantizada su adecuada realización y continuidad manteniendo las exigencias correspondientes a las concesiones administrativas, podrán ser prestados de acuerdo con condiciones más flexibles por quienes obtengan la necesaria autorización administrativa especial que habilite para su prestación.

2.- Para el otorgamiento de las autorizaciones especiales anteriormente previstas será requisito indispensable la previa justificación de la inviabilidad de explotación del servicio de acuerdo con las condiciones generales establecidas en relación con las concesiones administrativas.

3.- Estas autorizaciones especiales podrán ser para servicios lineales o zonales, y se concederán por un plazo máximo de cinco años que podrá ser renovado.

4.- Reglamentariamente podrá establecerse un régimen específico para el otorgamiento de estas autorizaciones especiales, así como condiciones especiales de explotación del servicio, siendo aplicable, en todo lo no expresamente previsto, el régimen general de las concesiones administrativas.

Artículo 35 *Transportes regulares temporales*

1.- La prestación de servicios regulares temporales podrá acordarse por la Administración cuando, por el carácter temporal o extraordinario de la demanda de transporte, esté suficientemente justificada la necesidad de establecimiento de un servicio de transporte de uso general, siempre que no exista un servicio regular permanente de uso general coincidente que pueda servir adecuadamente las necesidades de transporte de que se trate o que, aun existiendo aquel servicio, la adaptación a las

necesidades de transporte que hayan de cubrirse suponga una modificación sustancial en las condiciones de explotación del servicio coincidente establecidas en la correspondiente concesión, o las necesidades de transporte que hayan de cubrirse reúnan tales requisitos de especificidad que hagan recomendable el establecimiento de un servicio independiente.

2.- Los transportes regulares temporales únicamente podrán prestarse por las personas que obtengan la autorización administrativa especial que habilite para la realización de los mismos. El procedimiento de otorgamiento de dichas autorizaciones, que deberá ser público y objetivo, así como las condiciones de prestación del servicio y su duración, se establecerán reglamentariamente.

3.- Para la prestación de los servicios regulados en este artículo, cuando resulten insuficientes los vehículos propios, podrán utilizarse los vehículos de otros transportistas que cuenten con la necesaria autorización de transporte discrecional, de conformidad con el régimen que reglamentariamente se establezca.

Artículo 36 Transportes regulares de uso especial

1.- Los transportes regulares de viajeros de uso especial únicamente podrán prestarse cuando se cuente con la correspondiente autorización especial otorgada por la Administración.

2.- Por reglamento se regulará:

- El sistema de otorgamiento, duración y extinción de las correspondientes autorizaciones.
- Los supuestos en los que no procede autorizar el establecimiento de un servicio de uso especial por existir uno de uso general coincidente que pueda atender adecuadamente las necesidades surgidas.
- Las condiciones en las que, en su caso, debe realizarse el transporte del colectivo específico de que se trate.

3.- Los servicios a que se refiere este artículo podrán realizarse, cuando resulten insuficientes los vehículos propios, utilizando vehículos de otros transportistas que cuenten con la necesaria autorización de transporte discrecional, de conformidad con el régimen que reglamentariamente se establezca.

SECCIÓN SEGUNDA OTRAS AUTORIZACIONES

Artículo 37 Transporte público discrecional

1.- Las autorizaciones habilitarán para la realización del transporte público discrecional de viajeros en vehículos con más de nueve plazas, incluido el conductor, en el ámbito de la Comunidad Autónoma.

2.- Las autorizaciones a que se refiere este artículo, en todo caso, deberán determinar el radio de acción autorizado, pudiendo existir diferentes clases en función del mismo.

3.- Las autorizaciones se otorgarán, salvo que expresamente se establezca lo contrario, sin limitación específica de plazo de validez, sin perjuicio de su visado periódico en la forma que reglamentariamente se establezca.

No obstante, por razones de utilidad pública o interés social, la Administración podrá revocar o condicionar en cualquier momento las autorizaciones anteriormente otorgadas. Cuando la revocación se realice antes de que la autorización alcance la antigüedad que reglamentariamente se determine, la Administración deberá abonar al titular la indemnización correspondiente.

4.- Los transportes discretionales de viajeros se deberán realizar, como regla general, mediante la

contratación global por la empresa transportista de la capacidad total del vehículo. Reglamentariamente podrán determinarse los supuestos excepcionales en que, por razones de adecuada ordenación del sistema de transporte, pueda admitirse la contratación por plaza, con pago individual.

5.- Las autorizaciones deberán expresar los datos necesarios para identificar a la empresa transportista, así como los requisitos que delimiten el servicio de transporte que pueda realizarse.

6.- Las empresas autorizadas para la realización de la modalidad de transporte regulada en los puntos precedentes podrán atender las demandas de porte que excedan coyunturalmente de su capacidad propia utilizando la colaboración de otros transportistas que dispongan de los medios necesarios, de acuerdo con los criterios que reglamentariamente se establezcan.

7.- Los transportes discretionarios de viajeros no podrán realizarse con reiteración de itinerario, calendario y horario preestablecidos.

Artículo 38 Transportes turísticos

1.- Los transportes turísticos podrán realizarse con reiteración o no de itinerario, calendario y horario. La contratación con la agencia de viajes debidamente autorizada podrá hacerse de forma individual o por la capacidad total del vehículo.

2.- La prestación del servicio deberá hacerse con vehículo amparado por la autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros.

3.- La Administración podrá exigir que los transportes turísticos se presten conjuntamente con determinados servicios complementarios concretos de carácter mínimo, así como que el precio del transporte no exceda del porcentaje que se determine del precio total del conjunto de los servicios que se concreten.

4.- Cuando los transportes turísticos sean sustancialmente coincidentes con servicios regulares de transportes de viajeros de uso general, el precio de los mismos y de los correspondientes servicios complementarios deberá ser superior, en el porcentaje que reglamentariamente se establezca, al transporte realizado en la línea regular de que se trate. Esto no obstante, la Administración podrá exceptuar del cumplimiento de dicho requisito aquellos transportes turísticos en los que en razón de la homogeneidad de los viajeros, el carácter coyuntural o esporádico del transporte y otras circunstancias específicas, aparezca suficientemente demostrado que no se realiza una competencia injustificada, que resulte lesiva para los intereses de la correspondiente línea regular coincidente.

5.- La presente regulación se entiende sin perjuicio de la aplicación de la normativa turística y de consumo que regule los derechos de las personas usuarias.

Artículo 39 Transportes privados complementarios

1.- A efectos de la presente ley solamente precisarán de autorización administrativa los transportes definidos como complementarios en el apartado 1 del artículo 2, con excepción de lo dispuesto en el artículo 40.

2.- Las disposiciones que se dicten para el desarrollo de la presente ley establecerán los requisitos precisos para el otorgamiento de las autorizaciones relativas a los transportes privados complementarios y concretarán los supuestos en los que el transporte deba ser considerado como una actividad complementaria o accesoria de otra principal con la que tenga relación directa, debiendo cumplir los siguientes requisitos de manera conjunta:

a) Las personas usuarias deben ser trabajadoras de los respectivos centros de trabajo o asistentes a los mismos en los términos que reglamentariamente se establezcan.

b) Los vehículos utilizados por las empresas deberán ser como regla general propiedad de la

empresa, pudiendo asimismo ser arrendados de acuerdo con lo que se determine.

Los vehículos deben ir en todo caso conducidos por personal propio de la empresa o establecimiento.

d) El transporte no podrá ser contratado independientemente, salvo si el precio no excede del estricto coste del transporte.

3.- Los transportes oficiales que realicen los órganos de la Administración, como actividades integradas dentro de las de su propio funcionamiento interno, siempre que vayan dirigidos a solucionar las necesidades de desplazamiento de personas que la actividad de dichos órganos ocasione, tendrán la consideración de transportes privados complementarios.

SECCIÓN TERCERA

ACTIVIDADES EXCLUIDAS

Artículo 40 Actividades excluidas

1.- No precisarán de autorización administrativa los transportes de viajeros que a continuación se indiquen:

- a)** Los transportes privados particulares, esto es, los dedicados a satisfacer las necesidades de desplazamiento de carácter personal o doméstico de la persona titular del vehículo y sus allegados.
- b)** Los transportes oficiales a los que se refiere el apartado 3 del artículo anterior.

2.- Podrán ser eximidos de autorización administrativa los transportes privados complementarios que por sus características o radios de acción tengan una escasa incidencia en el sistema de transportes, en la forma en que reglamentariamente se determine.

CAPÍTULO VIII

TRANSPORTE URBANO

Artículo 41 Régimen jurídico

1.- Los preceptos de la presente ley serán aplicables al transporte urbano, tal como se define en el artículo 2 de la ley. Reglamentariamente podrán realizarse las adaptaciones del contenido de la misma que resulten necesarias, conforme a la naturaleza especial del transporte urbano.

2.- Cuando los servicios urbanos de transporte de viajeros afecten a intereses que trasciendan los puramente municipales, las competencias de los correspondientes ayuntamientos se ejercerán de forma coordinada con las de las entidades de ámbito superior.

3.- En aquellas zonas o aglomeraciones urbanas en las que existan varios municipios y en su caso otras entidades públicas en principio competentes, y que por su volumen de población, configuración urbanística o peculiares circunstancias de orden físico o económico-social presenten problemas graves de coordinación en su red de transportes, podrá establecerse un régimen específico que asegure a través de una ordenación unitaria la existencia de un sistema armónico y coordinado.

4.- A los efectos de lo previsto en el punto anterior, los municipios o entidades competentes podrán suscribir convenios, crear una entidad pública que realice de forma autónoma la ordenación y gestión unitaria de los servicios de transporte en la zona de que se trate, o encomendarlas a una entidad pública preexistente.

Artículo 42 Tráficos coincidentes

1.- Para el establecimiento por los municipios de servicios regulares permanentes o temporales que

incluyan tráficos coincidentes con los que tengan autorizados con anterioridad otros servicios regulares interurbanos será necesaria la justificación de la insuficiencia del servicio existente para atender adecuadamente las necesidades de los usuarios y la previa conformidad de la Diputación Foral, la cual podrá condicionarse a la previa aprobación de un plan de coordinación de la explotación de ambos servicios, en cuya elaboración deberá ser oída la empresa titular de la concesión del servicio regular interurbano.

2.- Tendrán la consideración de tráficos coincidentes los que se realicen entre paradas en las que el servicio interurbano estuviera autorizado a tomar y dejar viajeros o puntos próximos a las mismas, aun cuando estén situadas en distintos municipios.

CAPÍTULO IX

ACTIVIDADES AUXILIARES Y COMPLEMENTARIAS ESTACIONES DE VIAJEROS

Artículo 43 *Estaciones de viajeros*

1.- Las estaciones de viajeros son centros destinados a concentrar las salidas, llegadas y tránsitos de los servicios de transporte público.

2.- Los terrenos e instalaciones destinados únicamente a garaje o estacionamiento de vehículos no tendrán la consideración de estación.

3.- Para que un centro tenga la consideración de estación de viajeros habrá de cumplir las condiciones y requisitos que contribuyan al desarrollo adecuado de la actividad de transporte de viajeros y su utilización por las personas usuarias, y que se establezcan reglamentariamente.

Artículo 44 *Establishimiento*

1.- El establecimiento de estaciones deberá ser previamente aprobado por la diputación foral correspondiente.

Para el otorgamiento de dicha aprobación deberá presentarse por el correspondiente ayuntamiento, de oficio o a instancia de los particulares, un proyecto elaborado con arreglo a las prescripciones que reglamentariamente se determinen.

2.- Serán criterios determinantes para la aprobación del establecimiento de la estación la conveniencia y necesidad de la misma para la mejora de las condiciones del transporte, la circulación y el tráfico de la zona de que se trate; la conexión con otros operadores y otros medios de transporte, y asimismo la rentabilidad social de su implantación cuando la construcción o explotación haya de sufragarse al menos parcialmente con cargo a fondos públicos.

Artículo 45 *Iniciativa y explotación*

1.- La iniciativa para el establecimiento de estaciones corresponderá a los respectivos ayuntamientos, que la ejercerán, bien de oficio o a instancia de parte, con sujeción en todo caso a la autorización previa regulada en el artículo anterior.

2.- La construcción y explotación de las estaciones se realizará normalmente por los ayuntamientos a través de gestión indirecta, mediante concesión administrativa otorgada por concurso a entidades o empresas interesadas en la misma, siguiendo criterios y reglas que se determinarán reglamentariamente. Podrán establecerse condiciones preferenciales a favor del peticionario particular que haya promovido la correspondiente iniciativa, fundamentalmente si este se compromete a realizar la construcción y explotación a su riesgo y ventura y sin subvención pública.

3.- Cuando no se siga el procedimiento de gestión indirecta previsto en el punto anterior, por existir motivos económicos o sociales para ello o cuando haya quedado desierto el correspondiente concurso, los ayuntamientos podrán construir o explotar directamente las estaciones.

El Gobierno Vasco, y en su caso otras administraciones, podrán realizar aportaciones financieras para la construcción y/o explotación de las estaciones de autobuses. En este caso los entes que realicen las referidas aportaciones podrán participar en la gestión administrativa de la estación en la forma que se determine reglamentariamente.

Artículo 46 *Ubicación*

1.- La ubicación de las estaciones corresponderá no sólo a razones intrínsecas de explotación de los servicios que hayan de utilizarlas, sino a su coordinación con los restantes modos de transporte terrestres, así como con los aéreos y marítimos y con los transportes urbanos de la población de que se trate. Para la fijación de su emplazamiento se ponderará, asimismo, su incidencia en los aspectos urbanísticos, de tráfico, de seguridad y de medio ambiente de la población.

2.- Sin perjuicio de la necesaria coordinación de toda estación con los transportes urbanos, aquéllas que concentren servicios de viajeros de cercanías de grandes poblaciones habrán de ubicarse en todo caso junto a núcleos de comunicaciones urbanas que faciliten el trasbordo y transferencia de tráficos.

Artículo 47 *Régimen de utilización*

1.- Reglamentariamente se fijarán las características y los servicios principales y accesorios que han de reunir las estaciones, debiendo en todo caso respetarse en las mismas las condiciones de seguridad legalmente previstas, así como la normativa sobre promoción de la accesibilidad.

2.- Igualmente, se regulará el régimen de utilización de las estaciones así como la obligatoriedad o no de su uso para los distintos tipos de transporte.

3.- Los precios o tarifas que en su caso se perciban por la utilización de las estaciones públicas o de las instalaciones propias de una empresa deberán estar en relación con los servicios efectivamente prestados por las mismas a transportistas y a usuarios.

CAPÍTULO X

RÉGIMEN TARIFARIO

Artículo 48 *Tarifas*

1.- Las empresas prestadoras de los servicios de transporte público o de actividades auxiliares y complementarias del transporte que son objeto de esta ley llevarán a cabo su explotación con plena autonomía financiera, gestionándolos a su riesgo y ventura, aplicándose en los transportes públicos prestados mediante concesión administrativa las disposiciones reguladoras de la contratación administrativa.

2.- La administración competente, según lo dispuesto en el artículo 4, podrá establecer tarifas obligatorias o de referencia para los transportes públicos y actividades auxiliares y complementarias.

3.- El establecimiento de tarifas obligatorias previsto en el apartado anterior deberá venir determinado por razones de ordenación del transporte vinculadas a la necesidad de las mismas para proteger la posición de usuarios y/o transportistas, para asegurar el mantenimiento y continuidad de los servicios o actividades de transporte o para la realización de los mismos en condiciones adecuadas.

4.- Las tarifas podrán establecer cuantías únicas o bien límites máximos, mínimos o ambos. De no existir tarifas, la contratación se realizará conforme a los precios usuales o de mercado.

5.- Las tarifas deberán cubrir la totalidad de los costes reales del servicio y un razonable beneficio empresarial. Su estructura se configurará fomentando la seguridad y la calidad.

6.- Las tarifas se revisarán con carácter individual o general por la Administración, de oficio o a petición de las personas titulares de las concesiones o autorizaciones, o en su caso de las

asociaciones de profesionales o usuarios, y procederán cuando la evolución de los costes haya alterado el equilibrio económico del servicio o de la actividad.

En los servicios públicos regulares permanentes de uso general, la Administración podrá establecer unas reglas a las cuales se ajustará la revisión tarifaria y que conjuguén, junto a factores objetivos, la productividad de cada concesión.

7.- Cuando, por razones de política económica, el precio de los transportes estuviera incluido en alguna de las modalidades de intervención reguladas en la normativa general de precios, el órgano competente para fijar tarifas deberá someter el establecimiento o modificación de las mismas a los órganos competentes sobre control de precios.

Artículo 49 Régimen especial

1.- La Administración, cuando existan motivos sociales que lo justifiquen, podrá imponer a las empresas titulares de servicios regulares de viajeros obligaciones de servicio público, entendiéndose por tales aquéllas que la empresa no asumiría, o no lo haría en la misma medida y condiciones, si considerase exclusivamente su propio interés comercial.

2.- Cuando se realice la imposición de obligaciones de servicio público, ya consistan las mismas en reducciones o bonificaciones tarifarias o en la prestación de servicios o realización de actividades económicamente no justificados, la Administración vendrá obligada a compensar a las empresas del coste de la obligación, salvo que la misma venga impuesta expresamente en el título habilitante con el carácter de no indemnizable con cargo a aportaciones económicas distintas de las tarifarias.

CAPÍTULO XI **RÉGIMEN DE INSPECCIÓN Y CONTROL**

Artículo 50 Régimen de inspección

1.- La inspección de los servicios regulados en esta ley será ejercida por los órganos administrativos competentes, según lo dispuesto en el artículo 4. El personal funcionario que realice funciones de inspección tendrá, en el ejercicio de las actuaciones inspectoras, la consideración de autoridad pública a todos los efectos, y gozará de plena independencia en su actuación.

2.- El personal encargado de la inspección estará provisto de documento acreditativo de su condición, que le podrá ser requerido cuando ejerçite sus funciones, teniendo obligación de exhibirlo.

3.- Transportistas y conductores, titulares de empresas en cuyas instalaciones se realicen actividades de transporte de viajeros por carretera o relacionadas con el mismo, usuarios y, en general, quienes intervengan en la prestación de los servicios regulados en la presente ley o estén afectados por sus preceptos, tienen la obligación de facilitar a quien tenga encomendada la función de inspección el acceso a los vehículos e instalaciones, así como a la documentación que resulte obligatoria.

Dicha obligación alcanzaría, en todo caso, a todos aquellos libros, documentos de gestión, control o estadística cuya cumplimentación o llevanza obligatoria venga establecida por la normativa económica, fiscal, social y laboral o medioambiental que resulte de aplicación a los sujetos anteriormente señalados.

A tal efecto, quien tenga encomendada la función de inspección podrá recabar la documentación precisa para el mejor cumplimiento de su función en la propia empresa o bien requerir la presentación de dicha documentación en las oficinas públicas correspondientes, así como, en su caso, la comparecencia del empresario o su representante, en los términos establecidos en la legislación de procedimiento administrativo, ante las oficinas públicas cuando sea requerido para ello.

Por lo que se refiere a las personas usuarias, estarán obligados a identificarse a requerimiento del

personal de la inspección.

4.- La inspección contará con la colaboración de los órganos encargados de la vigilancia del transporte, coordinando la actividad de inspección con la de vigilancia.

5.- Los hechos constatados en las actas e informes de los servicios de inspección tendrán valor probatorio, sin perjuicio de las pruebas que en defensa de los respectivos derechos o intereses puedan señalar o aportar los propios administrados.

Artículo 51 Documentos de control

1.- Las personas que realicen los servicios y actividades previstos en esta ley deberán cumplimentar y, en su caso, llevar a bordo del vehículo, durante la prestación del servicio, los documentos de control administrativo que se establezcan reglamentariamente. Asimismo, deberán cumplimentar, y mantener en su domicilio empresarial, la documentación de carácter administrativo o estadístico que se determine, que contenga datos sobre los servicios prestados, las tarifas percibidas, el número de viajeros transportados y el número de reclamaciones recibidas, y sobre todo problema o incidente relacionado con la seguridad.

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

CAPÍTULO XII

RÉGIMEN SANCIONADOR Y DE CONTROL DE LOS TRANSPORTES POR CARRETERA Y DE SUS ACTIVIDADES AUXILIARES Y COMPLEMENTARIAS

Artículo 52 Responsabilidad

1.- De conformidad con lo establecido en la Ley 2/1998, de 20 de febrero (LA LEY 8884/1998), de la Potestad Sancionadora de las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco, se determina mediante la presente ley que la responsabilidad administrativa por las infracciones corresponderá:

a) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetas a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o de la autorización.

b) En las infracciones cometidas con ocasión de transportes o actividades llevados a cabo sin la cobertura de preceptivo título administrativo habilitante, o cuya realización se encuentre exenta de la obtención de éste, a la persona física o jurídica propietaria o arrendataria del vehículo o titular de la actividad auxiliar o complementaria.

A los efectos previstos en este apartado, se considera titular del transporte o actividad clandestina de que se trate a la persona física o jurídica que materialmente la lleve a cabo en nombre propio, la organice o asuma la correspondiente responsabilidad empresarial, así como a todo aquel que, no siendo personal asalariado o dependiente, colabore en la realización de dicho transporte o actividad.

c) En las infracciones cometidas por usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por esta ley, a la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a las que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

2.- La responsabilidad administrativa se exigirá a las personas físicas o jurídicas a que se refiere el

apartado 1, independientemente de que las acciones u omisiones de las que dicha responsabilidad derive hayan sido realizadas materialmente por ellas o por el personal de su empresa, sin perjuicio de que puedan deducir las acciones que a su juicio resulten procedentes contra las personas a las que sean materialmente imputables las infracciones.

3.- Tendrán la consideración de infracciones independientes aquellas que se cometan en relación con distintas expediciones de transporte, aun cuando los hechos infrinjan los mismos o semejantes preceptos.

No obstante, tratándose de expediciones de servicios de transporte regular, ya sea este de uso general o especial, cuando los hechos constitutivos de la infracción guarden relación directa con la actividad administrativa que se desarrolla en las oficinas de la empresa o con el vehículo utilizado y resulte acreditado que no podían ser corregidos hasta el regreso de aquel a la sede empresarial de la que inicialmente partió, tales hechos se considerarán constitutivos de una sola infracción, aun cuando hubieran continuado teniendo lugar durante las distintas expediciones parciales realizadas entre tanto.

Artículo 53 Definición y clasificación de las infracciones

Constituyen infracciones administrativas las acciones u omisiones de los distintos sujetos responsables tipificadas y sancionadas de conformidad con la presente ley.

Las infracciones de las normas reguladoras del transporte de viajeros por carretera se clasifican en muy graves, graves y leves.

Artículo 54 Infracciones muy graves

Se consideran infracciones muy graves:

1.- La realización de transportes públicos o alguna de sus actividades auxiliares o complementarias careciendo de la concesión o autorización que, en su caso, resulte preceptiva para ello.

La prestación de servicios para los que se requiera conjuntamente alguna de las concesiones o autorizaciones especiales reguladas en esta ley y la autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros se considerará incluida en la infracción tipificada en este apartado, tanto si se carece de la una como de la otra.

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

a) La prestación de servicios de transporte público que, dentro de la Comunidad Autónoma del País Vasco, excedan del ámbito territorial específicamente autorizado.

b) La realización de transportes públicos o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias careciendo de autorización por no haber realizado su visado reglamentario, salvo que dicha conducta deba calificarse como infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 56.7.

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

d) La prestación material de servicios regulares de transporte de viajeros careciendo de la preceptiva concesión o autorización especial, aun cuando la correspondiente empresa no contrate con los usuarios y se limite a actuar bajo la dirección del organizador de transporte.

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

f) La realización, al amparo de autorizaciones de transporte privado complementario, de servicios que no cumplan alguna de las condiciones expresamente reguladas en los artículos 2.1 y 39.

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

h) La realización de transportes públicos sin llevar a bordo del vehículo el original de la correspondiente copia certificada de la autorización, o de la documentación acreditativa que resulte asimismo necesaria para controlar la legalidad del transporte, cuando la autorización hubiera sido expedida sin condicionar los vehículos concretos con los que el transporte haya de llevarse a cabo.

i) La realización de transportes públicos careciendo de autorización, aun cuando se lleve a bordo del vehículo una autorización, o una copia de esta, que se encuentre caducada, revocada o que por cualquier otra causa hubiera perdido su validez o debiera haber sido devuelta a la Administración en cumplimiento de las normas legales o reglamentariamente establecidas.

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

No se apreciará la infracción tipificada en el presente apartado cuando la misma concurra con la señalada en los números 2 y 3 del presente artículo.

2.- La realización de transporte público, o de actividades auxiliares o complementarias de transporte, incumpliendo alguno de los requisitos exigidos en el artículo 10 de la presente ley.

3.- La realización de transporte público, o de actividades auxiliares y complementarias del mismo, incumpliendo alguno de los requisitos exigidos en el artículo 12.2 de la presente ley.

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

5.- El abandono de las concesiones de transporte regular de viajeros o la paralización de los servicios de las mismas sin causa justificada, durante el plazo que reglamentariamente se determine, sin el consentimiento de la Administración.

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

7.- El quebrantamiento de las órdenes de inmovilización o precintado de vehículos o locales, así como la desatención a los requerimientos formulados por la Administración en los términos señalados en el artículo 58.9.

8.- La falsificación de títulos administrativos habilitantes para la realización de transporte o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias, 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, como a las que lo hubiesen utilizado para encubrir la realización de transportes o actividades no autorizadas.

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

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

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

11.- La carencia del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso, del limitador de velocidad o sus elementos u otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo.

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

La responsabilidad por esta infracción corresponderá tanto a las personas que los hubiesen falsificado o colaborado en su falsificación, falseamiento o comercialización, como al transportista que los hubiese utilizado en sus vehículos.

13.- El falseamiento de cualquier documento contable, estadístico o de control que la empresa se encuentre obligada a llevar, o de los datos obrantes en los mismos.

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

a) La falta de explotación del servicio por la propia empresa concesionaria, salvo los supuestos de colaboración expresamente permitidos.

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

c) Denegar la venta de billetes o el acceso al vehículo a quienes los hubieran adquirido, especialmente si se trata de personas con movilidad reducida, salvo que se den circunstancias legal o reglamentariamente establecidas que lo justifiquen.

d) La realización del servicio trasbordando injustificadamente a las personas usuarias durante el viaje.

e) El incumplimiento del régimen tarifario.

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

- a)** En los transportes de uso especial de escolares y de menores, la ausencia de una persona mayor de edad idónea, distinta del conductor, encargada del cuidado de los menores, de acuerdo con lo dispuesto en la normativa sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores.
- b)** En los transportes de uso especial de escolares y de menores, la no disposición por cada menor de su propia plaza o asiento, así como no reservar las plazas cercanas a las puertas de servicio que sean necesarias para personas de movilidad reducida.
- c)** La realización de transporte público regular de viajeros por carretera de uso especial incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en la correspondiente autorización con el carácter de esenciales, cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta ley.

16.- La realización de transportes discrecionales cuando se incumplan los siguientes requisitos:

- a)** La autonomía económica y de dirección en la explotación de los servicios por parte de la persona titular de la autorización, gestionando el transporte a su riesgo y ventura, con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial.
- b)** La obligación del titular de la autorización de transporte de asumir la posición de porteador en todos los contratos de transporte que realice al amparo de dicha autorización.

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

18.- No llevar insertada la correspondiente hoja de registro o tarjeta de conductor en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso, cuando ello resulte exigible; llevar insertada una hoja de registro sin haber anotado el nombre y apellido del conductor, o llevar insertadas las hojas de registro o tarjetas correspondientes a otro conductor.

19.- El incumplimiento de la obligación de suscribir los seguros que resulten preceptivos, conforme a la legislación específica.

20.- La carencia de hojas de registro del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso que exista obligación de llevar en el vehículo.

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

Artículo 55 *Infracciones graves*

Se consideran infracciones graves:

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

- a)** La no disponibilidad sobre el número mínimo de vehículos o el incumplimiento por estos de las condiciones exigidas en el título concesional.
- b)** La no prestación de los servicios supplementarios ofertados por la persona adjudicataria de la concesión y recogidos en el título concesional.
- c)** El incumplimiento de la obligación de transporte gratuito del equipaje de los viajeros en los supuestos y hasta el límite en que ello resulte obligatorio.

d) La venta de un número de plazas por vehículo superior al de las autorizadas en el título concesional.

e) La realización de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en el título concesional o autorización especial con el carácter de esenciales, cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta ley.

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

3.- El inadecuado funcionamiento, imputable a la empresa transportista, del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso, del limitador de velocidad o de sus elementos u otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, cuando no haya de ser calificada como muy grave de conformidad con lo establecido en el artículo 54.10.

4.- El exceso superior al veinte por ciento en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida, así como la minoración superior a dicho porcentaje en los períodos de descanso establecidos, salvo que dicho exceso o defecto deba ser considerado infracción muy grave, de conformidad con lo previsto en el artículo 54.17.

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

6.- El incumplimiento por parte del conductor de la obligación de realizar por sí mismo determinadas entradas manuales o anotaciones en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o en las hojas de registro, en aquellos supuestos en que tal obligación se encuentre reglamentariamente establecida, salvo que deba calificarse como muy grave de conformidad con lo establecido en los apartados 18 y 20 del artículo 54, o como leve por darse las circunstancias previstas en el artículo 56.4.

7.- La utilización en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso de más de una hoja de registro durante una misma jornada por la misma persona, salvo cuando se cambie de vehículo y la hoja de registro utilizada en el aparato del primer vehículo no se encuentre homologada para su utilización en el segundo.

8.- La obstrucción que dificulte gravemente la actuación de los servicios de inspección, salvo que dicha infracción deba ser calificada como muy grave conforme a lo establecido en el artículo 54.6.

9.- La carencia de hojas de registro del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso que exista obligación de conservar en la sede de la empresa a disposición de la Administración.

10.- La realización de transportes privados careciendo de la autorización que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con esta ley, salvo que dicha infracción deba calificarse como leve al amparo de lo dispuesto en el artículo 56.8.

Se considerará que carece de autorización quien no hubiese realizado su visado reglamentario, incluso cuando se produzca por el supuesto regulado en el artículo 60.4.

11.- La prestación de servicios públicos de transporte utilizando la mediación de personas físicas o jurídicas no autorizadas para dicha mediación, sin perjuicio de la sanción que al mediador pueda corresponderle de conformidad con lo previsto en el artículo 54.1.

12.- La connivencia en actividades de mediación no autorizadas o en la venta de billetes para servicio de transporte de viajeros no autorizados en locales o establecimientos públicos sea cual sea la finalidad de estos. La responsabilidad corresponderá al titular de la industria o servicio al que esté destinado el local.

13.- La venta de billetes para servicios de transporte de viajeros no autorizados y, en general, la mediación en relación con los servicios o actividades no autorizados, sin perjuicio de calificar la infracción como muy grave, de conformidad con el artículo 54.1, cuando no se posea título habilitante para realizar actividades de mediación.

14.- La realización de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general incumpliendo el calendario establecido.

15.- El incumplimiento del régimen tarifario reglamentariamente establecido, salvo que por tratarse de un transporte público regular de uso general deba calificarse como infracción muy grave de conformidad con lo establecido en el artículo 54.14.e).

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

17.- La carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales de la documentación de control, estadística o contable cuya cumplimentación resulte obligatoria, así como la ocultación o falta de conservación de la misma y demora injustificada de la puesta en conocimiento o no comunicación de su contenido a la Administración, incumpliendo lo que al efecto de determine reglamentariamente, salvo que deba ser calificada como infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los apartados 6, 13, 18 o 20 del artículo 54.

En todo caso, se considerará incluida en el presente apartado la carencia de las hojas de reclamaciones, la negativa u obstaculización a su entrega al usuario, así como la ocultación a la Administración de la existencia de reclamaciones.

18.- La contratación del transporte con transportistas o intermediarios que no se hallen debidamente autorizados.

19.- El incumplimiento de las condiciones establecidas en el título concesional, autorización o reglamento de explotación de las estaciones de autobuses.

20.- Prestar los servicios de transporte público de viajeros a las personas con movilidad reducida en vehículos que no cumplan las disposiciones aplicables en materia de promoción de la accesibilidad.

21.- 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.

Artículo 56 *Infracciones leves*

Se consideran infracciones leves:

1.- La falta de comunicación de cualquier dato o circunstancia que deba figurar en el registro a que hace referencia el artículo 16 de la presente ley o que por otra causa exista obligación de poner en conocimiento de la Administración, con arreglo a lo que reglamentariamente se determine.

2.- El exceso en los tiempos máximos de conducción o de la conducción ininterrumpida, así como la minoración de los períodos de descanso establecidos, salvo que deba ser considerado infracción grave o muy grave.

3.- La utilización de hojas de registro no homologadas o que resulten incompatibles con el aparato de control utilizado, así como la utilización de una tarjeta de conductor caducada.

4.- El incumplimiento por parte del conductor de la obligación de realizar por sí mismo determinadas entradas manuales o anotaciones en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o en las hojas de registro, en aquellos supuestos en que tal obligación se encuentre reglamentariamente establecida, cuando, no obstante no haberse realizado las anotaciones oportunas, resulte posible deducir, bien del propio tacógrafo o de las hojas de registro inmediatamente anteriores y posteriores, cuál debiera haber sido su contenido.

5.- Carecer de los preceptivos rótulos o avisos de obligada exhibición para conocimiento del público usuario.

6.- En los transportes interurbanos de viajeros contratados por plaza con pago individual, incumplir la obligación de expedir billetes, expedirlos sin las menciones esenciales o incumplir las normas establecidas para su despacho o devolución.

7.- La realización de transportes públicos o privados o alguna de sus actividades auxiliares o complementarias careciendo de la autorización que, en su caso, resulte preceptiva para ello, siempre que la misma se hubiese solicitado, acreditando el cumplimiento de todos los requisitos exigidos para su otorgamiento, en el plazo máximo de quince días contados desde la notificación del inicio del expediente sancionador.

8.- La realización de transportes públicos o privados sin llevar a bordo del vehículo la documentación formal que acredite la posibilidad legal de prestarlos o que resulte exigible para la determinación de la clase de transporte que se está realizando, salvo que dicha infracción deba ser calificada como muy grave o grave conforme a lo dispuesto en los artículos 54.1 y 55.10 de la presente ley.

9.- La realización de transportes públicos regulares de viajeros de uso especial incumpliendo el itinerario, calendario, horario, expediciones, puntos de parada o alguno de los requisitos establecidos en la correspondiente autorización de uso especial.

10.- El trato desconsiderado de palabra u obra a las personas usuarias por parte del personal de la empresa en el transporte de viajeros.

11.- En el transporte escolar y de menores, el incumplimiento de la obligación de exigir la entidad contratante a la empresa transportista los documentos o justificantes que, con arreglo a las normas que regulan la seguridad en dichos transportes, deba exigirle. Asimismo, el incumplimiento de las obligaciones específicas sobre parada de vehículos en el centro escolar y sobre acceso y abandono de los escolares de los vehículos, en los términos recogidos en la normativa aplicable. La responsabilidad corresponderá a la entidad contratante o a la empresa transportista, para el caso de que ésta haya contratado a la persona acompañante.

12.- La realización del transporte público regular de viajeros por carretera de uso general o especial incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en el título concesional o autorización especial sin el carácter de esenciales, cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta ley.

13.- Carecer o no llevar en lugar visible del vehículo los distintivos o rótulos exigidos por la normativa vigente relativos a la naturaleza o al tipo de transporte que aquél esté autorizado a realizar, llevarlo en condiciones que dificulten su percepción, la utilización inadecuada de los referidos distintivos, o llevar en lugar visible del vehículo el distintivo correspondiente a un ámbito territorial o clase de transporte para cuya realización no se halle facultado por el necesario título habilitante.

14.- No proporcionar a la persona usuaria cambios de moneda metálica o billetes hasta la cantidad que en su caso se encuentre reglamentariamente determinada.

15.- El incumplimiento por las personas usuarias de las obligaciones que les correspondan conforme a las reglas de utilización del servicio establecidas en virtud del artículo 9, salvo que las normas en que se contengan dichas reglas consideren expresamente su incumplimiento como infracción grave.

16.- La realización del transporte con vehículos ajenos sobre los que no se tengan las condiciones de disponibilidad legalmente exigibles, así como utilizar para el transporte un vehículo arrendado a otros transportistas o utilizar la colaboración de estos fuera de los supuestos o incumpliendo las condiciones legalmente establecidas, salvo que deba ser considerada infracción muy grave, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 54. En idéntica infracción incurrirán las empresas que actúen como colaboradoras, incumpliendo las obligaciones que les afecten.

17.- 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.

Artículo 57 Sanciones

1.- Las sanciones por las infracciones tipificadas en los artículos anteriores se graduarán de acuerdo con la repercusión social del hecho infractor, la intencionalidad, la naturaleza de los perjuicios causados, la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido y la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora, conforme a las reglas y dentro de las horquillas siguientes:

a) Se sancionarán con apercibimiento y/o multa de hasta 200 euros las infracciones previstas en los números 13, 14, 15 y 16 del artículo 56.

b) Se sancionarán con multa de 201 a 300 euros las infracciones previstas en los números 7, 8, 9, 10, 11 y 12 del artículo 56.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en la letra a) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los doce meses anteriores.

c) Se sancionarán con multa de 301 a 400 euros las infracciones previstas en los números 1, 2, 3, 4, 5 y 6 del artículo 56.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en la letra b) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los doce meses anteriores.

d) Se sancionarán con multa de 401 a 1.000 euros las infracciones previstas en los números 18, 19 y 20 del artículo 55.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en la letra c) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los doce meses anteriores.

e) Se sancionarán con multa de 1.001 a 1.500 euros las infracciones previstas en los números 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 y 17 del artículo 55.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en la letra d) cuando el responsable

de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de otra infracción grave tipificada en el mismo apartado o cualquiera de las muy graves de las previstas en esta ley en los doce meses anteriores.

f) Se sancionarán con multa de 1.501 a 2.000 euros las infracciones previstas en los números 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8 del artículo 55.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en la letra e) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción grave tipificada en el mismo apartado o cualquiera de las muy graves de las previstas en esta ley en los doce meses anteriores.

g) Se sancionarán con multa de 2.001 a 3.300 euros las infracciones previstas en el número 20 del artículo 54.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en la letra f) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción grave tipificada en el mismo apartado o cualquiera de las muy graves de las previstas en esta ley en los doce meses anteriores.

h) Se sancionarán con multa de 3.301 a 4.600 euros las infracciones previstas en los números 14, 15, 16, 17, 18 y 19 del artículo 54.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en la letra g) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los doce meses anteriores.

i) Se sancionarán con multa de 4.601 a 6.000 euros las infracciones previstas en los números 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 y 13 del artículo 54.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en la letra h) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los doce meses anteriores.

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

k) Cuando fuera de aplicación lo previsto en los artículos 55.21 y 56.17, la cuantía de la sanción que en su caso corresponda imponer estará comprendida, respectivamente, dentro de los límites establecidos en los apartados d), e) y f) y a), b) y c).

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

Artículo 58 *Medidas accesorias*

1.- La comisión de la infracción prevista en el número 2 del artículo 54 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de todas aquellas autorizaciones de que fuese titular la persona infractora para cuya obtención resultaban exigibles los requisitos incumplidos.

2.- La comisión de la infracción prevista en el número 3 del artículo 54, para el supuesto de que se incumpliesen los requisitos exigidos en el artículo 12.2, llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de tantas autorizaciones o copias certificadas de

las que fuese titular la persona infractora como resulte preciso a fin de restablecer el equilibrio reglamentariamente exigido entre el número de autorizaciones y cumplimiento de las condiciones requeridas para su obtención y mantenimiento. No obstante, cuando el nivel de incumplimiento del requisito de que se trate afectase a una parte importante del conjunto de la actividad de la persona infractora, podrá implicar la pérdida de validez de todas aquellas autorizaciones de que fuese titular para cuya obtención resultase exigible aquél. En todo caso, cuando esta infracción se cometiese por segunda vez en el espacio de doce meses, la sanción pecuniaria irá siempre acompañada de la pérdida de validez de la totalidad de autorizaciones de que fuese titular la persona infractora.

3.- La comisión de la infracción prevista en el número 4 del artículo 54 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de cuantas autorizaciones o copias certificadas de idéntica clase a la utilizada fuese titular la empresa transportista a cuyo nombre fue expedida por la Administración.

4.- La comisión de la infracción prevista en el número 5 del artículo 54 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la declaración de caducidad de la concesión de que se trate y la inhabilitación para ser titular de ninguna concesión o autorización de transporte público regular de viajeros de uso general de nueva creación en el plazo de cinco años. La empresa inhabilitada tampoco podrá tener una participación mayoritaria en el capital de ninguna otra que pretenda acceder a la titularidad de algunas de tales concesiones o autorizaciones.

5.- La comisión de las infracciones previstas en los números 1 y 8 del artículo 54 podrá implicar, independientemente de la sanción pecuniaria que corresponda, el precintado del vehículo con el que se realiza el transporte o la clausura del local en el que, en su caso, se venga ejerciendo la actividad, en ambos supuestos durante el plazo máximo de un año, sin perjuicio del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan y de las medidas que puedan arbitrarse para su garantía.

6.- Cuando en la comisión de la infracción prevista en el número 10 del artículo 54 hubiesen intervenido talleres autorizados, con independencia de la sanción que corresponda, se propondrá al órgano competente la retirada de la correspondiente autorización.

7.- Independientemente de las sanciones pecuniarias que correspondan de conformidad con esta ley, la resolución sancionadora en que se aprecie el incumplimiento reiterado de las circunstancias previstas en los números 14 o 15 del artículo 54 podrá acordar la caducidad de la concesión o autorización especial de que se trate, con pérdida de la fianza y sin perjuicio del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan. Asimismo, la resolución sancionadora en que se aprecie el incumplimiento reiterado de las circunstancias previstas en el número 16 del artículo 54 podrá dar lugar a la pérdida de validez de cuantas autorizaciones sea titular la persona infractora.

A los efectos previstos en este número, se considerará que existe incumplimiento reiterado cuando la correspondiente empresa haya sido sancionada, mediante resoluciones que pongan fin a la vía administrativa, por la comisión en un periodo de un año de tres o más infracciones de carácter muy grave por vulneración de las circunstancias previstas en los números 14, 15 y 16 del artículo 54.

8.- La comisión de dos o más infracciones de las reseñadas en los números 1, 2, 3, 4 y 5 del artículo 54 en el espacio de un año conllevará la inhabilitación de la persona infractora durante un periodo de tres años para ser titular de cualquier clase de concesión o autorización habilitante para el ejercicio de la actividad de transporte o de cualquiera de sus actividades auxiliares y complementarias o formar parte del consejo de administración u órgano equivalente de una empresa que sea titular de tales concesiones o autorizaciones. Durante dicho periodo, la persona así inhabilitada tampoco podrá aportar su capacitación profesional a ninguna empresa transportista o de actividad auxiliar y complementaria del transporte.

La mencionada inhabilitación llevará aparejada la caducidad y la pérdida de validez, respectivamente, de cuantas concesiones y autorizaciones fuese titular la empresa infractora, con carácter definitivo.

Para que se produzca el supuesto de reincidencia señalado en este artículo, las sanciones tenidas en cuenta deberán haber sido impuestas mediante resolución que adquiera firmeza en vía administrativa. El periodo de inhabilitación comenzará a contarse desde el día siguiente a aquel en que se hubiese dictado la última de estas resoluciones.

9.- En todos aquellos supuestos en que se constate la comisión de alguna de las infracciones tipificadas en los números 10 y 11 del artículo 54, o 1.a), 1.b) y 3 del artículo 55, a la notificación del inicio del expediente sancionador se acompañará un requerimiento para que, en el plazo de un mes, la persona titular de la actividad acredite haber subsanado la deficiencia constitutiva de la infracción de que se trate, y, cuando no lo hiciere así, se procederá a incoar un nuevo expediente sancionador, que se tramitará independientemente del anterior, por la comisión de la infracción tipificada en el artículo 54.7.

Artículo 59 Prescripción

1.- Las infracciones muy graves prescribirán a los tres años, las graves a los dos años, y las leves al año.

2.- Las sanciones impuestas por infracciones muy graves prescribirán a los tres años, las impuestas por infracciones graves a los dos años, y las impuestas por infracciones leves al año.

3.- En relación con el cómputo del plazo de prescripción tanto de las infracciones como de las sanciones impuestas, así como en relación con la interrupción y reanudación del plazo, se estará a lo preceptuado en la Ley 2/1998, de 20 de febrero (LA LEY 8884/1998).

Artículo 60 Competencia y procedimiento

1.- La imposición de las sanciones previstas en esta ley será ejercitada por los órganos administrativos competentes, según lo dispuesto en el artículo 4.

En cualquier caso, la revocación de la autorización deberá ser impuesta por la administración que la otorgó.

2.- El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en la presente ley, así como su ejecución, se ajustará a lo dispuesto en la Ley 2/1998, de 20 de febrero (LA LEY 8884/1998).

Cuando durante su comisión en carretera sean detectadas infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los apartados 1, 4, 6, 8 y 10 del artículo 54 o bien alguno de los excesos en el tiempo de conducción tipificados en los apartados 17 del artículo 54, 4 del artículo 55 o 2 del artículo 56, siempre que en el último de estos tres supuestos la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino sea superior a 30 kilómetros, deberá ordenarse la inmediata inmovilización del vehículo hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, salvo que concurran circunstancias ligadas a la seguridad que aconsejen no hacerlo en el caso concreto de que se trate. A tal efecto, el personal de inspección de transporte terrestre o agentes de las fuerzas actuantes que legalmente tienen atribuida la vigilancia del mismo habrán de retener la documentación del vehículo, así como la correspondiente autorización, hasta que se subsanen las causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo, en todo caso, responsabilidad de la empresa transportista la custodia del vehículo y sus pertenencias.

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

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

En los supuestos de inmovilización, la Administración podrá adoptar las medidas que resulten necesarias a fin de que los viajeros sufran la menor perturbación posible cuando éstas no sean adoptadas por la empresa transportista cuyo vehículo haya sido inmovilizado. Los gastos que genere la adopción de tales medidas serán, en todo caso, de cuenta de dicha empresa transportista.

3.- Con objeto de establecer la posible existencia de algunos de los supuestos de reincidencia o habitualidad en la conducta infractora contemplados en este capítulo, la tramitación de todo procedimiento sancionador por la comisión de las infracciones tipificadas en esta ley deberá incluir expresamente la consulta al Registro de Transportistas que permita conocer si existen sanciones previas que determinen dicha reincidencia o habitualidad.

Los órganos de las distintas administraciones públicas competentes para sancionar las infracciones previstas en esta ley comunicarán al Registro de Transportistas a que hace referencia el artículo 16 las sanciones que impongan, con objeto de que se realice la pertinente anotación, en el plazo máximo de 30 días contados desde la resolución sancionadora firme.

4.- El pago de las sanciones pecuniarias señaladas en la presente ley, impuestas por resolución firme en vía administrativa, será requisito necesario para que proceda el otorgamiento de visados y de nuevos títulos habilitantes para la realización de cualquier clase de transporte o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias, así como para la transmisión o modificación de los visados y títulos habilitantes de los que fuese titular la persona infractora.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera

Los preceptos de la presente ley se aplicarán asimismo a los servicios regulares que, teniendo su origen y destino en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco, discurran por el territorio de otra comunidad autónoma, con prohibición de tráfico dentro de la misma.

Segunda

Las diputaciones forales ejercerán las competencias que se deriven de convenios, actuales o futuros, con la Administración del Estado, en relación a concesiones o servicios que excedan del ámbito territorial de la Comunidad Autónoma.

Tercera

Se autoriza al Consejo del Gobierno Vasco para que adapte la cuantía pecuniaria de las sanciones en función de la evolución de los índices de precios al consumo.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera

En tanto no se proceda al desarrollo reglamentario previsto en esta ley, se aplicarán, en lo que no se oponga a la misma, las normas vigentes en esta materia.

Segunda

Las concesiones de servicio público regular de transporte de viajeros otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley mantendrán su vigencia por el plazo establecido, con sometimiento al régimen jurídico establecido en esta ley.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Quedan derogadas cuantas disposiciones legales de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en la presente Ley.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del País Vasco.

Por consiguiente, ordeno a todos los ciudadanos y ciudadanas de Euskadi, particulares y autoridades, que la guarden y hagan guardarla.