Disposición final tercera. *Nueva relación de puestos de trabajo.*

Con el fin de adaptar la estructura organizativa y aco- modarla a las nuevas funciones que se regulan en el pre- sente real decreto, tras la entrada en vigor del mismo, deberá aprobarse, con el rango y las retribuciones que se consideren pertinentes, por la Comisión Ejecutiva de la Comisión Interministerial de Retribuciones, la relación de puestos de trabajo del Centro Documental de la Memoria Histórica.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 1 de junio de 2007.

JUAN CARLOS R.

La Ministra de Cultura, CARMEN CALVO POYATO

# COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS

**11752** *LEY 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.*

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Canarias ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 12.8 del Estatuto de Autonomía, promulgo y ordeno la publicación de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.

PREÁMBULO I

La regulación del sector del transporte por carretera en Canarias constituye una necesidad de primer orden para el desarrollo de las comunicaciones en las islas, atendiendo especialmente a la realidad geográfica y a la obligada interoperatividad con otros modos de trans- porte. Tan es así que, tanto la insularidad como la inter- modalidad obligada, han conformado un sector de transportes que presenta notables diferencias con res- pecto a su ordenación, dimensión y funcionamiento en la península.

Como es conocido, la mayor parte de la movilidad realizada en Canarias se realiza por carretera, y, de ésta, la mayor parte corresponde a lo que puede denominarse movilidad insular. Esta realidad, tanto la condición insu- lar, como la distancia a los principales centros de demanda y producción de bienes y servicios, junto con la doble insularidad, impone a las empresas que ejercen el trans- porte por carretera en las Islas Canarias unas condiciones de operación especiales. Básicamente, el coste de una operación de transporte por carretera en las islas es supe- rior a los que tiene una operación homologable en territo- rio continental próximo a los principales centros de activi- dad económica.

Los condicionantes descritos son estructurales, por tanto, de difícil superación, de modo que es preciso un marco regulatorio que se adecue a esas circunstancias en aras tanto de la viabilidad del sector del transporte por carretera como, sobre todo, de la mejor satisfacción de las necesidades e intereses de las empresas y ciuda- danos canarios que los utilizan y, en ocasiones, depen- den de ellos.

II

Desde su creación, la Comunidad Autónoma de Cana- rias tiene asumida competencia exclusiva en materia de transporte por carretera en las islas, correspondiéndole las potestades legislativas y reglamentarias, y la función ejecutiva que deberá ejercer con sujeción a la Constitu- ción (artículo 30.18 del Estatuto de Autonomía). La ampli- tud de esta competencia quedó establecida hace años por el Tribunal Constitucional (STC. 118/1996). Pero no sólo esto. Además, en el ejercicio de esta competencia, la Comunidad Autónoma debe acomodarse a los principios de la política europea de transportes, que son referentes inexcusables en la regulación de los transportes por carretera en Canarias. La función legislativa debe desarro- llarse en el marco de la política común de los transportes de la Unión Europea definida en los artículos 70 a 80 de su Tratado Constitutivo, modificados por el Tratado de Áms- terdam; si bien, la especial condición de las regiones ultraperiféricas, reconocida por el artículo 299.2 del citado Tratado, permite la modulación de aquellos principios, bien acogiéndonos a las excepciones que se contemplan o bien a las que, en atención al citado artículo 299.2, pue- dan establecerse. En otras palabras, ese marco normativo permite que el equilibrio comunitario entre libre compe- tencia y garantía del transporte público regular, pueda ser modulado en función de los condicionantes que impone la insularidad; bien es cierto que una vez aceptado por las autoridades comunitarias. Este es el marco normativo de referencia.

Lo cierto es que, durante la andadura autonómica, aún

disponiendo de los títulos jurídicos competenciales preci- sos, nunca ha sido abordada la ordenación legislativa del transporte por carretera. Hasta ahora, la normativa auto- nómica se ha limitado a desarrollar, puntual y fragmenta- riamente, la legislación estatal (Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y Ley Orgá- nica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable), ideada para regular los transportes intercomunitarios en un territorio continuo, que no se adapta a las peculiaridades que pre- senta el transporte por carretera en el archipiélago. En concreto, la legislación estatal no contempla el transporte como elemento de cohesión y equilibrio territorial, coor- dinando las distintas administraciones con competencias en esta materia, aspecto este fundamental para el desa- rrollo de Canarias. Esta es la razón primera de esta Ley: regular el transporte por carretera con el fin de que cum- pla esa función vertebradora del territorio, de la economía y de la sociedad canaria.

III

La Ley de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias tiene por objeto la ordenación del transporte por carretera y de las actividades complementarias relaciona- das con el mismo que se desarrollen en el ámbito territo- rial de las islas. Este es su objeto primario: regular la actividad de transporte por carretera en todas sus moda- lidades, públicas y privadas. Pero, además, esta norma diseña un conjunto de instrumentos que sirven para lograr otro objetivo: el engarce, sin solución de continui- dad, de este modo de transporte con otras modalidades,

aun cuando éstas cuenten con su propia regulación, como es el caso del transporte marítimo. Este es el sentido de los preceptos dedicados a los Planes Territoriales y Estra- tégicos de Transportes. Más aún, esta Ley establece las bases para una regulación del transporte bajo criterios de movilidad, que anticipen las necesidades y las respuestas a las demandas de las empresas y los ciudadanos; y lo hace imponiendo esa clase de estudios a todos los instru- mentos de planeamiento y a las nuevas infraestructuras. Este es el marco general.

En cuanto a su contenido, en particular la regulación del transporte, esta Ley se estructura en cincoTítulos, más un conjunto de disposiciones adicionales, transitorias y finales, que aseguren el tránsito normativo.

El Título Preliminar contiene las disposiciones genera- les. En él se delimita el objeto y ámbito de la Ley, en con- creto, la ordenación de los transportes por carretera y las actividades auxiliares y complementarias. Se formula una clasificación de los transportes sobre la base de la conte- nida en la Ley estatal de Ordenación de los Transportes Terrestres, aunque no idéntica dada la necesidad de aco- modarla a la realidad insular. Se cierra con el conjunto de principios y criterios que han de observar los poderes públicos en la planificación, dirección y gestión de los transportes por carretera, entre los cuales, es preciso des- tacar la apuesta por la promoción del transporte público regular de viajeros, que satisfaga la demanda de movili- dad de la población, garantizando su derecho a un trans- porte de calidad, y sostenible, con especial atención a las personas menos favorecidas y/o con movilidad reducida que requieran un transporte especial.

ElTítulo I se ocupa de precisar las competencias y fun- ciones de cada una de las Administraciones Públicas de Canarias, básicamente, a partir de lo que resulta del Esta- tuto de Autonomía, la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias, y los decretos que han articulado el traspaso de competencias en mate- ria de transporte a los Cabildos Insulares. En el caso de los municipios, el texto se acomoda a la legislación básica de régimen local. A modo de cláusula de cierre se recuer- dan los principios constitucionales y estatutarios de cola- boración y coordinación.

El Título II se dedica a los sujetos involucrados en el transporte: los operadores de los transportes, de viajeros y de mercancías, los operadores de las actividades auxi- liares y complementarias, y los usuarios. En el caso de los transportistas, el marco normativo se acomoda a las nor- mas comunitarias europeas sobre la adquisición de esa condición –los requisitos de profesionalidad, capacidad económica y honorabilidad–, delimitando sus derechos y obligaciones básicas. Se potencia, además, el asociacio- nismo empresarial y la colaboración en la prestación de servicios, fijando las reglas que lo autoricen. La regula- ción de los operadores de actividades auxiliares es aná- loga, sin perjuicio, claro está de sus especialidades. Por último, en línea con otras leyes autonómicas sobre la materia, se formula un estatuto de los derechos y deberes de los usuarios, en particular, de aquellos que utilizan el transporte de viajeros.

El Título III se ocupa de regular el transporte en tanto que servicio o prestación. Se trata del título más amplio de la Ley; y donde se recogen los cambios más relevantes con respecto a la legislación estatal supletoria.

El Capítulo I formula el principio general de libertad de acceso al mercado de los transportes, regla básica que lo es sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios que se establezcan. Las excepciones a esta libertad se regulan de acuerdo con las medidas comunita- rias de salvaguardia, con audiencia de todos los afectados. El Capítulo II diseña el sistema de planificación de la movilidad, con la articulación de un sistema piramidal de planes territoriales, autonómico, insulares y municipales, de transportes, en línea con el esbozado por las Directrices

de Ordenación General. La aportación principal es la intro- ducción de la variable movilidad dentro del contenido de esos planes territoriales. Por otra parte, se formaliza la acción del Gobierno de Canarias encomendándole la ela- boración del Plan Estratégico de Transportes y dando cobertura al Eje Transinsular de Infraestructuras de Trans- portes como programa de aquél. Además, se regulan las infraestructuras básicas de apoyo al sistema de transpor- tes por carretera: paradas preferentes, estaciones, inter- cambiadores, aparcamientos disuasorios, carriles guagua- taxi y áreas logísticas de interés público, sin las cuales, el transporte es posible pero con una calidad y regularidad deficientes. En última instancia se establecen las pautas básicas en materia de fomento del transporte y de utiliza- ción de los recursos públicos destinados a esta actividad.

El Capítulo III se ocupa del transporte público regular de viajeros por carretera en tanto que servicio público esencial. En primer término, se ordena el servicio público, en particular la gestión indirecta mediante concesiones, en línea de continuidad con la legislación estatal, en este aspecto declarada norma básica por el Tribunal Constitu- cional. No obstante, esta Ley apuesta por las concesiones zonales, con indicación de servicios, trayectos y frecuen- cias, frente a las concesiones lineales, que son preferentes en la legislación estatal, claro está que porque se ocupa de transportes intercomunitarios. Se opta, igualmente, por un plazo concesional algo más largo, de ocho a veinte años, que se acomoda mejor a la realidad de los servicios, siem- pre de escaso recorrido, que se realizan en las islas. Por otra parte, y en segundo término, la Ley desarrolla el con- cepto de transporte insular integrado de la Ley del Régi- men Económico y Fiscal de Canarias, de forma que sea la suma de los transportes regulares de viajeros de ámbito insular, comarcal, metropolitano y urbano, que existan o puedan existir en cada una de las islas en función de sus necesidades particulares. La responsabilidad de ese trans- porte recae sobre los Cabildos Insulares, dejando abierta la puerta a la colaboración de los Ayuntamientos, mediante acuerdos en los que se delimiten las responsabilidades y aportación de cada uno de ellos.

El Capítulo IV se ocupa del transporte público discre- cional. La regulación sigue la pauta de la legislación del Estado, si bien, en materia de autorizaciones es preciso destacar dos medidas: la autorización por empresa como regla general y el ámbito estatal de los títulos habilitantes que se otorguen. Con respecto a esto último, ese ámbito territorial estatal depende del desarrollo de las previsio- nes de la Disposición Adicional Octava de la Ley estatal de Ordenación de los Transportes Terrestres, que debe con- cluir con esa consecuencia. No obstante, ante la eventual demora en su aprobación, se incorpora una disposición transitoria que establece con este carácter el ámbito terri- torial autonómico hasta entonces.

El Capítulo V se dedica a los transportes privados. Se regula el transporte privado complementario tanto de viaje- ros como de mercancías, haciendo frente a dos cuestiones tradicionalmente controvertidas, la condición de viajero en este transporte y el concepto de gestión de mercancías, exi- giendo dimensión empresarial y exclusividad.

El Capítulo VI se ocupa de las peculiaridades de distin- tas modalidades de transporte en línea con la regulación supletoria. Aun así, esta Ley introduce algunas novedades relevantes: el transporte a la demanda, que pretende ofre- cer un servicio acomodado a las necesidades de determi- nados grupos de usuarios, al que no llega el transporte regular de viajeros de servicio público; el transporte turís- tico, tanto público como privado complementario, con el que se intenta dar respuesta a necesidades de transporte específicas de la actividad turística, imprescindibles para asegurar la calidad de los servicios que ofrecen; y el trans- porte adaptado, que es aquél que atiende a las necesida- des físicas, psíquicas, incluso, socioeconómicas, de los usuarios, y que requiere de vehículos adaptados a sus

necesidades. Finalmente, en materia de transporte esco- lar, la decisión es que su realización sea en las mismas condiciones y modalidades sin excepciones, de ahí que se considere a extinguir el privado complementario escolar.

El Capítulo VII se dedica al transporte en taxi. Se trata de un sector de transporte clave en las islas, que, sin embargo, tradicionalmente, ha estado falto de regulación, sujeto al reglamento nacional y a ordenanzas municipa- les, con problemas, por ejemplo, en materia de infraccio- nes y sanciones. La regulación responde a la realidad del sector en las islas, si bien, no sólo persigue reglamentar la actividad, incluyendo su transparencia, sino también dar respuesta a los problemas particulares que existen en las áreas metropolitanas y en las infraestructuras portua- rias y aeroportuarias, mediante las zonas de prestación conjunta y las áreas sensibles.

Por último, el Capítulo VIII se ocupa de las medidas de control, tanto técnicas como documentales, optando por la implantación del tacógrafo, en aras de la calidad del transporte en las islas. En todo caso, esta medida se pon- dera con una disposición transitoria que permite su apli- cación progresiva y que encarece al Gobierno a adoptar medidas que promuevan y favorezcan su cumplimiento.

El Título IV se dedica a las actividades auxiliares y complementarias. Su contenido es continuista con res- pecto a la normativa estatal vigente. No obstante, se for- mulan los principios que deben regir una actividad clave en Canarias por su relación con el turismo: el arrenda- miento de vehículos, con conductor, sin conductor, y en caravanas. En el caso del arrendamiento con conductor, se establecen los criterios que deben regir esa actividad, que aseguren su calidad, y que la diferencien del servicio de taxis. En cuanto a las caravanas, se fijan las reglas para subordinar esta actividad a la protección de los recursos naturales del archipiélago. Con carácter general, la Ley incorpora previsiones para hacer frente a los supuestos de desplazamiento masivo de vehículos, con carácter estacional, a las islas, con el fin de evitar su efecto perju- dicial sobre el medio ambiente insular.

El Título V formula el régimen de inspección y sancio- nador. En este punto, la Ley sigue el esquema de la legisla- ción estatal, en su día acordado con todas las Comunida- des Autónomas, si bien se introducen tipos infractores acomodados a la realidad del transporte insular, como los referidos al servicio de taxis y al arrendamiento de vehícu- los para circular en caravana, y se incorpora un listado de conductas que se consideran condiciones esenciales de las concesiones, autorizaciones y licencias administrativas, en aras de la seguridad jurídica.

La Ley se cierra con un conjunto de disposiciones adi- cionales, transitorias y finales, que pretenden recoger algunas medidas y supuestos particulares, referidos a la colaboración interadministrativa, y, sobre todo, a través de las disposiciones transitorias, se establece el tránsito razonable entre el nuevo marco legal y el vigente hasta ahora, que se sustituye.

Por último, cabe señalar que en el proceso de elabora- ción de la presente norma han tenido participación activa distintos organismos públicos y entidades tanto públicas como privadas.

TÍTULO PRELIMINAR

**Disposiciones generales**

Artículo 1. *Objeto y ámbito de la Ley.*

1. La presente Ley tiene por objeto la ordenación del transporte por carretera y de las actividades comple- mentarias relacionadas con el mismo que se desarrollen en el ámbito territorial de Canarias.
2. En especial, son objeto de regulación las siguien- tes materias:
3. La regulación de los transportes por carretera y el establecimiento de los principios y criterios que han de observar los poderes públicos en la planificación, direc- ción y desarrollo de esta actividad económica.
4. Las competencias de las Administraciones Públi- cas de Canarias sobre esta modalidad de transporte, así como los mecanismos de interrelación, colaboración, coordinación y cooperación interadministrativa.
5. La actividad profesional y empresarial, las formas y requisitos de acceso a la profesión, derechos y deberes, la participación en la formación de la política de los trans- portes por carretera.
6. Los derechos y deberes de los usuarios.
7. La actividad y servicios de transporte por carre- tera, así como las actividades relacionadas con él.
8. La inspección de los transportes por carretera y régimen sancionador.

Artículo 2. *Actividades sujetas a la Ley.*

1. Se regirán por esta Ley:
2. Los transportes de viajeros y mercancías que se desarrollen en Canarias, realizados en vehículos automó- viles por vías terrestres públicas, urbanas e interurbanas, tanto de carácter público, como privado. Se entienden incluidos los transportes públicos efectuados en recintos cerrados portuarios y aeroportuarios y cualesquiera otros propios de obras públicas o privadas.
3. Las actividades relacionadas con los transportes regulados en esta Ley y, en concreto, las desarrolladas por:

Las empresas cuyo objeto sea la mediación, la infor- mación y contratación, la tramitación de documentación de tránsito, la distribución de cargas, la agrupación, alma- cenaje, o logística de cargas.

Las empresas cuyo objeto sea la mediación, la infor- mación, o la contratación de transporte de viajeros.

Cualquier otra cuyo objeto tenga como causa o finali- dad el transporte de mercancías o de viajeros y sea califi- cada como actividad de transporte por el Gobierno de Canarias.

Las empresas que se dediquen al arrendamiento de vehículos.

Las empresas que se dediquen al transporte, auxilio, arrastre y rescate de vehículos y maquinaria en carretera.

1. Las estaciones de transporte por carretera, los intercambiadores modales, las áreas logísticas de trans- porte terrestre, así como cualesquiera otras instalaciones o infraestructuras de apoyo a los transportes.
2. Las empresas que se dediquen a la prestación de servicios de transporte con vehículos en régimen de mul- tipropiedad o de vehículo compartido, más conocidos como las modalidades de «car sharing» y «car pooling».
3. El transporte sanitario, el escolar y de menores y el transporte funerario se regirán por la presente Ley, sin perjuicio de la aprobación y aplicación de normas especí- ficas en función de la singularidad de su actividad, estando en todo caso sujeto su ejercicio a la previa obten- ción de una autorización administrativa.

Artículo 3. *Clasificación de los transportes.*

A los efectos de esta Ley, los transportes de viajeros y mercancías por carretera se clasifican del modo siguiente:

1. Por su naturaleza, los transportes por carretera podrán ser públicos o privados:
2. Son transportes públicos aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.
3. Son transportes privados aquellos que se llevan a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesida- des particulares, bien como complemento de otras activi- dades principales realizadas por empresas o estableci- mientos del mismo sujeto y directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades.
4. Por su objeto, los transportes pueden ser de viaje- ros, mercancías y mixtos:
5. De viajeros, cuando estén dedicados a realizar los desplazamientos de las personas y sus equipajes en vehí- culos construidos y acondicionados para tal fin.
6. De mercancías, cuando estén dedicados a realizar desplazamientos de mercancías, en vehículos construi- dos y acondicionados para tal fin. Estos transportes ten- drán, en todo caso, la consideración de discrecionales.
7. Mixtos, cuando estén dedicados al desplaza- miento conjunto de personas y de mercancías en vehícu- los especialmente acondicionados a tal fin, que realicen el transporte con la debida separación.
8. Por su periodicidad, los transportes públicos por carretera pueden ser regulares o discrecionales:
9. Son transportes regulares los que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados.
10. Son transportes discrecionales los que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario prees- tablecido.
11. Por su continuidad, los transportes públicos regu- lares de viajeros pueden ser permanentes o temporales:
12. Son transportes permanentes, aquellos que se llevan a cabo de forma continuada para atender necesida- des estables.
13. Son transportes temporales o no permanentes, aquellos que están dirigidos a atender necesidades peren- torias de transporte, de carácter excepcional o coyuntural, de duración temporal limitada, aun cuando sea periódica.
14. Por sus usuarios, los transportes públicos regulares de viajeros pueden ser de uso general o de uso especial:
15. Son transportes de uso general, los dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado.
16. Son transportes de uso especial, los destinados a servir exclusivamente las necesidades de un grupo espe- cífico de usuarios.
17. Son transportes de carácter especial, aquellos de personas y mercancías que queden sujetos a una regla- mentación singular por razón del tipo de vehículo utili- zado, la clase de usuarios, las mercancías desplazadas, sus condiciones de prestación, y otras, siempre que no tenga cabida en una modalidad ya regulada.

Artículo 4. *Principios y objetivos generales.*

1. El transporte por carretera, dentro del sistema canario de transportes, es una actividad de interés gene- ral, de carácter estratégico para el desarrollo y cohesión social, económica y territorial del Archipiélago, de cada una de sus islas, y de sus habitantes, que se rige por el principio de libre competencia, sin perjuicio de aquellos transportes públicos de viajeros que se declaran servicio público esencial a los efectos de garantizar la movilidad de personas de modo regular, continuo, accesible y ase- quible, por el territorio insular.
2. La intervención pública sobre los transportes por carretera deberá orientarse a la consecución de los siguientes objetivos:
3. La satisfacción de la demanda de movilidad de la población en general, garantizando su derecho a un trans- porte público regular, de calidad, y sostenible, con espe- cial atención a los estratos sociales menos favorecidos económicamente y a aquellos colectivos que presenten algún tipo de movilidad reducida o demanden un trans- porte adaptado.
4. La integración y vertebración en el sistema inter- modal de transportes de Canarias, en el marco del Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes y de las Directrices de Ordenación de Infraestructuras.
5. La creación mediante el impulso de la Red Trans- canaria de Transportes de un espacio autonómico de los transportes y la movilidad que permita superar la frag- mentación territorial mediante la combinación de los dis- tintos modos de transporte y la ausencia de restricciones a la movilidad de pasajeros y mercancías.
6. La existencia en cada una de las islas de un servi- cio de transporte público regular de viajeros, sostenible y de calidad, en coordinación con los transportes urbanos que existan, o que puedan existir.
7. La promoción y, en su caso, la priorización del transporte público regular de viajeros frente a los modos privados de transporte.
8. La equiparación de los costes de la movilidad a la media que soportan los usuarios de esta clase de transporte en territorios continuos, como condición necesaria para garantizar la igualdad con aquéllos, teniendo en cuenta la condición insular y ultraperiférica del archipiélago.
9. El establecimiento de un régimen tarifario y tribu- tario de los transportes equitativo, justo y eficaz basado en la repercusión de los costes en quienes los causan directa o indirectamente.
10. La articulación y, en su caso, coordinación, de las estrategias públicas sobre los transportes por carretera en relación con las que se adopten sobre infraestructuras.
11. La utilización racional de los recursos públicos que se destinen a inversiones y al fomento de los trans- portes, debiéndose emplear en proyectos y actuaciones que ofrezcan la mayor viabilidad, rentabilidad social y menor impacto ambiental.
12. La consecución de la máxima calidad y seguridad en la prestación de la actividad de transporte por carretera y la reducción de los impactos y coste medioambiental.
13. La promoción de la agrupación y redimensiona- miento de las empresas de transporte por carretera en orden a asegurar su competitividad y su proyección exterior.
14. El fomento de la competencia como instrumento para evitar situaciones de monopolio o cualquier otra forma de posición dominante.
15. La colaboración, comunicación, información, y coordinación de actuaciones de las Administraciones Públicas, entre éstas y la ciudadanía sobre la base de la simplificación administrativa.

TÍTULO PRIMERO

**La organización administrativa de los transportes por carretera en Canarias**

Artículo 5. *Las Administraciones Públicas competentes en materia de transporte por carretera.*

Las Administraciones Públicas canarias responsables de los transportes por carretera son las siguientes:

1. La Administración Pública de la Comunidad Autó- noma de Canarias.
2. Los Cabildos Insulares.
3. Los Ayuntamientos canarios.
4. Las entidades de derecho público con personali- dad jurídica propia, vinculadas o dependientes de las anteriores administraciones, que se constituyan para la programación, dirección y coordinación de las políticas de integración y gestión de los transportes.

Artículo 6. *Competencias de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias.*

En materia de transporte por carretera, la Administra- ción Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias será competente específicamente en:

1. La ordenación y planificación de esta clase de transporte, así como de las actividades relacionadas con los mismos, en el ámbito de Canarias.
2. La elaboración del proyecto de Directrices de Ordenación de Infraestructuras y, como parte de las mis- mas, la ordenación y planificación de los servicios de transporte por carretera y de las infraestructuras de inte- rés autonómico.
3. La elaboración del Plan Estratégico de Transportes de Canarias.
4. La elaboración del Eje Transinsular de Infra- estructuras de Transportes y la planificación de la movilidad en él.
5. La planificación y coordinación de una política de movilidad y de carreteras que prime el transporte público.
6. La planificación y establecimiento de los inter- cambiadores modales de carácter e interés suprainsular.
7. La participación, en representación de Canarias, en los órganos de ámbito nacional, europeo o superior, de debate, coordinación y asesoramiento de los transpor- tes por carretera.
8. La regulación de un sistema de tarificación del transporte equitativo, justo y eficaz cuyos rendimientos reviertan en el transporte regular, colectivo y público.
9. La gestión del Registro Canario de Operadores de Transportes por Carretera.
10. La regulación y reconocimiento de la capacitación profesional como transportista.
11. El ejercicio de las competencias delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de junio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carreteras y por cable.
12. La planificación y coordinación de una política de fomento del sector del transporte por carretera dirigida a la modernización, competitividad y eficiencia del sector en las islas.
13. La promoción de la utilización de las tecnologías disponibles al servicio del objetivo de la reducción del consumo energético y la emisión de gases contaminantes en el sector del transporte por carretera.
14. Todas aquellas materias que por su trascendencia o interés autonómico deban corresponder a la Adminis- tración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias de acuerdo con lo previsto de la legislación sobre el régi- men jurídico de las Administraciones

Públicas de Canarias y en su normativa de desarrollo y ejecución; y, además, todas las facultades de reglamen- tación, coordinación y alta inspección que le correspon- den de acuerdo con esa misma normativa.

Artículo 7. *Competencias de los Cabildos Insulares.*

1. Los Cabildos Insulares ostentan en materia de transporte por carretera las competencias que la legisla- ción de régimen local les atribuya, así como las transferi- das por la Comunidad Autónoma de Canarias y, en parti- cular, las siguientes:
2. La programación, la planificación y la coordina- ción insular del transporte por carretera en el marco de la planificación autonómica, territorial y sectorial, de esta clase de transporte.
3. La elaboración de los Planes Territoriales Especia- les de Transportes recogidos en las Directrices de Ordena- ción del Territorio.
4. La participación en la definición de la política general de los transportes en la Comunidad Autónoma de Canarias, en particular de carreteras, y en la planificación de la movilidad.
5. El establecimiento y prestación de servicios públi- cos de transporte regular de viajeros por carretera no urbanos.
6. La gestión y concesión de autorizaciones y demás títulos habilitantes referidos a los transportes por carre- tera y de las actividades relacionadas con los mismos.
7. La elaboración y ejecución de los planes y campa- ñas de inspección de las empresas y actividades relacio- nadas con los transportes por carretera, así como la ins- pección, control y vigilancia de las mismas.
8. La incoación, tramitación y resolución de los expedientes sancionadores.
9. La autorización del establecimiento y, en su caso, la construcción y explotación de las estaciones de vehícu- los de servicios públicos de viajeros y mercancías por carretera, y demás infraestructuras de apoyo a los trans- portes de ámbito insular.
10. La creación de la organización administrativa necesaria que haga efectiva la integración insular del transporte público regular de viajeros, sin perjuicio de la participación en la misma de otras administraciones.
11. La planificación, regulación y autorización de las zonas de prestación conjunta y áreas sensibles en el transporte público en taxis.
12. La adecuación de las infraestructuras de los trans- portes que sean de su competencia a las necesidades de los mismos de acuerdo, en su caso, con las previsiones contenidas en los instrumentos de ordenación de los transportes que afecten a dichas infraestructuras.
13. La construcción y explotación de los intercambia- dores modales.
14. Cualquier otra que pueda ser transferida o dele- gada por la Comunidad Autónoma de Canarias.
15. Mediante convenio, los Cabildos Insulares ges- tionarán las competencias en materia de transporte terrestre que corresponden a la Comunidad Autónoma de Canarias en virtud de Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transpor- tes por carretera y por cable.

Artículo 8. *Competencias de los Ayuntamientos.*

1. Corresponden a los Ayuntamientos en materia de transporte por carretera las siguientes competencias:
2. Las que le atribuye como propias la legislación de régimen local.
3. Las que les deleguen los Cabildos Insulares y, en su caso, la Comunidad Autónoma de Canarias.
4. Las competencias establecidas en los apartados i) y

l) del artículo anterior, circunscritas al ámbito municipal.

d) La participación en la delimitación y regulación de zonas de prestación conjunta y áreas sensibles en el transporte público en taxis.

1. Asimismo, los municipios de cada isla participarán en la organización administrativa que haga efectiva la inte- gración insular del transporte público regular de viajeros.

Artículo 9. *Colaboración y coordinación interadministra- tiva.*

1. Las Administraciones Públicas canarias compe- tentes en materia de transportes por carretera harán uso de las técnicas de colaboración, coordinación e informa- ción contempladas en la legislación vigente para el ejerci- cio coordinado de sus respectivas atribuciones.
2. En particular, las administraciones con competen- cias sobre el transporte público regular de viajeros, crea- rán los órganos y entidades precisos dirigidos al estable- cimiento y gestión del sistema integrado insular del transporte público regular de viajeros.
3. La Administración Pública de la Comunidad Autó- noma de Canarias prestará su apoyo técnico para la crea- ción de forma homogénea de esta estructura administra- tiva de acuerdo con los criterios que se establezcan en las Directrices de Ordenación de las Infraestructuras. Asi- mismo, podrá participar en dichos órganos o entidades en la forma que acuerde con las administraciones insular y municipal.

TÍTULO II

**Los sujetos del transporte**

CAPÍTULO I

## Los operadores de transportes

SECCIÓN 1.ª DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 10. *Definición.*

A los efectos de esta Ley, son operadores de transpor- tes las personas, físicas o jurídicas, que, previa acredita- ción de los requisitos establecidos en la presente Ley y su normativa de desarrollo se dedican a prestar servicios de transporte de personas y de mercancías por cuenta ajena.

Artículo 11. *Derechos.*

Los operadores de transportes tienen los siguientes derechos:

1. El libre ejercicio de la profesión, sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos legales exigibles.
2. El libre acceso al mercado de los transportes por carretera, sin perjuicio de las exigencias y limitaciones que puedan establecerse en el marco de esta Ley y sus normas de desarrollo.
3. Fijar las condiciones de los contratos de trans- porte de acuerdo con la legislación general, y, en particu- lar, la de protección de consumidores y usuarios.
4. Participar y colaborar, a través de sus organizacio- nes representativas, con las administraciones competen- tes en materia de transporte por carretera.
5. Cualquier otro derecho que le reconozcan las leyes.

Artículo 12. *Deberes.*

Los operadores de transportes tienen los siguientes deberes:

1. Obtener de la administración que sea competente según esta Ley y su normativa de desarrollo, las autoriza- ciones y demás títulos administrativos que les habilite para el desarrollo en Canarias de la actividad de que se trate.
2. Reflejar de forma precisa las condiciones de la contratación de los transportes. En las mismas deberá figurar de forma clara el régimen de responsabilidad en el caso de incumplimiento de las mismas sin que se puedan incluir cláusulas de exención de dicha responsabilidad.
3. Tratándose de transportes públicos, informar a los usuarios, de manera completa y detallada, de los servi- cios que preste y características de los mismos.
4. Someterse a las actuaciones de inspección y fis- calización que ejerza la Administración Pública compe- tente de acuerdo con lo establecido en la presente Ley y en la normativa que la desarrolle.
5. Hacer llegar a la administración las reclamaciones y quejas formuladas por los usuarios.
6. Proporcionar la información que le sea requerida por las Administraciones Públicas y cumplir los demás deberes que le impone la legislación vigente.
7. Contar con un seguro de responsabilidad civil en las condiciones y con el alcance establecido por la norma- tiva vigente.
8. Cualquier otro que le impongan las leyes regula- doras de la actividad.

SECCIÓN 2.ª CONDICIONES PREVIAS PARA EL EJERCICIO DE LA PROFESIÓN

Artículo 13. *Condiciones previas.*

1. Las personas físicas o jurídicas que deseen ejercer actividad de transporte público por carretera, de acuerdo con el artículo 3 deberán reunir los requisitos siguientes:
2. Tener la nacionalidad española o de alguno de los Estados miembros de la Unión Europea o de un país extracomunitario con el que España tenga suscrito conve- nio o tratado y, respecto a estos últimos, contar con las autorizaciones o permisos de trabajo que, con arreglo a lo dispuesto en la legislación sobre derechos y libertades de los extranjeros en España, resulten suficientes para amparar la realización de la actividad de transporte en nombre propio.
3. Reunir las necesarias condiciones de capacitación profesional, capacidad económica y honorabilidad.
4. Disponer de los correspondientes títulos adminis- trativos habilitantes.
5. Cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social impuestas por la legislación vigente.
6. La necesidad de título habilitante será exigible también al transporte privado complementario en los tér- minos de la presente Ley.
7. El Gobierno de Canarias podrá exonerar excepcio- nalmente del cumplimiento de alguno o algunos de los requisitos previstos en el artículo anterior, en los términos que reglamentariamente se establezcan y en el marco de la normativa vigente.

Artículo 14. *Capacitación profesional.*

1. Se entiende por capacitación profesional la pose- sión de los conocimientos necesarios para el ejercicio de la actividad de operador de transportes o, en su caso, de aquellas otras actividades complementarias relacionadas con los mismos.
2. Reglamentariamente y en cumplimiento de lo dis- puesto en la normativa europea, se establecerán:
3. Los conocimientos mínimos exigibles.
4. El modo de adquirir esos conocimientos.
5. El procedimiento de comprobación por la admi- nistración competente de la posesión de los conocimien- tos exigidos y la expedición de los documentos acredita- tivos de dicha capacitación.
6. Tratándose de personas jurídicas, el requisito de capacitación profesional deberá ser cumplido por alguna de las personas que ejerzan de forma efectiva y perma- nente la dirección de la empresa.
7. Si el solicitante es persona física y no satisface este requisito, podrá designar a otra persona que, diri- giendo de manera efectiva y permanente la actividad de transporte en la empresa, cumpla el requisito de capaci- dad profesional y el de honorabilidad.
8. La Administración podrá autorizar la continuación durante un período máximo de un año, prorrogable por seis meses en casos particulares justificados, y siempre que medie la convocatoria de al menos dos exámenes para la obtención del título, de los servicios o actividades de transporte autorizados que se vinieran realizando, aún cuando no se cumpla el requisito de capacitación profe- sional, en los casos de muerte o incapacidad física o legal de la persona que hasta entonces hubiera cumplido dicho requisito. A los efectos de esta Ley, en todo caso se consi- dera causa justificada a efectos de prórroga la falta de convocatoria de pruebas para acreditar la capacidad pro- fesional durante el año siguiente a que se produzca la situación de muerte o incapacidad.
9. A los efectos del cumplimiento de los requisitos

de capacitación profesional y honorabilidad, se considera que una persona realiza la dirección efectiva de la empresa cuando cumpla conjuntamente los cuatro requi- sitos siguientes:

1. Tener conferido poder general de representación para las operaciones propias de su tráfico ordinario, ya sea exclusivo, solidario o mancomunado, en documento público e inscrito en el registro correspondiente cuando sea preceptivo.
2. Tener poder de disposición de fondos sobre las principales cuentas de la empresa, sea de forma exclu- siva, solidaria o mancomunada, debiendo ser en estos casos indispensable su firma para la retirada de fondos.
3. Estar dado de alta en el régimen correspondiente de la Seguridad Social a cargo de la empresa para la que presta servicios. No se exigirá este requisito cuando el titular de la autorización sea una persona física y la direc- ción efectiva de la empresa recaiga en su cónyuge.
4. Otros que se puedan fijar por reglamento.
5. La Administración podrá dispensar del requisito de capacitación profesional a los candidatos a transportista por carretera que justifiquen una experiencia de cinco años, como mínimo, a la entrada en vigor de esta ley, a nivel de dirección de una empresa de transporte en los términos que lo hace el artículo 3, párrafo segundo de la Directiva 96/26/CE del Consejo, de 29 de abril de 1996, en su redacción dada por la Directiva 98/76/CE del Consejo.

Artículo 15. *Requisitos de honorabilidad.*

Se entiende que una persona posee el requisito de honorabilidad cuando no concurra en ella ninguna de las circunstancias siguientes:

1. Haber sido objeto de una condena penal por delito grave.
2. Haber sido declarada no apta para ejercer la pro- fesión de transportista por carretera de acuerdo con la normativa vigente.
3. Haber sido sancionada reiteradamente por infrac- ción grave de la normativa relativa a las condiciones de remuneración y de trabajo de la profesión, o la actividad de transporte de mercancías o de viajeros por carretera, según el caso, en especial, las normas relativas a tiempos de conducción y de descanso de los conductores, al peso y dimensiones de los vehículos comerciales, a la seguri- dad vial y a la seguridad de los vehículos, a la protección

del medio ambiente y a las restantes normas relativas a la responsabilidad profesional.

De concurrir cualquiera de los casos descritos, el requi- sito de honorabilidad no se cumplirá mientras no se haya producido la cancelación de la pena o la extinción de la responsabilidad derivada de la sanción de acuerdo con lo dispuesto en la legislación en cada caso aplicable y, en su defecto, tres años después de la firmeza de la sanción.

Artículo 16. *Capacidad económica.*

Se entiende por capacidad económica la disposición de los medios y recursos financieros necesarios para ase- gurar el desarrollo regular de la actividad de que se trate.

Reglamentariamente, se determinarán las condiciones de capacidad económica exigibles según la naturaleza, clase, características y ámbito territorial de la actividad.

Artículo 17. *Evaluación periódica.*

La Administración competente comprobará al menos cada dos años que los operadores de transporte siguen cumpliendo las condiciones de honorabilidad, de capaci- dad financiera y de competencia profesional. A estos efectos, los operadores deberán presentar una declara- ción responsable ante la Administración en la que expre- sen el mantenimiento de esas condiciones y, en su caso, los cambios producidos con respecto a la comprobación anterior, sin perjuicio de la actuación de oficio de aquélla, bien por propia iniciativa, bien en orden a verificar los datos declarados.

CAPÍTULO II

## Los operadores de actividades complementarias y auxiliares

Artículo 18. *Definición.*

Se consideran operadores de actividades complemen- tarias y auxiliares, las personas físicas o jurídicas que realicen actividades complementarias y auxiliares de los transportes por carretera, tales como la mediación en la contratación, las operaciones de distribución y depósito de carga, la informa- ción y contratación, la tramitación de la documentación de tránsito de mercancías y, en general, todas las que operen en el mercado de los transportes de forma organizada y sean calificadas empresas de transporte.

Artículo 19. *Requisitos previos.*

Para el ejercicio de las actividades complementarias y auxiliares se requiere reunir las condiciones previas para el ejercicio de la profesión de operador de transportes, incluidos los requisitos de capacitación profesional, de honorabilidad y de capacidad económica, de acuerdo con lo previsto en los artículos 13 a 17 de esta Ley, sin perjui- cio de las especialidades que pueda establecer su regula- ción específica.

Artículo 20. *Regulación.*

Se reconoce el libre ejercicio profesional y empresa- rial de las actividades complementarias y auxiliares del transporte por carretera, sin perjuicio de la necesidad de obtener los títulos administrativos habilitantes previstos en esta Ley y, en su caso, de la reserva de la titularidad de alguna de esas actividades al sector público de acuerdo con el artículo 128.2 de la Constitución.

CAPÍTULO III

## Agrupación y cooperación

Artículo 21. *Agrupación de operadores.*

Los poderes públicos promoverán el asociacionismo entre los operadores de transportes, así como de quienes desarrollen actividades complementarias y auxiliares, a fin de canalizar la participación de los mismos en la defi- nición de los objetivos de política general de los transpor- tes en Canarias así como en las normas que afecten a sus intereses en el marco de esta Ley.

Reglamentariamente se establecerán las condiciones de participación de las asociaciones, agrupaciones y fede- raciones de transportistas en los órganos que se creen a tales efectos.

Artículo 22. *Cooperación y colaboración entre empresas.*

1. Las Administraciones competentes promoverán la agrupación y cooperación de los pequeños y medianos operadores de transportes, incentivando fórmulas de cooperación entre ellos, especialmente la constitución de cooperativas, sociedades comercializadoras o agrupacio- nes de interés económico, que podrán ser las titulares de los títulos administrativos habilitantes.
2. Reglamentariamente se establecerán, en su caso, los procedimientos para atribuir los títulos habilitantes a las cooperativas, y otras modalidades de agrupación, así como las condiciones que deben cumplir.
3. Cuando las empresas autorizadas para la realiza- ción de transporte público reciban demandas de porte que excedan coyunturalmente de su propia capacidad de transporte, podrán atenderlas utilizando la colaboración de otros transportistas debidamente autorizados que dis- pongan de los medios necesarios determinándose regla- mentariamente los requisitos necesarios para llevar a cabo dicha colaboración.
4. Los términos en que sea admisible la colabora- ción en la realización de transporte público regular de viajeros permanente y de uso general se establecerá en los pliegos de cláusulas administrativas de las respecti- vas concesiones mediante un procedimiento de comuni- cación previa.

Artículo 23. *Representación de los trabajadores.*

Las organizaciones sindicales más representativas del sector, tendrán participación en la definición de los objeti- vos de política general de los transportes en Canarias así como en las normas que afecten a sus intereses en el marco de esta Ley, en la forma que reglamentariamente se determine.

CAPÍTULO IV

## Los usuarios

Artículo 24. *Definición.*

Son usuarios de los transportes por carretera, aquellos que utilicen o demanden cualquier medio de transporte público o soliciten los servicios de las empresas dedicadas a las actividades complementarias y auxiliares.

Artículo 25. *Derechos y deberes.*

1. Los usuarios de los transportes de viajeros tienen los siguientes derechos:
2. Disponer de unos servicios públicos de transporte basados en la calidad y seguridad.
3. Recibir en todo momento información completa y detallada sobre los servicios públicos y sus condiciones de prestación.
4. Reclamar contra las empresas o entidades que presten los servicios públicos en el caso de deficiencias apreciadas en dicha prestación.
5. Que sean tenidas en cuenta las especiales necesi- dades en los supuestos de personas de movilidad redu- cida de acuerdo con la legislación aplicable y su norma- tiva de desarrollo.
6. Que se adopten las medidas precisas en orden a atenuar los efectos de la utilización de los transportes en su salud y en el medio ambiente.
7. Ser indemnizados de los daños que puedan sufrir de acuerdo con la legislación vigente.
8. Cualquier otro derecho que les otorguen las leyes y los reglamentos.
9. Los derechos descritos lo son sin menoscabo de los que les confiere la legislación de consumidores y usuarios.
10. Reglamentariamente se establecerán las condicio- nes de accesibilidad, calidad y seguridad a que tienen derecho los usuarios de los distintos tipos de transporte, incluidas las garantías jurídicas y económicas que fueran necesarias.
11. Los daños que sufran los viajeros deberán estar cubiertos por un seguro en los términos que establezca la legislación específica sobre la materia.
12. Los usuarios de los transportes públicos de viaje- ros tienen los siguientes deberes:
13. Hacer un uso adecuado de los vehículos que uti- lice, evitando su deterioro y suciedad.
14. Viajar en los lugares habilitados al efecto en cada vehículo.
15. Disponer de título de transporte suficiente para el trayecto y condiciones de prestación que esté utilizando.
16. No abandonar el vehículo, ni acceder al mismo fuera de las paradas autorizadas, ni realizar actos suscep- tibles de distraer la atención del conductor o entorpecer su labor.
17. Atender las indicaciones que formule el conductor y, en su caso, el personal de la empresa gestora, en rela- ción con la correcta prestación del servicio y las condicio- nes de seguridad que deban ser observadas durante el mismo, así como lo indicado a tal fin en los carteles colo- cados en los vehículos o estaciones de transporte.
18. Mostrar el billete o título de viaje a requerimiento del personal de la inspección cuando éste se encuentre realizando sus funciones en relación con el transporte utilizado por éstos.

Artículo 26. *Acceso a los transportes.*

1. El acceso a los medios de transporte público de viajeros será libre sin más limitaciones que las siguientes:
2. Las que pongan en peligro el buen orden del ser- vicio o afecten a la integridad de las personas, mercancías o vehículos.
3. Las motivadas por la capacidad de los vehículos.
4. El abono del precio establecido en la forma pre- vista.
5. Cualquier restricción de acceso a los transportes públicos deberá estar amparada por la ley y contar con causa justificada.

Artículo 27. *Libro de reclamaciones.*

Las reclamaciones de los usuarios de los transportes por carretera se someten a lo establecido por la legisla- ción de consumidores y usuarios, sin perjuicio de las especialidades que establezca el reglamento de desarro- llo de la presente ley.

Artículo 28. *Asociación de usuarios.*

* 1. Los poderes públicos promoverán el asociacio- nismo entre los usuarios de los transportes a fin de hacer más efectiva la participación de los mismos en la defini- ción de los objetivos de política general de los transportes en Canarias. Reglamentariamente se establecerán las condiciones de participación de las asociaciones de usua- rios y consumidores en los órganos que se creen a tales efectos.
	2. Tendrán participación en la elaboración de normas que afecten a sus intereses, y podrán hacer valer sus plan- teamientos de acuerdo con lo establecido en la legisla- ción vigente sobre defensa de los consumidores y usua- rios. Cuando lasAsociaciones se encuentren representadas en los órganos colegiados que participen en la elabora- ción de la disposición, se entenderá cumplido el trámite preceptivo de audiencia.

TÍTULO III

**Servicios de transporte por carretera**

CAPÍTULO PRIMERO

## Generalidades

Artículo 29. *Condiciones de acceso al mercado.*

El acceso al mercado de los servicios de transporte por carretera será libre, sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos previstos en esta Ley y en su normativa de desarrollo.

Artículo 30. *Excepciones.*

1. Excepcionalmente, el Gobierno de Canarias, oídos los Cabildos Insulares, Ayuntamientos afectados, las aso- ciaciones de transportistas, las asociaciones y federacio- nes de trabajadores y las de usuarios más representati- vas, podrá restringir o condicionar el acceso al mercado del transporte por carretera, de conformidad con lo dis- puesto por el ordenamiento comunitario europeo sobre medidas de salvaguardia, en los siguientes supuestos:
2. Cuando existan perspectivas de desequilibrio que afecten al desarrollo de los sectores del transporte o se prevean perjuicios medioambientales graves, en especial, atendiendo a la capacidad de carga de cada territorio insular.
3. Cuando pueda resultar afectado el conjunto del sistema de transportes de Canarias o en una determinada isla, así como, un sector importante para el desarrollo económico y social del Archipiélago.
4. Cuando existan desajustes entre la oferta y demanda que generen unas condiciones de mercado que incidan negativamente en la correcta prestación de los servicios públicos.
5. Las medidas limitativas previstas en el apartado anterior podrán adoptar las formas siguientes:
6. Otorgamiento de títulos habilitantes con imposi- ción de obligaciones de servicio público, condiciones o restricciones de circulación.
7. Fijación de cupos o contingentes máximos de determinadas clases de títulos, durante el período de tiempo que se señale y/o el ámbito territorial que igual- mente se determine.
8. La suspensión o limitación temporal del otorga- miento de nuevos títulos administrativos.
9. La adopción de cualquiera de estas medidas debe regirse por los principios de proporcionalidad y menor restricción del derecho de los usuarios de acceso a los transportes, sin que, en ningún caso, puedan amparar conductas contrarias a la libre competencia.

CAPÍTULO II

## Planificación de la movilidad, promoción del sector y financiación de los transportes públicos regulares

SECCIÓN 1.ª PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y ESTRATÉGICA DE LA MOVILIDAD

Artículo 31. *Planificación territorial.*

1. La planificación territorial de los transportes ten- drá como objetivo la integración de los distintos modos de transportes y la sostenibilidad y accesibilidad del sis- tema de transporte, procurando el menor consumo de suelo y de recursos por las infraestructuras del transporte. En concreto promoverá el transporte público regular de viajeros, la planificación sostenible de las infraestructuras de transportes, y la promoción de aquellas políticas de movilidad sostenible, todo ello en aras a lograr una comu- nicación insular e interinsular continua, que supere los condicionantes que impone la fragmentación territorial.
2. La planificación territorial de los transportes se articulará a través de las Directrices de Ordenación de Infraestructuras, los Planes Territoriales Especiales que las mismas establezcan, dentro del marco establecido por las Directrices de Ordenación General, aprobadas por la Ley 19/2003, de 14 de abril.
3. La planificación de nuevas infraestructuras via- rias, de puertos, aeropuertos y de transportes llevarán aparejado un estudio de movilidad y de uso del transporte público, que será informado por la Consejería de la Admi- nistración Pública de la Comunidad Autónoma de Cana- rias competente en la materia.

Artículo 32. *Planificación autonómica estratégica.*

1. El Plan Estratégico de Transportes comprende las medidas que sean precisas para asegurar la relación entre el transporte terrestre por carretera con los demás medios de transporte terrestres, marítimos y aéreos, y con los servicios e infraestructuras que los soportan, en orden a lograr unidad y continuidad del territorio canario en mate- ria de transportes.
2. El Plan Estratégico de Transportes tendrá, al menos, el siguiente contenido:
3. El estudio de la movilidad de personas y mercan- cías, sus deficiencias y necesidades en Canarias.
4. La identificación y, en su caso, definición, de los transportes, servicios e infraestructuras que se consideren de interés por constituir el soporte del territorio único.
5. La fijación de medidas, criterios y objetivos tempo- rales para la consecución de la comunicación autonómica continua, en particular, el establecimiento de horarios, frecuencias, incluso, capacidades de transporte, coordina- dos entre los distintos modos de transporte regular.
6. El establecimiento de criterios y medidas que ase- guren la preferencia de los modos de transporte públicos regulares frente a cualquier otro modo de transporte, incluyendo, entre otras, vías de uso exclusivo, vías rever- sibles, espacios reservados y prioridad en caso de acceso escalonado a los centros urbanos. Así como medidas de distinto orden para promover la renovación y adecuación del parque móvil privado en las islas.
7. La programación de las obras y servicios a ejecutar.
8. Cuantas otras se establezcan reglamentariamente.
9. El Plan Estratégico fija los objetivos fundamenta- les de la política de transporte para un periodo de siete años, transcurridos los cuales procederá su revisión.
10. El Plan Estratégico se tramitará por la Consejería competente en materia de transportes y será aprobado por el Gobierno, oído el Parlamento de Canarias, en tanto que plan sectorial.

Artículo 33. *EjeTransinsular de Infraestructuras deTrans- portes y Red Transcanaria.*

1. El Eje Transinsular de Infraestructuras de Transpor- tes constituye el programa que articula la acción del Gobierno y de la Administración Pública de Canarias en orden al diseño, mejora e implantación de las infra- estructuras necesarias para establecer redes de trans- porte interinsulares, en el marco de los criterios y objeti- vos establecidos por las Directrices de Ordenación de Infraestructuras y el Plan Estratégico de Transportes.
2. El Eje Transinsular de Infraestructuras de Transpor- tes contendrá, al menos, una valoración de las necesida- des de comunicación y transporte entre las islas, una previsión de infraestructuras de interés autonómico que sería necesario mejorar o implantar para atender aquella necesidad, y una valoración económico-financiera de su ejecución, sin menoscabo de los necesarios estudios medioambientales que sean necesarios en orden a la rea- lización de cada una de las actuaciones programadas.
3. El Eje Transinsular de Infraestructuras de Transpor- tes será elaborado, previa valoración de las necesidades de comunicación y transporte entre las islas, a cuyo fin dará audiencia, entre otros, a las administraciones impli- cadas, a los usuarios, a los trabajadores y a los operado- res existentes, por la Consejería competente en materia de infraestructuras, que lo elevará al Gobierno para su consideración y aprobación, tras lo cual se trasladará al Parlamento para su trámite reglamentario como pro- grama del Gobierno.
4. La Red Transcanaria comprende las medidas que hacen posible que la red de infraestructuras denominada Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes per- mita reducir los costes de la movilidad, garantizando el transporte de personas y mercancías al menor tiempo y coste posibles y con la mayor frecuencia, integrando los horarios, frecuencias y tecnología a disposición del usua- rio de los modos terrestres, marítimos y aéreos; y posibi- litando el funcionamiento en red de las infraestructuras necesarias, aplicando las nuevas tecnologías de la infor- mación y comunicación, para facilitar las conexiones sin tiempos de espera. Por lo tanto, la Red Transcanaria com- prende todas aquellas medidas que posibilitan la conse- cución de un espacio canario único y cohesionado.

Artículo 34. *Planificación insular.*

1. En el ámbito insular, la planificación de los trans- portes por carretera y la movilidad se realizarán dentro de lo dispuesto por el Plan Insular de Ordenación y, en parti- cular, por el Plan Territorial Especial de Transportes, con subordinación a lo que dispongan las Directrices de Orde- nación de Infraestructuras, cuya elaboración y contenido viene ordenado por las Directrices de Ordenación General.
2. El Plan Territorial Especial de Transportes desarro- llará medidas específicas para conseguir la continuidad e integración entre los distintos modos de transporte en cada isla, y, en especial, adoptar medidas que prevean y ordenen las nuevas necesidades de movilidad, con aten- ción específica a la resolución de los problemas de acceso y congestión de las zonas metropolitanas promocionando e incentivando el uso de la red viaria por parte del trans- porte público regular de viajeros.
3. La aprobación de nuevos planes parciales, infraes- tructuras comerciales, sanitarias, educativas, industriales, deportivas, entre otras, que puedan suponer un cambio sustancial de la movilidad y el uso del transporte público en el área afectada llevará aparejado un estudio de movi- lidad y transporte público que informarán las corporacio- nes insulares.
4. En la planificación de los transportes públicos regulares por carretera se priorizará la consecución de un transporte insular integrado, coordinando los distintos modos de transporte terrestre en cuanto a horarios, fre- cuencias, capacidad, tarifas y políticas de bonificación para colectivos sensibles.

Artículo 35. *Planificación municipal.*

1. Los Planes Generales de Ordenación Municipal llevarán aparejados un estudio de la demanda de la movi- lidad, el tráfico y del transporte público en el municipio denominado estudio municipal de movilidad.
2. El estudio municipal de movilidad es aquél que, en el marco de lo establecido por la planificación auto- nómica y por los Planes Territoriales Especiales de Transporte que corresponda, desarrolla medidas especí- ficas para conseguir la continuidad entre los distintos modos de transporte dentro del término municipal, y, en especial, adoptar medidas que prevean y ordenen las necesidades de movilidad y de transporte público de los vecinos, con particular atención al impacto de las infra- estructuras de uso público, como complejos sanitarios, educativos, administrativos.
3. El estudio municipal de movilidad propondrá medidas de ordenación, planificación del territorio y del transporte y normativa municipal con el objeto de propi- ciar una movilidad sostenible en el municipio e integrada en el sistema de transporte insular.
4. La planificación municipal reservará espacio sufi- ciente para la localización de aparcamientos disuasorios, de acuerdo con lo establecido en los estudios de movili- dad y en Planes Territoriales Especiales de Transporte. Igualmente, todos los instrumentos de ordenación urba- nística que puedan suponer un cambio sustancial de la movilidad y el uso del transporte, incorporarán un estudio sobre tráfico y movilidad.
5. El otorgamiento de licencias municipales para la construcción de infraestructuras que supongan un cam- bio sustancial de la movilidad en el municipio conllevará un estudio de tráfico, movilidad y transporte público por parte del solicitante.

Artículo 36. *Consejos Territoriales de Movilidad.*

1. Se crea el Consejo Territorial Canario de Movilidad como órgano consultivo, asesor, de concertación y parti- cipación del Gobierno de Canarias, en el que podrán par- ticipar las Administraciones Públicas, organizaciones empresariales y sindicales, representaciones de usuarios y otras asociaciones o representaciones vinculadas con la movilidad autonómica.
2. Los Cabildos Insulares y los municipios podrán constituir Consejos Territoriales de Movilidad en su ámbito como órganos de consulta y participación de los

organismos públicos, operadores de transporte, usuarios y ciudadanos en general.

1. Las funciones de los Consejos Territoriales de Movilidad en su ámbito respectivo son las siguientes:
2. La formulación de propuestas y, en todo caso, el informe preceptivo de los estudios de movilidad corres- pondientes.
3. El informe sobre las medidas dirigidas a promover el transporte público y al uso racional del vehículo privado.
4. La elaboración de propuestas sobre uso racional de las vías, aparcamientos, áreas peatonales, carriles reserva- dos para transporte público y otras.
5. Formular propuestas para mejorar la intermo- dalidad.
6. Informar sobre cuantos asuntos les soliciten las Administraciones competentes en materia de transporte terrestre.
7. Reglamentariamente, se establecerá la composi- ción y el régimen jurídico y funcional del Consejo Territo- rial Canario de Movilidad.

SECCIÓN 2.ª INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SU PLANIFICACIÓN

Artículo 37. *Paradas preferentes.*

1. Son paradas preferentes aquellas infraestructuras destinadas al transporte público regular de viajeros en las que concurra alguna de las siguientes circunstancias:
2. El inicio o terminación de líneas o trayectos de transporte regular de viajeros.
3. El paso de cinco o más líneas de servicio público.
4. La utilización regular por un número elevado de usuarios.
5. La existencia de circunstancias particulares apre- ciadas por la Administración insular.
6. Los PlanesTerritoriales Especiales deTransporte, en el marco de lo dispuesto por las Directrices de Ordenación de Infraestructuras deberán contemplar el establecimiento de paradas preferentes de transporte de viajeros en aque- llas localizaciones que se consideren idóneas a la vista de las previsiones referidas a los servicios de transporte y a las redes de comunicación. Se considerará, asimismo, la rentabilidad social de la instalación, su necesidad para mejorar las condiciones de transporte, tráfico y circulación de la zona y su conexión con vías de comunicación.
7. El EjeTransinsular de Infraestructuras deTransportes podrá contemplar paradas preferentes siempre y cuando supongan un elemento vertebrador del territorio canario, por estar en relación con otros modos de transporte.
8. Las paradas preferentes deberán disponer del equipamiento mínimo que se fije reglamentariamente para atender las necesidades de los viajeros y de los con- ductores que las utilicen.

Artículo 38. *Estaciones.*

1. Son estaciones de transporte los centros destina- dos a concentrar la salida y llegada de los vehículos de transporte público de viajeros.
2. Los Planes Territoriales Especiales de Transporte, en el marco de lo dispuesto por las Directrices de Ordena- ción de Infraestructuras y los respectivos Planes Insulares de Ordenación, deberán contemplar el establecimiento de estaciones de transporte de viajeros en aquellas localiza- ciones que se consideren idóneas a la vista de las previ- siones referidas a los servicios de transporte y a las redes de comunicación. Se considerará, asimismo, la rentabili- dad social de la instalación, su necesidad para mejorar las condiciones de transporte, tráfico y circulación de la zona,

su conexión con vías de comunicación, el impacto medio- ambiental y la superficie disponible.

1. De acuerdo con las previsiones contenidas en los Planes Territoriales Especiales de Transporte, los Ayunta- mientos, de oficio o a instancia de los ciudadanos o aso- ciaciones que los representen, determinarán en sus pla- neamientos municipales la ubicación de las estaciones de transporte, previa autorización del proyecto en su con- junto, otorgada por el Cabildo Insular correspondiente o del órgano que se cree para posibilitar la integración insu- lar del transporte público. Reglamentariamente se estable- cerán las prescripciones que deberá contener el proyecto que ha de someter los Ayuntamientos a la aprobación del Cabildo u órgano autorizante, así como las exigencias mínimas infraestructurales y de servicios que deberán reunir las estaciones de transporte.
2. El Eje Transinsular de infraestructuras de Trans- portes podrá contemplar estaciones de transportes siempre y cuando supongan un elemento vertebrador del territorio canario, por estar en relación con otros modos de transporte.
3. Los Cabildos Insulares, excepcional y motivada- mente, por razones de interés general, podrán suplir la falta de iniciativa de los Ayuntamientos en el estableci- miento de estaciones de transporte y asumir o colaborar con éstos en la financiación de la construcción de las mis- mas e, incluso, su explotación, en los términos que se determinen reglamentariamente.
4. Los servicios que contengan las concesiones de transporte público regular de viajeros deberán actuali- zarse en función del establecimiento de estaciones de transporte de pasajeros, debiendo modificarse los títulos concesionales a fin de que las mismas sean utilizadas por las empresas concesionarias.

Artículo 39. *Intercambiadores.*

1. Son intercambiadores aquellos centros que, ade- más de cumplir lo establecido en el apartado anterior, están provistos de instalaciones destinadas a posibilitar la coordinación del transporte por carretera, público y pri- vado, y de aquél con otros modos de transportes.
2. El Eje Transinsular de Infraestructuras de Transpor- tes, de acuerdo con los Planes Insulares de Ordenación, y en su caso, los Planes Territoriales Especiales de Trans- porte, deberá prever la localización de intercambiadores en función de la coordinación con los modos de trans- porte aéreo y marítimo y con otras modalidades de trans- porte terrestre, la calificación del suelo donde se ubiquen y las condiciones del tráfico, circulación, seguridad y medio ambiente de la zona.
3. Corresponde a la Comunidad Autónoma de Cana- rias, de oficio o a instancia de los particulares o de otras Administraciones Públicas, la iniciativa y el estableci- miento de intercambiadores e intercomunicadores de carácter o interés suprainsular de acuerdo con la planifi- cación territorial y urbanística, oídos el Cabildo Insular correspondiente y el Ayuntamiento donde se ubiquen.
4. La explotación, directa o indirecta, de los intercam- biadores modales corresponderá al Cabildo Insular o en su caso el Ayuntamiento donde el mismo esté ubicado.
5. Los servicios que contengan las concesiones de transporte público regular de viajeros deberán adaptarse en función del establecimiento de intercambiadores.

Artículo 40. *Aparcamientos disuasorios.*

1. Son aparcamientos disuasorios aquellos espacios destinados al aparcamiento de vehículos de uso particu- lar situados en los aledaños de las estaciones, de los intercambiadores y, en su caso, de los accesos a los núcleos urbanos, cuya finalidad es facilitar el acceso y uso

de los transportes públicos por carretera o aquellos con los que estén conectados.

1. Corresponde a los Planes Territoriales Especiales de Transporte, atendiendo a los estudios de movilidad y, en cualquier caso, a las necesidades derivadas de las estaciones e intercambiadores, disponer a través de los instrumentos de ordenación urbanística de reservas de suelo para esta finalidad.
2. La construcción y explotación de estas dotaciones se realizará por cualquiera de las modalidades previstas en la legislación vigente.

Artículo 41. *Carriles guagua-taxi y de vehículos de alta ocupación.*

1. Son carriles guagua-taxi aquellos tramos del via- rio destinados al uso exclusivo del transporte público regular y taxis y, en su caso, también para vehículos de alta ocupación.
2. El establecimiento de carriles guagua-taxi vendrá ordenado por los Planes Territoriales Especiales de Trans- portes sin perjuicio de las competencias municipales en su ámbito de actuación. En todo caso el Eje Transinsular de Infraestructuras deTransportes contemplará el estable- cimiento de carriles guagua-taxi exclusivos o de uso com- partido con vehículos de alta ocupación en aquellos tra- mos donde las intensidades medias de tráfico superen los ochenta mil vehículos diarios.
3. Los Planes Territoriales Especiales de Transporte y, en su caso, los planes generales de ordenación de los muni- cipios con problemas singulares de congestión en sus acce- sos, podrán establecer carriles exclusivos guagua y de vehí- culos de alta ocupación fijos o móviles, para adecuarse a las necesidades puntuales sin consumir territorio.
4. Los Cabildos Insulares o los Ayuntamientos en caso de vías urbanas o locales, coordinarán su gestión con la colaboración de la Dirección Provincial de Tráfico y las policías municipales.

Artículo 42. *Áreas logísticas.*

1. Son áreas logísticas aquellos centros de distribu- ción de mercancías y de localización para el transporte de mercancías.
2. Corresponde a los Planes Territoriales Especiales de Transporte la planificación del establecimiento de las áreas logísticas de interés público en el territorio insular. En todo caso el Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes podrá contemplar el establecimiento de áreas logísticas y su localización cuando se traten de centros de distribución y localización del transporte de mercancías que impliquen a más de una isla y modo de transporte.

SECCIÓN 3.ª ACCIONES DE FOMENTO

Artículo 43. *Fomento de la competitividad, la calidad y la seguridad.*

1. El Gobierno de Canarias, a través del Departa- mento con competencia en materia de transporte, en colaboración con los Cabildos Insulares podrá realizar programas de fomento en los que, se estimule:
2. Los programas de acción conjunta entre empre- sas tendentes a mejorar la productividad mediante la disminución de costes, prestaciones de servicios en común u otros medios análogos.
3. La modernización de empresas, en cuanto impli- que renovación de las instalaciones, adquisición de nuevos equipamientos o actualización de sistemas obsoletos.
4. La difusión y promoción del sector de transporte en Canarias, mediante Congresos, Foros, y cualquier otro mecanismo que coadyuve al apoyo al sector.
5. Cualesquiera otras acciones relativas a la mejora de la oferta de transporte, a promover la competitividad y eficiencia del sector de transporte que el Gobierno estime merecedoras de apoyo público, especialmente aquellas destinadas a la creación de empresas de ámbito autonómico.
6. La aprobación del programa de fomento vinculará a todas las demás Administraciones Públicas a coordinar sus correspondientes acciones del sector del transporte adecuándolo a cada realidad insular.
7. El Gobierno de Canarias, a través del Plan Estraté- gico de Transportes, elaborará y pondrá en marcha accio- nes y programas dirigidos al uso responsable y seguro del vehículo privado y la promoción del transporte público.

SECCIÓN 4.ª FINANCIACIÓN

Artículo 44. *Financiación pública.*

1. Las Administraciones o entidades y organismos públicos que destinen fondos o recursos económicos para la financiación o cofinanciación del transporte público regular lo realizarán en los términos y con las limitaciones que impone la normativa española dentro del marco comunitario, debiéndose observar, además, los siguientes principios:
2. Los fondos públicos se dirigirán a asegurar la pres- tación de los servicios públicos esenciales en las debidas condiciones de accesibilidad, calidad y seguridad.
3. La adjudicación de los servicios que sean cofinan- ciados o auxiliados con recursos públicos se realizará sobre la base de los principios de objetividad, publicidad y libre concurrencia, salvo los supuestos contemplados en la legislación aplicable en la materia de contratación de las Administraciones Públicas.
4. Las decisiones sobre el destino de los recursos públicos para el transporte público regular de viajeros deberán adoptarse una vez estudiadas y valoradas las distintas propuestas, así como el carácter y dimensión ajustada o equilibrada de los servicios. En todo caso, se seguirán los criterios y principios generales de esta Ley, debiendo repercutir, directa o indirectamente, la asigna- ción de estos recursos en los usuarios, a través de bonifi- caciones o incremento y mejora de las prestaciones.
5. En el transporte público regular de viajeros aque- llas zonas y, en su caso, líneas, económicamente deficita- rias se incentivarán cuando las mismas sean precisas para atender las necesidades de la población y de la eco- nomía canaria en todos sus ámbitos, en el marco del régi- men económico y fiscal de Canarias.
6. Las empresas públicas de transportes, de cual- quier clase, deberán reunir las mismas condiciones pre- vias y requisitos que cualquier otro empresario de trans- portes para desarrollar la actividad y, además, mantener contabilidades separadas entre la actividad de transporte y cualesquiera otras actividades, quedando prohibido la imputación de costes e ingresos de una a otra actividad y siendo obligatorio identificar en las cuentas cualquier transferencia financiera efectuada desde la Administra- ción a favor de la actividad de transporte, con indepen- dencia de su denominación.
7. A efectos de su financiación, el servicio público de transporte regular de viajeros por carretera en los términos de esta Ley forma parte del transporte inte- grado insular a que se refiere el artículo 8 de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias y recibe fondos de la Administración

General del Estado en los términos establecidos en los convenios suscritos.

CAPÍTULO III

## Transporte público regular de viajeros por carretera

SECCIÓN 1.ª SERVICIO PÚBLICO

Artículo 45. *Naturaleza y características.*

Los transportes públicos regulares de viajeros por carretera permanentes y de uso general tendrán el carác- ter de servicio público esencial de titularidad de la Admi- nistración competente.

Artículo 46. *Planificación y programación de los servicios.*

* 1. Las Administraciones Públicas competentes en materia de planificación y programación de los transpor- tes por carretera deberán definir los distintos servicios de su competencia, especificando las zonas de prestación y, en su caso, líneas, que deben ser atendidas, establecer las condiciones de regularidad, accesibilidad, seguridad y calidad que deben ser cumplidas, y fijar los requisitos mínimos de frecuencia.
	2. Las Administraciones Públicas competentes en materia de planificación y programación de los transpor- tes tendrán especial atención en el establecimiento de zonas, en su caso líneas, frecuencias y horarios a la con- secución del objetivo de la integración de los distintos modos de transporte.
	3. En la determinación de las tarifas que deban ser abonadas por los usuarios de estos servicios de trans- porte regular, previo estudio de las necesidades, se adop- tarán medidas que faciliten el acceso de personas con discapacidad y con menos recursos económicos.

Artículo 47. *Establecimiento de los servicios.*

1. Con carácter previo al establecimiento de los ser- vicios, la Administración Pública u organismo competente en la dirección, gestión y programación de los mismos deberá aprobar un proyecto en el que se incluirán los datos y estudios que resulten precisos sobre la demanda actual y potencial, los medios existentes y previsiones para servirles, las repercusiones en la red del transporte, las circunstancias sociales y económicas que justifican la implantación y demás aspectos que motiven el estableci- miento de los servicios.
2. La prestación de los servicios públicos regulares de viajeros requiere resolución de la administración u organismo competente en la que se acuerde su estableci- miento, en su caso ampliación o modificación de los exis- tentes, con aprobación conjunta del correspondiente proyecto.

Artículo 48. *Adjudicación de los servicios.*

1. Con carácter general, los servicios serán presta- dos en régimen de concesión administrativa y adjudica- dos por el procedimiento de concurso público por el órgano administrativo competente, en la forma que esta- blezca la legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas, esta Ley y sus normas de desarrollo.
2. Sólo podrán participar en los concursos para la adjudicación de las concesiones a que se refiere el número anterior quienes reúnan los requisitos estableci- dos en el artículo 13 de la presente ley. Ello sin perjuicio de otros requisitos de solvencia profesional, técnica o

económica que pudieran ser exigidos de acuerdo con la legislación sobre contratación pública vigente.

1. La licitación se efectuará sobre la base del pro- yecto aprobado por la Administración y de un pliego de condiciones administrativas y técnicas que contendrá, como mínimo, las cláusulas siguientes:
2. Los servicios obligatorios definiendo la zona de prestación, los itinerarios, paradas, calendarios y horarios, así como las expediciones mínimas. Estas condiciones se fijarán también cuando el servicio contratado sea lineal.
3. El régimen económico-financiero al que estará sometido el contrato.
4. El régimen tarifario y los criterios de estableci- miento del mismo.
5. El número mínimo de vehículos, su capacidad y características, que deberán poder ser cumplidas por dos o más fabricantes, los plazos máximos de antigüedad de los mismos y los planes de renovación.
6. Las instalaciones fijas que se precisen y sus condi- ciones mínimas de emplazamiento y capacidad.
7. La duración del contrato.
8. Las obligaciones que se impongan respecto a la señalización y acondicionamiento de las paradas, infor- mación a los usuarios, sometimiento a las directrices de homogeneización de documentos de viaje, contratos y pagos de tarifas que establezca el órgano o entidad res- ponsable de la integración insular del transporte.
9. La subrogación, en su caso, en las relaciones con los trabajadores de la anterior empresa adjudicataria, de conformidad con la legislación laboral vigente.
10. Los criterios de valoración de las proposiciones que deberán contemplar lo establecido en el número 5 de este artículo.
11. Las demás condiciones económicas y técnicas de los servicios a prestar.
12. Las reducciones en la contaminación atmosférica de los vehículos.
13. Las inversiones a desarrollar y/o aplicar en I+D+I con incidencia en los transportes y en particular sobre la adjudicación de los servicios del concurso de que se trate.
14. Con carácter general, las concesiones se referirán a una zona determinada, comprendiendo los servicios, líneas y trayectos que se determinen de forma expresa en el pliego. No obstante, cuando las necesidades de los usuarios así lo aconsejen, sea más adecuado para la orga- nización del servicio público o se trate de una demanda sobrevenida, las concesiones podrán ser lineales, con delimitación de la línea, trayecto y frecuencia, sin que sea obstáculo para su implantación la eventual concurrencia territorial con una concesión zonal preexistente.
15. En las licitaciones se promoverá y valorará la pro- puesta de mejora de las condiciones licitadas y, en espe- cial, las referidas al régimen tarifario, la frecuencia de las expediciones, las características, prestaciones y antigüe- dad de los vehículos, la capacidad y condiciones de las instalaciones, pudiendo las empresas licitadoras, dentro de los límites que se establezcan, formular ofertas que incluyan precisiones, ampliaciones o modificaciones del correspondiente pliego, siempre que no alteren sus con- diciones esenciales.
16. En los documentos contractuales se podrá con- templar el régimen de los servicios no permanentes. Igualmente se determinarán las circunstancias que pue- dan ser libremente modificadas por la empresa en aras de la mejor gestión del servicio, mediante comunicación diri- gida a la Administración Pública, que podrá prohibirlas si resultan contrarias a los intereses públicos o establecer condiciones para su realización.
17. Las concesiones se entenderán otorgadas en régi- men de exclusividad no pudiendo establecerse otras que cubran servicios coincidentes, salvo que concurran razo- nes fundadas de interés público. A este último efecto, se

considera de interés público la coincidencia de cualquier modalidad de transporte regular de viajeros que forme parte del transporte insular integrado con un transporte urbano.

Artículo 49. *Excepciones.*

1. Excepcionalmente, cuando existan motivos de interés público que lo justifiquen, la Administración podrá decidir que la explotación se realice por cualesquiera otras modalidades de gestión de los servicios públicos previstos en la legislación reguladora de la contratación administrativa.

No obstante, procederá la gestión directa sin la nece- sidad de concurso, cuando la gestión indirecta resulte inadecuada por el carácter o naturaleza del servicio, ser incapaz de satisfacer los objetivos económicos o sociales, o venga reclamada por motivos de interés público con- creto o de carácter económico social debidamente justifi- cados. En este último caso, la Administración podrá utili- zar cualesquiera formas de gestión empresarial pública admitidas por la legislación vigente.

1. Asimismo, las empresas podrán proponer a la Administración el establecimiento de nuevos servicios de transporte regular previstos en la planificación vigente. A tal efecto, presentarán ante el órgano administrativo com- petente, para su aprobación, el correspondiente antepro- yecto que deberá cumplir los requisitos que reglamenta- riamente se establezcan. No serán aprobados aquellos anteproyectos en los que se observe una coincidencia total o parcial de tráficos y condiciones de regularidad con otros servicios preexistentes o previstos en los instru- mentos de planificación en los términos que prevea la normativa de desarrollo de la presente Ley.
2. Los servicios a los que se refiere el número ante- rior serán adjudicados de acuerdo con lo previsto en el artículo 48 de esta ley.

Artículo 50. *Plazo de los contratos.*

1. La duración de los contratos se determinará de acuerdo con las características y necesidades del servicio y atendiendo a los plazos de amortización de los vehículos e inversiones realizadas para su cumplimiento. Dicha dura- ción no podrá ser inferior a ocho años ni superior a veinte.
2. Cuando finalice el plazo establecido y no haya sido adjudicado el servicio, podrá disponerse con carác- ter excepcional y atendido el carácter de servicio público de este transporte, la continuidad de los efectos del con- trato originario hasta que concluya el procedimiento de adjudicación del nuevo sin que esta continuidad pueda prolongarse por plazo superior a doce meses. Esta cir- cunstancia no dará al transportista derecho o preferencia alguna respecto a la nueva adjudicación, no pudiendo invocarla en ningún caso.

Artículo 51. *Modificación de los contratos.*

La Administración podrá, de oficio o instancia de los contratistas o usuarios, modificar las condiciones de pres- tación previstas en el título contractual con motivo de las actualizaciones de los planes y programas de transportes, por razones fundadas de interés público o por la necesi- dad de incidir en una circunstancia no prevista en el momento de su adjudicación. En todo caso, deberá darse audiencia al contratista y respetarse el equilibrio econó- mico del contrato.

Artículo 52. *Unificación de los contratos.*

1. La Administración u organismo competente, de oficio o a instancia de parte, podrá acordar la unificación

de servicios objeto de contratos independientes, cuando existan razones objetivas de interés público que lo justifi- que, en cuyo caso se otorgará una nueva concesión para el servicio unificado; el plazo de duración de ésta se fijará, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca, teniendo en cuenta los plazos de vigencia pendientes de las concesiones unificadas, sus tráficos y la mejora que para el sistema de transporte suponga la unificación. La Administración podrá realizar las modificaciones en las condiciones de explotación que resulten necesarias para la más adecuada prestación del servicio.

1. Reglamentariamente se establecerán los procedi- mientos de unificación de concesiones de transportes.

Artículo 53. *Extinción de los contratos.*

1. Los contratos se podrán extinguir por alguna de las siguientes causas:
2. El término del plazo previsto en los mismos.
3. El incumplimiento de las condiciones esenciales del contrato que afecte gravemente a los servicios, lo que dará lugar, además, a la incautación de la fianza.
4. La muerte o incapacidad sobrevenida del contra- tista o la disolución de la empresa. Quedan a salvo la transmisión de la empresa o su cambio de forma jurídica, previamente autorizadas por la Administración.
5. La declaración del concurso del contratista, salvo que se deba a incumplimientos de la Administración con- cesionaria.
6. La supresión o rescate del servicio por razones de interés público. Cuando el rescate no traiga causa de la declaración de caducidad del supuesto contemplado en el artículo 109.7 de esta Ley, dará lugar a la indemnización que corresponda, en su caso.
7. La renuncia de su titular, preavisada con una ante- lación mínima de doce meses.
8. El mutuo acuerdo entre Administración y contra- tista.
9. Las establecidas en el pliego de condiciones, en el documento contractual y en la legislación reguladora de la contratación de las Administraciones Públicas.
10. La unificación y separación de los servicios de acuerdo con lo establecido en el artículo anterior una vez se otorgue, por la Administración competente, la nueva concesión.
11. La renuncia surtirá efectos cuando sea aceptada por la Administración o, en caso de silencio, tras el trans- curso de doce meses desde su comunicación.
12. Cuando se decida la supresión del servicio o se den otras circunstancias de interés público que lo justifi- quen, la Administración podrá rescatar las concesiones en cualquier momento anterior a su vencimiento. Este rescate dará lugar a la indemnización que, en su caso corresponda, salvo cuando se acuerde por incumpli- miento del concesionario determinante de la caducidad de la concesión como sanción. En el caso de que, tras el rescate, la Administración convoque un nuevo concurso, ésta podrá seguir utilizando los medios materiales y per- sonales, o cualquiera de ellos, del anterior concesiona- rio, asumiendo los resultados económicos de la explota- ción durante este periodo y abonando la indemnización que sea procedente en los términos de la legislación estatal vigente.
13. Cuando se produzcan supuestos de insolvencia del concesionario que afecten a la prestación del servicio, abandono o interrupciones de éste, o notorio mal funcio- namiento, la Administración podrá intervenir la presta- ción asumiendo su dirección y explotación durante un plazo de seis meses, utilizando los medios materiales y personales de la empresa concesionaria. Los resultados económicos continuarán imputándose a la misma. Esta

situación cesará si se produce la renuncia del concesiona- rio o la declaración de caducidad de la concesión.

Artículo 54. *Compatibilidad con otras modalidades de transportes.*

* 1. Reglamentariamente y en el marco de la norma- tiva básica, se regularán los casos y términos excepciona- les de compatibilidad entre los servicios públicos regula- res y otras modalidades de transporte de viajeros y, en particular, con el transporte a la demanda regulado por esta ley.
	2. En cualquier caso, cuando la adquisición de los vehículos adscritos a servicios públicos de viajeros regu- lados en esta sección fuese financiada con fondos públi- cos, su utilización para la prestación de transporte distinto al regular requerirá el previo reintegro de las cantidades recibidas, salvo que ese uso distinto sea autorizado con carácter previo por la Administración competente, en casos de financiación mixta.

SECCIÓN 2.ª MODALIDADES DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS

Artículo 55. *Transporte insular integrado.*

1. Se entiende por transporte insular integrado, aquel transporte regular de viajeros que se desarrolle en el ámbito insular integrado por las distintas modalidades de transporte público regular de viajeros por carretera en los términos de la presente Ley.
2. La planificación, administración y gestión del transporte insular compete a cada uno de los Cabildos Insulares, en colaboración con aquellas entidades locales que hayan desarrollado un transporte público regular de viajeros; en todo caso con sujeción a lo dispuesto en esta Ley, en particular en cuanto a modalidades de gestión, y en el marco de la ordenación básica externa, legislativa y reglamentaria, que corresponde a la Comunidad Autó- noma de Canarias de conformidad con la legislación de régimen jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias.
3. La programación de este servicio público se reali- zará por el Plan Territorial Especial Insular de Transportes ordenado por las Directrices Generales de Ordenación.
4. La gestión del transporte insular integrado se hará mediante las distintas posibilidades de instrumentos de gestión, ya sean consorcios, autoridades únicas o cual- quier otro instrumento de coordinación de las distintas modalidades de gestión de los transportes públicos regu- lares de viajeros.

Artículo 56. *Transporte interurbano.*

1. Se entiende por transporte interurbano aquel transporte regular de viajeros que se desarrolle y comuni- que núcleos poblacionales diferentes situados dentro de una misma isla, siempre que no sean de núcleos cercanos del centro urbano del mismo término municipal.
2. La competencia de planificación, administración, financiación y gestión del transporte interurbano compete a los Cabildos Insulares con sujeción a lo dispuesto en esta Ley, en particular en cuanto a modalidades de ges- tión, y en el marco de la ordenación básica externa, legis- lativa y reglamentaria, que corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias de conformidad con la legislación de régimen jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias.
3. El transporte interurbano formará parte del trans- porte insular integrado.

Artículo 57. *Transporte urbano.*

1. Se entiende por transporte urbano, aquel que se desarrolle en núcleos consolidados de población dentro de un mismo término municipal, así como el que comuni- que entre sí núcleos poblacionales diferentes situados en el mismo ámbito territorial municipal según se establezca reglamentariamente.
2. La competencia en la regulación, planificación, administración, financiación y gestión corresponde a los Ayuntamientos del municipio donde se desarrolle el transporte urbano. Los municipios serán competentes con carácter general para la gestión, inspección y sanción del transporte público urbano de viajeros que se lleve a cabo dentro de sus respectivos términos municipales. También serán competentes para la ordenación de los servicios, así como el establecimiento del régimen tarifa- rio, con sujeción a la normativa general sobre precios.
3. En los términos previstos en la legislación de la Comunidad Autónoma, la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias y los Cabildos Insula- res podrán delegar a los municipios funciones distintas de las expresadas en el artículo anterior, siempre que las mismas se presten íntegramente dentro del correspon- diente término municipal. Asimismo, podrán participar en la financiación del transporte urbano público regular de viajeros en los términos que se acuerden.
4. El transporte urbano regular de viajeros podrá integrarse en el servicio público de transporte insular integrado previo acuerdo de las administraciones promo- toras con el Cabildo Insular correspondiente, en el que se establecerán las obligaciones financieras de aquéllas.

Artículo 58. *Régimen jurídico del transporte urbano.*

1. Los preceptos de la presente Ley serán aplicables al transporte urbano en todo lo que no resulte incompati- ble con la especial naturaleza del mismo. Reglamentaria- mente podrán realizarse las adaptaciones del contenido de la misma que resulten necesarias conforme a la refe- rida naturaleza especial del transporte urbano.
2. Respetando las normas generales aplicables, los Ayuntamientos y los Cabildos Insulares podrán estable- cer condiciones específicas en relación con los servicios de transporte urbano e interurbano de viajeros.

Artículo 59. *Coordinación del transporte insular integrado.*

1. En caso de coincidencia de trayectos entre el transporte insular integrado, en cualquiera de sus moda- lidades, y el transporte urbano u otra no integrada en aquél, el Cabildo, previo acuerdo con el municipio afec- tado, establecerá un régimen específico que asegure una gestión unitaria mediante la constitución de una organiza- ción de naturaleza consorcial u otra modalidad que ase- gure esa ordenación conjunta, en el marco del Plan Terri- torial Especial Insular de Transportes.
2. La coordinación con el transporte insular inte- grado no determina la pérdida de la competencia munici- pal, pero su ejercicio y, en particular, las potestades de ordenación, tarifaria, inspección y sanción, se ejercerá por la organización que se constituya en el marco del citado planeamiento especial.
3. Cuando los servicios afecten a intereses que transciendan los puramente municipales, las competen- cias se ejercerán de forma coordinada entre los Ayunta- mientos y el Cabildo Insular y, en su caso, la Administra- ción Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, en el marco de lo que establece la legislación reguladora del régimen jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias y de esta Ley.
4. Aquellos municipios que compartan problemas de coordinación en su red de transporte público regular de viajeros, y con el fin de conseguir una ordenación uni- taria de los servicios de transportes podrán establecer, a través de convenios un régimen específico que tenga por finalidad la regulación de un sistema coordinado de pres- tación del transporte público regular de viajeros. Podrá asimismo encomendarse la referida ordenación unitaria a alguna entidad pública preexistente, siempre que resulte debidamente garantizado el respeto a la autonomía muni- cipal constitucionalmente reconocida.
5. La Administración Pública de la Comunidad Autó- noma de Canarias y los Cabildos Insulares podrán partici- par en los órganos de gobierno de las entidades supra- municipales a que se refiere el número anterior, siempre que sus competencias o intereses resulten afectados.

CAPÍTULO IV

## Transporte público discrecional

Artículo 60. *Requisitos.*

1. Los transportes públicos discrecionales de viaje- ros, mercancías o mixtos sólo podrán realizarse por las personas físicas o jurídicas que cumplan los requisitos sobre capacitación profesional, económica y honora- bilidad y demás condiciones señaladas en el artículo 13, y estén en posesión de la correspondiente autorización administrativa.
2. Las autorizaciones se otorgarán referidas a la empresa u operador solicitante, sin que las mismas con- dicionen ni el volumen de transporte permitido, ni los vehículos concretos con los que el mismo debe ser reali- zado; si bien, en aras a la calidad de la actividad de trans- porte, se podrá exigir un número mínimo de vehículos y fijar su antigüedad máxima.
3. Excepcionalmente, cuando concurran las circuns- tancias descritas en el artículo 30 de la presente ley y previo cumplimiento de los trámites allí descritos, el Gobierno podrá establecer, por un plazo determinado, un régimen de autorizaciones en el que se vinculen con vehí- culos concretos y, en su caso, se limite su antigüedad, se fije un número máximo y se restrinja la capacidad de carga, con los mecanismos de control que aseguren su cumplimiento.

Artículo 61. *Otorgamiento de autorizaciones.*

1. Las autorizaciones serán otorgadas por la Adminis- tración insular que se corresponda con la isla donde tenga su sede principal el transportista.
2. Excepcionalmente, previo informe técnico justifi- cativo, se podrán prever autorizaciones de transporte de ámbito territorial insular, especialmente cuando se den los supuestos descritos por el artículo 54.1, último inciso, de esta ley.

Artículo 62. *Tipos de autorizaciones.*

1. Reglamentariamente, de acuerdo con lo previsto en los artículos 60 y 61, se regularán las diferentes clases de autorizaciones en razón de las características del trans- porte realizado, en su caso, del tipo y condiciones del vehículo empleado, el número de plazas y/o capacidad de carga y el ámbito territorial o radio de acción de las auto- rizaciones.
2. Reglamentariamente, se determinará el régimen de otorgamiento, visado, modificación, suspensión, transmisión y extinción de las autorizaciones y las exigen- cias respecto a la antigüedad de los vehículos.

Artículo 63. *Prohibiciones y regulación de supuestos excepcionales.*

1. Los transportes a los que se refiere este Capítulo deberán ser ofertados y contratados por la capacidad total del vehículo y, en cualquier caso, sin pago individual.
2. Reglamentariamente se regularán los supuestos excepcionales, de carácter temporal, en los que por motivo de la colaboración con transportistas, eventual necesidad de intensificar el transporte ante acontecimien- tos que demande el mismo y cualesquiera otros simila- res, se deba producir una reiteración de itinerarios, calen- darios y horarios y/o el cobro individual.

Artículo 64. *Disposiciones específicas sobre el trans- porte discrecional de mercancías.*

1. Las autorizaciones de transporte discrecional de mercancías habilitarán para:
2. Realizar transporte con reiteración, o no, de itine- rario, calendario y horario.
3. Realizar en un mismo vehículo transporte en el que existan uno o varios remitentes, y uno o varios desti- natarios, siempre que se observen los requisitos estable- cidos en su caso por la Administración, en relación con el peso, volumen, homogeneidad y otras características de las cargas, así como, cuando proceda, el régimen tarifario aplicable.
4. Los transportes discrecionales de mercancías ten- drán en todo caso esta consideración aun cuando se pro- duzca una reiteración de itinerario, calendario o horario.
5. El reglamento a que se refiere el anterior artículo 62 deberá tener en cuenta las singularidades que presenta el transporte discrecional de mercancías, estableciendo cuantas medidas específicas sean necesarias para su ade- cuada ordenación.

CAPÍTULO V

## Transportes privados

Artículo 65. *Autorización administrativa.*

1. El transporte privado particular no estará sujeto a autorización. A estos efectos, se considera transporte pri- vado particular el dedicado exclusivamente a satisfacer necesidades personales y privadas de desplazamiento del titular del vehículo, sus familiares y personas que aquél consienta, sin la percepción de remuneración alguna directa o indirecta.
2. Sólo están sujetos a autorización administrativa aquellos transportes privados complementarios que se realicen como complemento a la realización de una activi- dad empresarial cuyo objeto no sea principalmente el transporte o que resulte necesaria o adecuada para la correcta prestación de la misma, debiendo ser proporcio- nal el número y capacidad de los vehículos al volumen de negocio de la actividad principal.

Con carácter excepcional, las empresas cuya actividad principal sea el transporte podrán disponer de vehículos para la reparación y mantenimiento de su flota, así como para el desplazamiento de sus trabajadores, previa autori- zación como transporte privado complementario.

Reglamentariamente se establecerán los supuestos de exoneración de la autorización cuando el vehículo presente un número reducido de plazas o una capacidad de carga limitada a los transportes cuando por sus características o ámbitos de actuación, supongan una escasa incidencia en el conjunto del sistema canario del transporte.

1. En ningún caso el transporte escolar podrá reali- zarse como transporte privado complementario.

Artículo 66. *Condiciones.*

* 1. Los transportes privados complementarios previs- tos en el número 2 del artículo anterior deberán cumplir, además del requisito establecido en dicho artículo, las condiciones siguientes de manera conjunta:
1. Tratándose de transporte de viajeros, los usuarios deberán tener un vínculo laboral con la empresa, en los términos que se regule reglamentariamente.
2. Si se trata de transporte de mercancías, éstas debe- rán pertenecer a la empresa o bien haber sido vendidas, producidas, transformadas o reparadas por aquéllas.
3. Los vehículos utilizados por las empresas deberán ser propiedad de las mismas, debiendo estar matricula- dos a su nombre, o disponer de los mismos en régimen de «leasing» o «renting», respetando las formalidades establecidas en esta ley y en la normativa de desarrollo.
4. Los vehículos han de estar conducidos, en todo caso, por el personal propio de la empresa, debiendo cum- plirse los requisitos que se fijen reglamentariamente.
5. El transporte no puede ser contratado ni facturado independientemente.
6. El número de vehículos y su capacidad de carga o de plazas y demás características han de guardar corres- pondencia con la naturaleza y volumen de la actividad de la empresa.
	1. El transporte realizado incumpliendo cualquiera de las condiciones establecidas en el apartado anterior se someterá al régimen jurídico previsto para el transporte público.
	2. Reglamentariamente se regularán las clases y el régimen de otorgamiento, visados, modificación, suspen- sión, transmisión y extinción de las autorizaciones referi- das al transporte privado complementario.

CAPÍTULO VI

## Disposiciones particulares sobre determinados tipos de transportes

SECCIÓN 1.ª TRANSPORTE A LA DEMANDA

Artículo 67. *Definición.*

1. Se considera transporte a la demanda los servicios de transporte regulares de determinadas categorías de pasajeros a petición de éstos, directamente o a través de entidades que los representen, o de las empresas en que trabajen, excluyendo a los demás pasajeros, de acuerdo con unas frecuencias, trayectos, paradas, incluso perío- dos temporales de prestación, previamente pactados y determinados. El carácter regular de este transporte no se verá afectado porque la organización o condiciones de prestación se adapte a las necesidades variables de los pasajeros.
2. Excepcionalmente, cuando se adopten las medidas de salvaguardia recogidas en la presente Ley se podrá extender el régimen de transporte a la demanda a los servi- cios discrecionales de pasajeros y de mercancías.
3. Las empresas con centros de trabajo de más de doscientos trabajadores deberán ofrecerles un servicio de transporte a la demanda con el objetivo de contribuir a los objetivos de movilidad previstos en esta Ley y los planes que los desarrollen. Reglamentariamente se establecerán las condiciones de realización de este transporte, que, en todo caso, se podrá llevar a cabo con medios propios, o mediante su contratación con un operador de transporte público.
4. En todo caso, el transporte escolar queda excluido de esta clase de transporte, rigiéndose por lo dispuesto en esta Ley y su normativa específica.

Artículo 68. *Requisitos.*

1. Para la prestación de servicios de transporte a la demanda será preciso obtener previamente una autoriza- ción especial de la Administración competente según el carácter urbano o insular del trayecto. Dicha autorización se otorgará a las empresas que acrediten haber convenido con los usuarios o, en su caso, con sus representantes, la realización del transporte a través del correspondiente con- trato o precontrato; siempre que estas empresas cumplan con lo previsto en el artículo 13 de la presente ley, dispon- gan de vehículos adecuados para atender el servicio, y se compruebe que el transporte pactado no es coincidente con los servicios prestados por el concesionario de servicio público de la zona, si lo hubiera.
2. Las autorizaciones especiales establecerán las condiciones de prestación y tendrán igual vigencia que el contrato suscrito con los usuarios salvo en el caso de cen- tros de trabajo. Los cambios precisos para adaptarse a las necesidades de los usuarios deberán ser comunicados a la Administración competente.
3. Como excepción al régimen expuesto, quienes dispongan de un título habilitante para la prestación de servicios de taxi y dentro del ámbito territorial al que se refiera podrán prestar los servicios de transporte a la demanda a que se refiere esta Sección. No obstante, la realización de esta clase de servicios no puede compu- tarse para el otorgamiento por los Ayuntamientos de nuevas licencias de taxi. Igualmente, esta clase de trans- porte podrá ser realizada por quienes dispongan de una autorización de transporte discrecional de viajeros.

SECCIÓN 2.ª TRANSPORTES TURÍSTICOS

Artículo 69. *Transportes turísticos públicos.*

1. Son transportes turísticos los transportes públicos realizados con finalidad turística, de ocio y recreo, oferta- dos y contratados para la satisfacción de necesidades de desplazamiento de personas que tengan la condición de usuarios turísticos conforme son definidos en la legisla- ción sobre ordenación del turismo de Canarias.
2. Los transportes previstos en el número anterior que excepcionalmente podrán realizarse con reiteración de itinerario, horario y calendario, serán objeto de regula- ción de acuerdo con lo establecido en el artículo 63.2 de la presente ley, y en ningún caso, podrá sustituir al trans- porte público regular de viajeros.

En dicha regulación se contemplará, asimismo, el régimen aplicable a los vehículos especiales provistos de remolques que se destinen al transporte de viajeros en circuitos que ofrezcan interés turístico, de ocio o recreo.

Artículo 70. *Requisitos.*

1. Las empresas dedicadas al transporte turístico público deberán estar amparadas por autorizaciones de transporte discrecional de viajeros.
2. En los recorridos y excursiones turísticos deberá acompañar a los usuarios en todo momento, bajo la exclusiva responsabilidad de la entidad contratante, un guía de turismo debidamente habilitado en los términos que establezca la normativa específica reguladora de las actividades turístico-informativas.

En los desplazamientos en los que no se proporcione a los usuarios información u orientación turística en materia cultural, artística, histórica, geográfica o relativa a los recursos naturales, sólo deberá acompañar a dichos pasajeros en los trayectos un representante de la entidad contratante, que haga las funciones de acompañamiento y mera asistencia.

1. Reglamentariamente se establecerán las condicio- nes especiales a las que quedan sometidas este tipo de transporte, en particular los estándares mínimos de cali- dad de los servicios y las condiciones de los vehículos, en aras a ofrecer la mejor calidad posible a los usuarios de estos transportes.
2. Las empresas debidamente autorizadas para la realización del transporte turístico deberán, con carác- ter previo a la realización del mismo con reiteración, comunicarlo formalmente a la Administración compe- tente.

Artículo 71. *Transportes turísticos, de ocio y recreo, pri- vados complementarios.*

Cuando los hoteles acrediten la máxima categoría turística de cinco estrellas y el resto de los requisitos exi- gidos por la normativa turística, podrán realizar trans- porte privado complementario turístico para el desplaza- miento de sus clientes, cuando se acredite la insuficiencia o inadecuación de los servicios de transporte público autorizados en la isla. A estos efectos, previa obtención de autorización de transporte privado complementario, cada hotel podrá disponer de un vehículo, de cinco pla- zas, incluido el conductor, de longitud mínima de 5,05 metros, categoría turismo.

Artículo 72. *Transportes de ocio y recreo privados com- plementarios.*

1. Cuando la realización de actividades de ocio y recreo, requiera no solo el desplazamiento de los clien- tes, sino también el desplazamiento de material especia- lizado para llevarlas a cabo, como piraguas, tablas de surf, equipos de buceo, parapente y otros, con vehículos adaptados a la actividad, las empresas autorizadas de acuerdo con la legislación turística vigente podrán reali- zarlas por sí mismas previa obtención de una autorización de transporte privado complementario. En todo caso, los vehículos adaptados deben ser de carácter mixto, con las zonas de pasajeros y carga totalmente independientes, en habitáculos separados sin posibilidad de comunicación entre ellas, y con una capacidad máxima de 9 personas, incluido el conductor, y con una capacidad de carga máxima de 3.5 kg, de MMA; el coste de este transporte debe formar parte del total percibido por la actividad con- tratada; y la autorización queda limitada a trayectos entre la sede de la empresa, los establecimientos hoteleros de hospedaje de los clientes y los lugares de realización de la actividad de ocio o recreo, con exclusión expresa de otros trayectos y, en especial, de los servicios a puertos y aeropuertos.
2. Reglamentariamente se establecerán los demás

requisitos que deben cumplirse en los dos supuestos anteriores, con particular atención, en el caso de los trans- portes de ocio y recreo en vehículos adaptados, al mínimo de actividad que debe ser desarrollada para poder aco- gerse a este régimen y la necesaria proporción y vincula- ción del número y caracteres de los vehículos con la acti- vidad principal.

SECCIÓN 3.ª TRANSPORTES OFICIALES

Artículo 73. *Definición y requisitos mínimos.*

1. Son oficiales los transportes realizados por la pro- pia Administración Pública, por las entidades públicas dependientes o vinculadas a la misma y, en general, por las Instituciones públicas, como actividad integrada en su funcionamiento habitual para satisfacer necesidades de desplazamiento de personas y mercancías generadas por

la actividad estricta y exclusivamente administrativa de su organización.

A estos efectos se considera actividad administrativa las actuaciones de gestión realizadas dentro del ámbito competencial de cada Administración, entidad o institu- ción pública.

1. Los transportes oficiales no requieren autoriza- ción administrativa, quedando sometidos, asimismo, a las normas sobre el régimen patrimonial aplicable a la Administración Pública correspondiente y a las específi- cas que establezcan los órganos que los gestionan.
2. No tendrá la consideración de transporte oficial el que realicen las empresas públicas, debiendo obtener bien una autorización de transporte privado comple- mentario, o bien una autorización de transporte discre- cional.

SECCIÓN 4.ª TRANSPORTE SANITARIO

Artículo 74. *Definición y requisitos mínimos.*

1. Se considera transporte sanitario aquel que tiene por objeto el traslado de personas enfermas o accidenta- das, con origen o destino en un centro sanitario, y el que se realice para el desplazamiento de personal y equipos sanitarios con la finalidad de prestar asistencia técnico- sanitaria en ruta, así como cualquier otro que se realice por motivos sanitarios, en vehículos especialmente acon- dicionados al efecto, concurriendo causas justificadas que aconsejen su utilización.
2. El régimen de servicio de transporte sanitario, cualquiera que sea su modalidad y capacidad, puede ser:
3. Público: es el que se realiza por cuenta ajena mediante retribución económica, con vehículos de su propiedad, arrendados en régimen de «leasing», «ren- ting», o en cualquier otra modalidad de arrendamiento sin conductor de acuerdo con la normativa vigente en la materia.
4. Privado: es el que se realiza, como actividad com- plementaria a la principal, no percibiéndose retribución independiente alguna por el transporte, por entidades benéficas sin ánimo de lucro; por empresas o estableci- mientos cuya actividad principal sea distinta al transporte sanitario para el traslado de sus pacientes accidentados o enfermos; por los centros hospitalarios para sus propios pacientes; y por las entidades asistenciales privadas para sus asegurados. Los vehículos con los que se presten los servicios han de ser propios o arrendados de acuerdo con la normativa aplicable en la materia.
5. Oficial: es el que se realiza, con vehículos de su propiedad, por organismos de la Administración Pública, para cubrir las necesidades sanitarias y asistenciales de su competencia, resultándoles de aplicación lo previsto en el artículo 73 de esta Ley.
6. Para la realización de transporte sanitario será necesaria la obtención previa de autorización administra- tiva para cada vehículo, sea de transporte público discre- cional o de transporte privado complementario, siempre que, además de los generales, se reúnan los requisitos subjetivos y objetivos que se establezcan por el Gobierno de Canarias a propuesta de las Consejerías competentes en las materias de sanidad y transportes.
7. Todos los vehículos sanitarios deberán contar ade- más con una certificación técnico-sanitaria para la realiza- ción de transporte sanitario, expedida por la Consejería competente en materia de sanidad.
8. Para la obtención de dicha certificación, los vehí- culos sanitarios deben reunir las condiciones técnico- sanitarias y de personal que se establezcan reglamenta- riamente.

SECCIÓN 5.ª TRANSPORTE FUNERARIO

Artículo 75. *Definición y requisitos mínimos.*

* 1. Se considera transporte funerario aquel que con exclusividad se dedique al transporte de cadáveres hasta el lugar en que se realice el enterramiento o cremación y, en general, todo traslado de los mismos en vehículos cali- ficados como «fúnebres», propiedad de empresas que se dediquen a la actividad de pompas fúnebres.
	2. Para la realización de transporte funerario será preciso disponer de la pertinente licencia municipal y la autorización como transporte privado complementario, siempre que se reúnan los requisitos subjetivos y objeti- vos que establezca la legislación básica y la que apruebe el Gobierno de Canarias.

SECCIÓN 6.ª TRANSPORTE ESCOLAR

Artículo 76. *Definiciones.*

1. Es transporte escolar el que, efectuado de forma habitual, tiene por objeto el traslado de alumnos desde centros de enseñanza o guarderías con destino a los mis- mos, siempre que la edad de al menos un tercio de los alumnos transportados sea inferior a dieciséis años al comienzo del curso escolar.
2. Se incluye en el concepto anterior, el traslado de alumnos con motivo de las actividades extraescolares y complementarias debidamente programadas y organiza- das en los centros de enseñanza o guarderías.

Artículo 77. *Requisitos.*

1. Las empresas y, en su caso los vehículos, que rea- licen servicios de transporte escolar deberán estar provis- tos de autorización del correspondiente Cabildo Insular para la realización de transporte público discrecional de viajeros cuyo radio de acción cubra el recorrido total de aquél y, además, contar con una autorización de la citada corporación que les habilite expresamente para la realiza- ción de transporte escolar, la cual se otorgará a su titular siempre que los vehículos que emplee reúnan las condi- ciones técnicas y de seguridad exigidas por la normativa de aplicación y haya convenido previamente con los representantes de los usuarios de dichos transportes la realización de los mismos según se acredite con la pre- sentación de contrato o precontrato.
2. Respecto al transporte escolar, tendrán la conside- ración de representantes de los usuarios los órganos admi- nistrativos competentes en materia de educación, los pro- pietarios o directores de los centros escolares y guarderías privados o los representantes de las asociaciones y federa- ciones de padres de alumnos de dichos centros.
3. Excepcionalmente podrá otorgarse autorización especial para la realización de transporte escolar a vehícu- los que no dispongan de autorización discrecional siempre que el transporte discurra en zonas rurales de difícil acceso o en ámbitos de limitada demanda y previa constatación por la Administración concedente de la falta de oferta de ese servicio a un coste, –situado a un precio medio del mercado– por los operadores de transporte público discre- cional autorizados, y siempre que los vehículos reúnan las condiciones técnicas y de seguridad exigibles.

En estos casos, no será preciso reunir los requisitos de capacitación profesional para acceder a la autorización aunque los vehículos deberán reunir las condiciones técnicas y de seguridad exigibles para el transporte discrecional.

El radio de acción de estas autorizaciones estará limi- tado al ámbito territorial por donde discurra el servicio y limitado temporalmente a un curso escolar.

1. Las condiciones y requisitos mínimos exigibles a los transportes escolares serán los previstos en la norma- tiva estatal básica, sin perjuicio de los que se puedan establecer por la Comunidad Autónoma de Canarias en ejercicio de sus competencias.

SECCIÓN 7.ª TRANSPORTE ADAPTADO

Artículo 78. *Definición y requisitos mínimos.*

1. Se considera transporte adaptado aquel que es realizado en vehículos homologados, especialmente adaptados a las necesidades físicas o psíquicas de los viajeros y, en su caso, para transportar los medios especí- ficos que necesitan. En particular, se considera transporte adaptado, el transporte sociosanitario, entendido como aquél que tiene por objeto el traslado de personas que por razones derivadas de su edad, condiciones físicas, sociales o económicas, que las hagan dependientes, requieran de vehículos acondicionados a sus necesida- des, concurriendo causa justificada que aconseje su utili- zación.
2. El transporte adaptado puede ser realizado como transporte público discrecional, como transporte a la demanda, como transporte escolar e, incluso, si se cumplen sus condiciones, transporte privado complementario.
3. Los reglamentos que desarrollen cada una de las modalidades de transporte descritas establecerán las condiciones específicas que deben cumplirse para reali- zar el transporte adaptado.

SECCIÓN 8.ª TRANSPORTE DE AUXILIO-RESCATE

Artículo 79. *Definición y requisitos mínimos.*

1. Se considera transporte de auxilio rescate aquel que es realizado mediante grúas de auxilio, rescate y transporte de vehículos averiados o accidentados que carguen vehículos sobre su plataforma o los remolquen elevándolos parcialmente o que transporten otros vehícu- los que por sus especificaciones técnicas no sean suscep- tibles de circular por sus propios medios en vías urbanas o interurbanas.
2. Para la prestación de los servicios de transporte de auxilio-rescate se requerirá una autorización especial de la administración competente siempre que el solici- tante cumpla lo establecido en el artículo 13 de la presente Ley y disponga de vehículos adecuados para atender el servicio, sin limitación de éstos por peso o carga, que se regirá por la norma o ficha técnica que corresponda.
3. Reglamentariamente se establecerá la creación de un registro especial de la actividad de transporte de auxi- lio-rescate, así como la articulación de los permisos y condiciones especiales que requiera el ejercicio de este modo de transporte en el marco de la Unión Europea.

CAPÍTULO VII

## Transporte en taxis

Artículo 80. *Definición.*

1. A los efectos de esta Ley se entiende por:
2. Servicios de taxi: el transporte de viajeros con vehículos de una capacidad de hasta nueve plazas, incluida el conductor, que se efectúa por cuenta ajena mediante el pago de un precio, disponiendo de la licencia o autorización preceptiva.
3. Servicios urbanos de taxi: los servicios de taxi que transcurren íntegramente por el término municipal de un único municipio. También tienen esta consideración los

servicios que se presten en áreas metropolitanas o en zonas de prestación conjunta establecidas a este efecto.

1. Servicios interurbanos de taxi: los que no están comprendidos en la definición del anterior apartado.
2. Los servicios de taxi se rigen por lo dispuesto en esta Ley, en los reglamentos que la desarrollen, así como por las Ordenanzas aprobadas por los municipios o por la entidad pública competente en las áreas de prestación conjunta y en las zonas sensibles.

Artículo 81. *Principios.*

El ejercicio de la actividad de transporte de taxi se somete a los siguientes principios:

1. La intervención administrativa fundamentada en la necesaria garantía de interés público para la consecu- ción de un nivel óptimo de calidad en la prestación del servicio.
2. El equilibrio económico de la actividad y la sufi- ciencia del servicio que se concretan en la limitación del número de autorizaciones y licencias de la actividad y el establecimiento de tarifas obligatorias.
3. La universalidad, accesibilidad, continuidad del servicio y el respeto de los derechos de los usuarios.

Artículo 82. *Títulos habilitantes.*

1. Para la realización de transporte público discrecio- nal en taxis será preciso estar en disposición de las correspondientes licencia municipal que le habilite para la prestación de servicio urbano en el municipio concedente y la autorización administrativa de transporte discrecional expedida por los Cabildos Insulares para la prestación de servicios interurbanos.
2. El Gobierno de Canarias regulará la expedición de dichos títulos administrativos de modo que se garantice la coordinación en su otorgamiento, se adecue el número a las necesidades de cada ámbito territorial de prestación, y se valore como mérito preferente la previa dedicación profesional en régimen de trabajador asalariado.
3. Igualmente, mediante reglamento se establecerán las condiciones de vigencia, suspensión, transmisión y extinción de las licencias de los servicios de taxis, incluida la obligación de comunicación previa de la transmisión, con indicación de sus condiciones económicas, los dere- chos de tanteo y retracto en la transmisión a favor de la Administración y los supuestos de rescate de los títulos habilitantes.
4. La pérdida o retirada por cualquier causa legal de la licencia de transporte urbano o de la autorización de transporte interurbano dará lugar a la revocación de la autorización o licencia a la que estuviese vinculada, salvo que el órgano administrativo competente decidiese otra cosa sobre la base de las excepciones que se establecen en el siguiente artículo.
5. A los efectos del cumplimiento de lo que dispone el número anterior, las Administraciones Públicas impli- cadas deberán comunicarse las incidencias que afecten a la validez y eficacia de los títulos administrativos que otorguen.

Artículo 83. *Titularidad de las licencias y autorizaciones.*

1. Solo podrán ser titulares de licencias o autoriza- ciones las personas físicas, quedando excluidas las per- sonas jurídicas, comunidades de bienes o cualquier otra. Una misma persona física no podrá ser titular de más de una licencia y/o autorizaciones. Cada licencia estará refe- rida a un vehículo concreto identificado por su matrícula, sin perjuicio de otros datos que sean exigibles. No obs- tante, en los municipios de más de doscientos mil habi-

tantes de derecho y con más de mil licencias de taxis, una misma persona física podrá ser titular hasta de cinco licencias y/o autorizaciones.

1. El reglamento a que se refiere el anterior artículo establecerá los requisitos objetivos y subjetivos que deben ser cumplidos para la obtención de la licencia o autorización del servicio de taxi.

Artículo 84. *Condiciones de prestación.*

1. Las condiciones mínimas de prestación de los ser- vicios de taxi son las siguientes:
2. Los servicios deberán iniciarse en el término munici- pal al que corresponde la licencia de transporte urbano. Se entenderá por inicio del servicio el lugar donde son recogi- dos, de forma efectiva, los pasajeros, y con independencia del punto en el que comience el cobro de la tarifa o el lugar y sistema de contratación del servicio. Cuando se trate de un servicio contratado por radio-taxi, teléfono u otra modalidad de comunicación electrónica, se considerará iniciado en el lugar y momento en que el vehículo proceda al traslado para la recogida de los usuarios, con independencia del momento en que comience el cobro de la tarifa o el lugar y sistema de contratación.
3. El servicio de taxi puede ser prestado personal- mente por los titulares de la licencia o mediante la contra- tación de conductores asalariados. En este último caso, las personas contratadas han de tener el certificado habi- litante para ejercer la profesión. Queda prohibida la con- tratación de personas que carezcan del correspondiente certificado. Mediante reglamento se establecerán las con- diciones que deben cumplirse para obtener el citado cer- tificado, los conocimientos teóricos y prácticos exigibles, el procedimiento de verificación de los mismos, las condi- ciones de vigencia, suspensión, y extinción de estas habi- litaciones. La verificación de los conocimientos, la expedi- ción y el control de la certificación corresponde a los Ayuntamientos; salvo cuando la licencia tenga ámbito insular en que dichas competencias corresponderán a los Cabildos Insulares.
4. Los vehículos con licencia pueden ser sustituidos por otros previa autorización del Ayuntamiento compe- tente puesta en conocimiento del Cabildo Insular, siempre que el sustituto sea más nuevo que el sustituido y cumpla la totalidad de requisitos de calidad y servicios que sean exigibles. No obstante, en el caso de accidente o avería grave, con un tiempo de reparación superior a quince días, el titular del vehículo podrá continuar prestando el servicio, durante un plazo máximo de dos meses, con un vehículo similar al accidentado, que cumple la totalidad de los requisitos de calidad y servicio exigidos por la nor- mativa, con excepción de la antigüedad. En los supuestos en que por siniestro total, avería irreparable u otras cau- sas, se proceda a la sustitución del vehículo dentro del plazo máximo de antigüedad que reglamentariamente se establezca para que un vehículo se inicie en la actividad de taxi, no será de aplicación la obligatoriedad de que el vehículo sustituto sea más nuevo que el sustituido.
5. Los servicios de taxi han de llevarse a cabo mediante la contratación global de la capacidad total del vehículo.
6. Todos los vehículos que presten servicios de taxi deben estar equipados con un aparato taxímetro debida- mente comprobado, precintado y homologado, cuyo fun- cionamiento sea correcto, de acuerdo con la normativa vigente. Igualmente, todos los vehículos deben disponer de un módulo exterior que indique en el interior y en el exterior del mismo tanto la disponibilidad del vehículo como su tarifa.
7. Las entidades públicas competentes regularán mediante norma reglamentaria los siguientes aspectos del servicio:
8. Las condiciones de estacionamiento, de los tur- nos en las paradas y de la circulación de los vehículos en las vías públicas.
9. La normativa relativa a la explotación de las licen- cias de taxi en cuanto a los turnos, los días de descanso y las vacaciones.
10. Las condiciones exigibles a los vehículos en cuanto a seguridad, capacidad, confort y prestaciones.
11. Las normas básicas sobre indumentaria y equipa- miento de los conductores.
12. Las condiciones específicas sobre publicidad exterior e interior del vehículo.
13. La información mínima de los transportes y tarifas en los puntos de llegada de turistas (puertos y aeropuer- tos), así como en los Puntos de Información Turísticos.
14. Cualquier otra de carácter análogo a las anterio- res referida a la condiciones de prestación de los servicios de taxi y, en particular, a su calidad y adaptación a la demanda de los usuarios.

En lo que sea compatible, resultará aplicable la regla- mentación vigente sobre licencias municipales.

1. En cuanto a las tarifas, su determinación y exigen- cia se somete a lo siguiente:
2. Las tarifas serán fijadas por el Ayuntamiento, en el caso de las urbanas, y por el Gobierno de Canarias en el caso de las interurbanas y las correspondientes a zonas de prestación conjunta y áreas sensibles. En todo caso, su aprobación queda sujeta a la legislación sobre precios autorizados.
3. Las tarifas deben garantizar la cobertura del coste real del servicio en condiciones normales de productivi- dad y organización, y permitirán una adecuada amortiza- ción y un razonable beneficio industrial, debiendo ser revisadas cuando se produzca una variación en los costes que altere significativamente el equilibrio económico.
4. Las tarifas son obligatorias para los titulares de las licencias y autorizaciones, los conductores y los usuarios. Reglamentariamente se fijarán los supuestos excepcio- nales en que sea admisible el concierto del precio por el servicio, que requerirá constancia escrita del precio pac- tado y que se lleve a bordo ese documento. Queda expre- samente prohibido el cobro de suplementos que no estén previstos en la normativa vigente ni amparados por el título administrativo habilitante.
5. Las tarifas aplicables serán visibles para el usuario desde el interior del vehículo; e incluirán, además, las tari- fas especiales y los suplementos que estén autorizados.
6. Mediante los análisis que lo justifiquen y los proce- dimientos de fijación de precios correspondientes, que se fijarán reglamentariamente, se podrá establecer la posibili- dad de la implantación de tarifas únicas equivalentes entre varios municipios, a solicitud de los mismos. Se entiende por tarifas únicas equivalentes aquellas que no apliquen separadamente los distintos conceptos (bajada de bandera, distancia franquiciada, precio por km/h recorrido y suple- mento) que constituyan a su vez distintas combinaciones según trayectos urbanos, interurbanos, días y horarios de prestación. Todos éstos pueden agruparse y convertirse en costes equivalentes a un número menor de conceptos, como bajada de bandera y precio km/h.

Artículo 85. *Zonas de prestación conjunta.*

1. Cuando se produzca una interacción de tráfico entre uno o varios municipios, el Cabildo Insular, de oficio o previa solicitud de los Ayuntamientos afectados, oídos los representantes de los taxistas y de los usuarios afecta- dos, y, en el primer caso, también los Ayuntamientos,

podrá crear zonas de prestación conjunta, que permitan a los vehículos residenciados en los mismos que dispon- gan de los preceptivos títulos habilitantes la prestación de servicios en todo el ámbito territorial de dichas zonas, así como los correspondientes órganos o entidades que con- trolen y gestionen las mismas.

1. En estos casos, no será de aplicación lo previsto en el artículo anterior sobre el inicio del servicio, que podrá serlo en cualquiera de los municipios comprendi- dos en la zona de prestación conjunta.

Artículo 86. *Áreas sensibles.*

1. Los Cabildos Insulares, previa audiencia a los Ayuntamientos afectados y oídos los representantes de los taxistas y de los usuarios, declararán como áreas sen- sibles aquellos puntos específicos tales como puertos, aeropuertos, intercambiadores, estaciones de transporte y similares que sean de interés general y en los que se genere un tráfico importante que afecte a las comunica- ciones entre distintos municipios, a la conexión entre islas o a la atención a los turistas. En ellas se podrán esta- blecer un régimen especial de recogida de viajeros fuera del término municipal.
2. Los Cabildos Insulares, previa audiencia a los Ayuntamientos interesados, los representantes del sector y de los usuarios, establecerán el régimen aplicable en los casos de intensificación temporal u ocasional de la demanda de taxis motivada por la celebración de aconte- cimientos culturales, deportivos, artísticos, feriales o simi- lares, cuando resulten insuficientes las unidades autoriza- das en el municipio en que se produzca dicho incremento circunstancial o temporal de la demanda.

Artículo 87. *De los usuarios del taxi.*

Las administraciones públicas deberán mantener informados a los usuarios de las condiciones en que se prestan los servicios de transporte por taxi, objeto de la presente ley.

CAPÍTULO VIII

## Medidas de control

SECCIÓN 1.ª MEDIDAS Y DOCUMENTOS DE CONTROL

Artículo 88. *Tacógrafo.*

1. Será preceptiva la instalación y utilización en los vehículos dedicados a los transportes públicos y privados complementarios de viajeros y de mercancías de un apa- rato homologado de control y registro de la velocidad, distancias recorridas, tiempos de conducción y marcha de los mismos, y tiempos de descanso.
2. Quedan excluidos de esta obligación los vehículos de transporte de viajeros a que se refieren los artículos 4 y 13 del Reglamento (CEE) 3820/85, del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, con la excepción de las letras a) y h) de su número 1, de acuerdo con la Directiva 2006/22, de 15 de marzo.

Artículo 89. *Documentos de control.*

1. Las autorizaciones de transporte y demás docu- mentos que se determinen por esta ley o por el regla- mento que la desarrolle deberán llevarse a bordo de los vehículos en todo momento debidamente cumplimenta- dos y tendrán que exhibirse a requerimiento de los fun- cionarios que realicen funciones de inspección de los transportes y de las fuerzas de apoyo a los mismos.

Excepcionalmente, el reglamento referido podrá estable- cer los documentos exonerados de ser llevados a bordo en la medida que su comprobación pueda ser realizada con la misma seguridad a través de las nuevas tecnolo- gías de la información.

1. Los vehículos en que los referidos servicios se realicen deberán, por su parte, encontrarse señalizados mediante los rótulos y distintivos que, para la exacta iden- tificación de las características del servicio o del título habilitante a cuyo amparo se prestan, sean exigidos reglamentariamente.
2. Las personas que realicen los servicios y activida- des previstos en esta Ley deberán cumplimentar y con- servar en su domicilio empresarial, durante el plazo que se establezca, la documentación de carácter administra- tivo o estadístico que, en su caso, se determine reglamen- tariamente. En particular la relacionada con los tiempos de trabajo, conducción y descanso que facilite el tacó- grafo a partir de su entrada en vigor y la prevista en mate- ria de control de jornada y tiempos de trabajo estipulados, en su caso, en los correspondientes marcos laborales.
3. Igualmente, las empresas que presten transporte público regular de viajeros deberán someterse además a los mecanismos de control que establezca la Consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia de transporte para conocer los servicios prestados y el número de usuarios de los mismos.

En particular, 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, gestio- nándola como una división contable independiente, dis- tinta de cualquier otra actividad que realicen, esté o no relacionada con el transporte de viajeros.

SECCIÓN 2.ª CONTROL DE LICENCIAS Y AUTORIZACIONES PROVENIENTES DE OTROS ÁMBITOS

Artículo 90. *Vehículos no domiciliados en Canarias.*

Las Administraciones Públicas canarias, en sus res- pectivos ámbitos competenciales, serán responsables de verificar que los titulares de vehículos provistos de licen- cia comunitaria de transporte internacional, de igual modo que los autorizados por otras Comunidades Autó- nomas, cumplan las exigencias establecidas por la nor- mativa comunitaria, estatal y de la Comunidad Autónoma de Canarias, para la realización de esos servicios de trans- porte, en particular, la que desarrolle la disposición adi- cional octava de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordena- ción de los Transportes Terrestres.

TÍTULO IV

**Actividades complementarias y auxiliares**

CAPÍTULO ÚNICO

## Clases

SECCIÓN 1.ª AGENCIAS DE TRANSPORTES

Artículo 91. *Definición y regulación.*

1. Tendrán la consideración de agencias de transpor- tes las personas físicas o jurídicas que se dediquen a las funciones de mediación entre los usuarios del transporte público de mercancías y los transportistas por carretera por cualquier medio de transporte, incluida toda actividad de intervención en la contratación de dichos transportes

públicos como organizaciones interpuestas entre usua- rios y transportistas, y las funciones de gestión, informa- ción, oferta, organización de cargas y servicios precisas para la contratación de los transportes.

1. Las agencias de transporte deberán contratar en nombre propio tanto con el transportista como con los usuarios o cargadores.
2. La actividad de agencia de transportes podrá ser realizada por las personas físicas y jurídicas que obtengan la correspondiente autorización administrativa, previo cumpli- miento de los requisitos establecidos en el artículo 13 de esta Ley. Reglamentariamente se establecerá la clasifica- ción de las agencias de transporte y el régimen jurídico de otorgamiento, modificación, extinción y visados de las autorizaciones.

SECCIÓN 2.ª CENTROS DE INFORMACIÓN, CONTRATACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE CARGAS

Artículo 92. *Definición, creación y funcionamiento.*

1. Tendrán la consideración de centros de informa- ción, contratación y distribución de cargas los puntos de encuentro entre la oferta y la demanda que realicen fun- ciones de información y canalización del mercado. En ningún caso podrán participar en nombre propio en la contratación de los transportes.
2. Las Administraciones Públicas promoverán la creación de estos centros en el marco de lo que establez- can las Directrices de Ordenación de Infraestructuras y, para cada isla, el Plan Territorial Especial de Transportes.
3. Reglamentariamente se establecerá el régimen de autorización, sus normas de funcionamiento y la partici- pación en los mismos de los representantes de los trans- portistas y usuarios.

SECCIÓN 3.ª ALMACENISTA-DISTRIBUIDOR

Artículo 93. *Definición y regulación.*

1. Son almacenistas-distribuidores las personas físi- cas o jurídicas que reciben en depósito en sus almacenes o locales mercancías o bienes ajenos, realizan en relación con los mismos las funciones de almacenaje, ruptura de cargas, u otras complementarias que resulten necesarias, y llevan a cabo o gestionan la distribución de los mismos, de acuerdo con las instrucciones de los depositantes.
2. Los almacenistas-distribuidores podrán llevar a cabo la distribución de las mercancías de acuerdo con las dos siguientes modalidades:
3. Con vehículos propios amparados por autoriza- ciones de transporte público de las que sean titulares.
4. Contratando la realización del transporte en nom- bre propio con transportistas debidamente autorizados para llevarlo a cabo.
5. Para realizar la actividad de almacenistas-distri- buidores, será preciso estar en posesión de la correspon- diente autorización administrativa que habilite para la misma.

Dicha autorización determinará, de conformidad con lo que reglamentariamente se establezca, las condiciones concretas de ejercicio de la actividad.

SECCIÓN 4.ª TRANSITARIOS

Artículo 94. *Definición y regulación.*

1. Son transitarios las personas físicas o jurídicas que organicen los transportes internacionales y en todo caso de aquellos que se efectúen en régimen de tránsito aduanero, realizando las siguientes funciones:
	1. La contratación en nombre propio con el transpor- tista, en calidad de cargador, del transporte que haya con- tratado, también en nombre propio, con el cargador efec- tivo frente al que ostentará la condición de transportista.
	2. La recepción y puesta a disposición del transpor- tista designado por el cargador, de las mercancías a ellos remitidas como consignatarios.

El transitario podrá realizar las funciones previstas en los apartados a) y b) anteriores, en relación con transpor- tes internos, siempre que los mismos supongan la conti- nuación de un transporte internacional cuya gestión se les haya encomendado.

1. Para la realización de la actividad de transitario será preciso disponer de la correspondiente autorización administrativa previo cumplimiento de los requisitos esta- blecidos en el artículo 19 de la presente Ley y las condicio- nes para el ejercicio que se fijen reglamentariamente.

SECCIÓN 5.ª ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS

Artículo 95. *Requisitos.*

1. Las personas físicas o jurídicas que se dediquen o pretendan dedicarse a la actividad de arrendamiento de vehículos, de tres o más ruedas, incluidos los especiales, deberán contar con una autorización administrativa que las habilite específicamente para la realización de dicha actividad.
2. Quedan exceptuados del cumplimiento del requi- sito previsto en el apartado anterior:
3. Las operaciones de arrendamiento financiero con opción de compra, incluido el «renting».
4. El arrendamiento de remolques y semirremolques que precisen vehículo tractor para el transporte.
5. El arrendamiento de vehículos podrá serlo sin conductor, con conductor y en caravanas.
6. Reglamentariamente, se establecerán los requisi- tos para obtener la autorización a que hace referencia el número 1 de este artículo en relación con cada una de las modalidades de arrendamiento, las condiciones relativas al desarrollo de la actividad, el número mínimo, antigüe- dad y características de los vehículos, la obligación de disponer de locales, garajes y oficinas, la capacidad mínima de los garajes en proporción con el número de vehículos disponibles, y las demás que resulten precisas para el adecuado desarrollo de la actividad y para asegu- rar la calidad del servicio ofertado. En todo caso, la amplia- ción del número de vehículos, sea con carácter perma- nente o con carácter temporal o estacional, exigirá la adaptación de las condiciones de espacio y garaje, para su atención, debiendo ser comunicada con carácter previo a la Administración competente.
7. En cuanto al arrendamiento de vehículos con con- ductor, además de los requisitos generales, su reglamen- tación debe basarse en requisitos que permitan su dife- renciación con respecto al servicio de taxis, en particular, en cuanto a su dimensión empresarial, con oficina abierta al público y las características de los vehículos que res- pondan a un servicio de alta calidad.
8. Igualmente, sin perjuicio de los requisitos comu- nes, la regulación del arrendamiento de vehículos para circular en expediciones organizadas formando carava- nas establecerá las limitaciones y prohibiciones que sean necesarias para asegurar la protección de la red canaria de espacios naturales protegidos, entre otras, el número máximo de vehículos y la predeterminación de trayectos, quedando reservado el ejercicio de esta actividad a vehícu- los de tracción en las cuatro ruedas que reúnan las condi- ciones de seguridad y asistencia que se establezcan.
9. Sin perjuicio de la exigencia de las condiciones impuestas para el ejercicio de la actividad como empresa

arrendadora, los vehículos destinados a la realización de transportes que requieran título administrativo habilitante conforme a esta Ley únicamente podrán ser cedidos en arrendamiento a las personas que posean un título que habilite para realizar transporte con los mismos.

1. Las empresas que presten servicios de transporte con vehículos en régimen de multipropiedad o de vehí- culo compartido deberán cumplir los mismos requisitos que las empresas de arrendamiento de vehículos sin con- ductor, sin perjuicio de los particulares que puedan ser establecidos mediante reglamento.

Artículo 96. *Medidas restrictivas.*

1. El Gobierno de Canarias, previa audiencia a los Cabildos Insulares, las asociaciones más representativas de los municipios insulares y las asociaciones de profe- sionales afectados, podrá limitar el número de vehículos dedicados a esta actividad como medida complementaria a otras que se adopten para racionalizar y descongestio- nar la circulación vial y para asegurar los objetivos de sostenibilidad que establecen las Directrices de Ordena- ción General, las de Infraestructuras y, en su caso, los Planes Territoriales Especiales de Transporte.
2. En particular, por las razones señaladas en el ante- rior apartado, el Gobierno de Canarias, a petición de los Cabildos Insulares, podrá establecer límites en relación con la ampliación temporal o estacional del número de vehículos de los que dispongan las empresas dedicadas al arrendamiento.

TÍTULO V

**Inspección y régimen sancionador**

CAPÍTULO I

## Inspección de los transportes

Artículo 97. *Servicios de inspección de los transportes.*

1. Las funciones de inspección dirigidas a verificar y asegurar el cumplimiento de la presente Ley y su norma- tiva de desarrollo, estarán reservadas a los servicios de inspección de los transportes de cada una de las Adminis- traciones competentes por razón de la materia.
2. Los servicios de inspección asesorarán y colabo- rarán con los operadores de transportes, las empresas complementarias y auxiliares y, en su caso, con los usua- rios, para facilitar el cumplimiento de la legalidad y podrán realizar funciones específicas de control de la cali- dad y seguridad en la prestación de los servicios de trans- porte, de inspección de instalaciones y de verificación de la correcta utilización de los recursos públicos que se asignen a los servicios públicos.

Artículo 98. *Condición de los inspectores.*

1. El personal de los servicios de inspección tendrá, en el ejercicio de sus funciones, la consideración de autoridad.
2. Los hechos constatados por el personal referido en el apartado anterior tendrán valor probatorio cuando se formalice en documento público, observando los requisitos legales pertinentes, sin perjuicio de las pruebas que en defensa de sus respectivos derechos o intereses puedan señalar o aportar los propios interesados.
3. El personal que ejerza funciones de inspección estará provisto de un documento acreditativo de su con- dición, expedido por la Administración competente, que

deberá ser exhibido con carácter previo al ejercicio de sus funciones.

Artículo 99. *Obligaciones para con los servicios de ins- pección.*

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

A tal efecto, los servicios de inspección podrán reca- bar la documentación precisa para el mejor cumplimiento de su función en la propia empresa o bien requerir la pre- sentación de dicha documentación en las oficinas públi- cas correspondientes, así como, en su caso, la compare- cencia del empresario o su representante, en los términos establecidos en la legislación de procedimiento adminis- trativo, ante las oficinas públicas cuando sea requerido para ello. A tales efectos, en las inspecciones llevadas a cabo en carretera, el conductor tendrá la consideración de representante de la empresa en relación con la documen- tación que existe obligación de llevar a bordo del vehículo y la información que le sea requerida respecto del servicio realizado.

Cuando la documentación que se solicite sea la acre- ditativa del cumplimiento de las obligaciones relativas a los tiempos de conducción y descanso de los conducto- res, la empresa no podrá excusarse de aportarla por la ausencia del empresario o la persona responsable de su llevanza o custodia.

La exigencia a que se refiere este punto únicamente podrá ser realizada en la medida en que resulte necesaria para verificar el cumplimiento de las obligaciones conte- nidas en la presente Ley y normas concordantes.

1. El personal de los servicios de inspección, cuando existan indicios fundados de exceso de peso, manipulación o funcionamiento inadecuado imputable al transportista del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o del limitador de velocidad u otros instrumentos de control que exista obligación de llevar instalados en los vehículos, podrán ordenar su traslado hasta la báscula de pesaje, taller autorizado o zona de control que resulte más adecuada para su examen. El conductor del vehículo así requerido vendrá obligado a conducirlo, acompañado por aquel personal, hasta los lugares citados, así como a facilitar las operaciones de pesaje y verificación, corriendo los gastos de éstas, en caso de producirse, por cuenta del denunciado, si se acre- dita la infracción, y, en caso contrario, de la Administración actuante.

Artículo 100. *Colaboración con otras Administraciones.*

1. El personal de los servicios de inspección pondrá en conocimiento de los órganos competentes los hechos que descubra en ejercicio de su función que pudiesen ser constitutivos de infracción de la normativa reguladora de otros sectores, especialmente en lo referente al ámbito laboral, fiscal y de seguridad vial.
2. Los miembros de la inspección, cuando fuese necesario por razón del cumplimiento eficaz de sus fun- ciones, podrán solicitar el apoyo de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y, en su caso, de la Policía Auto- nómica y de la Local. Este apoyo y colaboración podrá formalizarse mediante convenios de colaboración.

Artículo 101. *Planificación de la actividad inspectora.*

1. El Gobierno de Canarias, en concurrencia con los Cabildos Insulares, aprobará un Plan Anual de Inspección del Transporte con las directrices generales aplicables a las funciones inspectoras del transporte por carretera con la finalidad de unificar criterios y homogeneizar y objetivar la actividad inspectora en todo el territorio canario. Este Plan podrá prever la realización de campañas específicas de inspección sobre una clase determinada de transporte.
2. La programación y actividad inspectora del trans- porte por carretera que desarrollen los Cabildos Insulares deberán cumplir dichas directrices generales. Los progra- mas insulares podrán prever campañas específicas de inspección de acuerdo con las necesidades que planteen dichos transportes en cada isla.
3. Las previsiones sobre inspección en los distintos instrumentos de planificación y programación de los transportes tendrán el siguiente contenido mínimo:
4. Actividad o sector afectados.
5. Objeto, contenido y finalidad de las actuaciones.
6. Medios a emplear.
7. Plazo de ejecución o periodicidad.
8. Mecanismos de coordinación de actuaciones entre los distintos servicios territoriales.

CAPÍTULO II

## Infracciones y sanciones

Artículo 102. *Responsabilidad.*

1. La responsabilidad administrativa por las infrac- ciones previstas en la presente Ley corresponderá:
2. En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a conce- sión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o de la autorización.
3. En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades auxiliares o com- plementarias de éstos llevados a cabo sin la cobertura del preceptivo título administrativo habilitante, o cuya reali- zación se encuentre exenta de la obtención de éste, a la persona física o jurídica propietaria o arrendataria del vehículo o titular de la actividad.

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 correspon- diente responsabilidad empresarial, así como a todo aquel que no siendo personal asalariado o dependiente colabore en la realización de dicho transporte o actividad.

1. En las infracciones cometidas por remitentes o cargadores, expedidores, consignatarios o destinatarios, usuarios, y, en general, por terceros que, sin estar com- prendidos en los anteriores apartados, realicen activida-

des que se vean afectadas por esta Ley, a la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específica- mente la responsabilidad.

1. 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 material- mente realizadas 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.
2. Tendrán la consideración de infracciones indepen- dientes aquellas que se cometan en relación con distintas expediciones de transporte, aun cuando los hechos infrin- jan los mismos o semejantes preceptos.

No obstante, tratándose de expediciones de servicios de transporte regular, cuando los hechos constitutivos de la infracción guarden relación directa con la actividad admi- nistrativa 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 aquél a la sede empresa- rial de la que inicialmente partió, tales hechos se considera- rán constitutivos de una sola infracción, aun cuando hubie- ran continuado teniendo lugar durante las distintas expediciones parciales realizadas entretanto.

Artículo 103. *Clasificación.*

1. Constituyen infracciones administrativas de las normas reguladoras del transporte terrestre las acciones u omisiones de los distintos sujetos responsables tipifica- das y sancionadas de conformidad con la presente Ley.
2. Las infracciones de las normas reguladoras del transporte terrestre se clasifican en muy graves, graves y leves.

Artículo 104. *Infracciones muy graves.*

Se consideran infracciones muy graves:

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

La prestación de servicios para los que se requiera conjuntamente alguna de las concesiones o autorizacio- nes 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 si se carece de cualquiera de ellas.

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

* 1. La prestación de servicios de transporte público que excedan del ámbito territorial específicamente autorizado.
	2. La realización de transportes públicos o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias careciendo de autorización por no haber realizado su visado reglamentario, salvo que dicha conducta deba cali- ficarse como infracción leve de conformidad con lo dis- puesto en el artículo 106.8.
	3. La organización, establecimiento o realización de servicios regulares de transporte de viajeros sin ser titular de la correspondiente concesión o autorización especial, ya sean propios o ajenos los medios con los que se pres- ten y aún cuando se posea autorización de transporte discrecional.
	4. La prestación material de servicios regulares de transporte de viajeros careciendo de la preceptiva conce- sión o autorización especial, aún cuando la correspon- diente empresa no contrate con los usuarios y se limite a actuar bajo la dirección del organizador del transporte.
	5. El transporte de personas o grupos distintos de aquellos a que específicamente se encuentra referida la correspondiente autorización durante la realización de un transporte a la demanda.
	6. La realización, al amparo de autorizaciones de transporte privado complementario, de servicios que no cumplan alguna de las condiciones expresamente regula- das en el artículo 66 de esta Ley.
	7. La realización de servicios con cobro individual o con reiteración de itinerario o turísticos al exclusivo amparo de autorizaciones de transporte discrecional, fuera de los supuestos expresamente permitidos o incum- pliendo las condiciones establecidas para ello.
	8. La realización de transportes públicos sin llevar a bordo del vehículo el original o copia autenticada de la correspondiente copia certificada de la autorización o licencia, o de la documentación acreditativa que resulte asimismo necesaria para controlar la legalidad del transporte.
	9. La realización de transportes públicos careciendo de autorización, aún cuando se lleve a bordo del vehículo una autorización o licencia, o una copia de éstas, que se encuentre caducada, revocada o que por cualquier otra causa hubiera perdido su validez o debiera haber sido devuelta a la Administración en cumplimiento de normas legal o reglamentariamente establecidas.
	10. La realización de transporte público al amparo de autorizaciones que únicamente habiliten para efectuar un tipo de transporte de características distintas del efec- tivamente realizado.

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

1. La realización de transporte público incumpliendo alguno de los requisitos exigidos en el artículo 13.
2. La realización de actividades complementarias o auxiliares, incumpliendo alguno de los requisitos exigi- dos en el artículo 19.
3. La cesión o autorización, expresa o tácita, de títu- los habilitantes por parte de sus titulares a favor de otras personas.
4. 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 regla- mentariamente se determine, sin el consentimiento de la Administración.
5. La negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de inspección que imposibiliten total o parcial- mente el ejercicio de las funciones que legal o regla- mentariamente tengan atribuidas, así como la desaten- ción total o parcial a las instrucciones o requerimientos de los miembros de la inspección o de las fuerzas que legalmente tienen atribuida la vigilancia de dicha clase de transporte.
6. El quebrantamiento de las órdenes de inmoviliza- ción o precintado de vehículos o locales, así como la des- atención a los requerimientos formulados por la Adminis- tración en los términos señalados en el artículo 110.2.
7. La falsificación de títulos administrativos habili- tantes para la realización de transporte terrestre o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias, o de alguno de los datos que deban constar en aquéllos.

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

1. El falseamiento de los documentos que hayan de ser aportados como requisito para la obtención de cual- quier título, certificación o documento que haya de ser

expedido por la Administración a favor del solicitante o de cualquiera de los datos que deban constar en aquéllos.

1. 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, electró- nicos o de otra naturaleza destinados a alterar el correcto funcionamiento de los correspondientes instrumentos de control o modificar sus mediciones, aún cuando unos u otros no se encuentren en funcionamiento en el momento de realizarse la inspección.

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

1. 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.
2. La realización de transporte público incum- pliendo cualquiera de las condiciones señaladas en la correspondiente autorización con el carácter de esencia- les cuando dicho incumplimiento no se encuentre expre- samente tipificado de otra manera en esta Ley.
3. 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 falsea- miento de su contenido o alteración de las menciones obli- gatorias de la hoja de registro o tarjeta del conductor.

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

1. El falseamiento de cualesquiera documentos con- tables, estadísticos o de control que la empresa se encuen- tre obligada a llevar o de los datos obrantes en los mismos.
2. La realización de transporte público regular de viajeros por carretera cuando se dé alguna de las siguien- tes circunstancias:
	1. La falta de explotación del servicio por el propio concesionario, salvo los supuestos de colaboración expresamente permitidos.
	2. El incumplimiento de los tráficos, itinerario, expediciones o puntos de parada establecidos cuando no constituya abandono de la concesión en los términos señalados en el apartado 5 de este artículo.
	3. Denegar la venta de billetes o el acceso al vehí- culo a quienes los hubieran adquirido, especialmente si se trata de una persona de movilidad reducida, salvo que se den circunstancias legal o reglamentariamente esta- blecidas que lo justifiquen. Especialmente se considerará incluido en la anterior circunstancia impedir o dificultar el acceso o utilización de los servicios de transporte a perso- nas discapacitadas, aun en el supuesto de que no exista obligación de que el vehículo se encuentre especialmente adaptado para ello, siempre que, en este último supuesto, dichas personas aporten los medios que les resulten pre- cisos para acceder y abandonar el vehículo e instalarse en una plaza ordinaria.
	4. La realización del servicio transbordando injus- tificadamente a los usuarios durante el viaje.
	5. El incumplimiento del régimen tarifario.
3. La realización de transportes públicos regulares de viajeros de uso especial cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:
	1. En los transportes de uso especial de escolares y de menores, la ausencia de una persona mayor de edad

idónea, distinta del conductor, encargada del cuidado de los menores.

* 1. En los transportes de uso especial de escolares y de menores, la falta de plaza o asiento para cada menor, así como la inexistencia de plazas cercanas a las puertas de servicio que sean necesarias para personas de movili- dad reducida.
	2. La realización de transporte público regular de viajeros por carretera de uso especial incumpliendo cual- quiera 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.
1. La realización de transportes discrecionales de viajeros y mercancías cuando se incumpla alguno de los siguientes requisitos:
	1. La autonomía económica y de dirección en la explotación de los servicios por parte del titular de la autorización, gestionando el transporte a su riesgo y ven- tura, con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial.
	2. La obligación del titular de la autorización o licencia de transporte de asumir la posición de porteador en todos los contratos de transporte que realice al amparo de dicha autorización o licencia.
2. La realización de actividades de agencia de trans- porte, transitario o almacenista distribuidor cuando se incumpla alguno de los siguientes requisitos:
	1. La realización de la actividad de intermediación en la contratación de transportes terrestres en calidad de comisionista en nombre propio, contratando en su propio nombre con los cargadores o usuarios y los titulares de autorizaciones de transporte, asumiendo frente a aqué- llos la posición de transportista y frente a éstos las obliga- ciones y responsabilidades propias del cargador.
	2. La realización de la actividad en locales autori- zados o comunicados en los términos legal o reglamenta- riamente establecidos.
3. El exceso sobre la masa máxima autorizada de los vehículos o de alguno de sus ejes en los porcentajes que a continuación se relacionan:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| MMA | Exceso total–Porcentaje | Exceso sobre un eje–Porcentaje |
| De más de 20 tm . . . . . . . . . . . | + 15 | + 30 |
| De más de 10 tm a 20 tm . . . . | + 20 | + 40 |
| De hasta 10 tm . . . . . . . . . . . . . | + 25 | + 50 |

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

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

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

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

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

1. El exceso superior al 50 por ciento en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida, así como la minoración superior a dicho porcentaje de los períodos de descanso obligatorios.
2. La realización de las operaciones de carga, estiba, desestiba o descarga por el propio conductor del vehículo contraviniendo las limitaciones que, en su caso, resulten exigibles. La responsabilidad por dicha infracción corres- ponderá tanto a la empresa bajo cuya dirección actúe el conductor del vehículo como, en su caso, al cargador o remitente, expedidor, operador de transporte y consigna- tario o destinatario, salvo que alguno de ellos justifique respecto de sí mismo la existencia de causas de inimputa- bilidad.
3. No llevar insertada la correspondiente hoja de registro o tarjeta del 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 apellidos del conductor o lle- var insertadas las hojas de registro o tarjetas correspon- dientes a otro conductor.
4. El incumplimiento de la obligación de suscribir los seguros que resulten preceptivos conforme a lo dis- puesto en la legislación vigente.
5. La carencia de hojas de registro del aparato de con- trol de los tiempos de conducción y descanso que exista obligación de llevar en el vehículo, así como la no conserva- ción, en los tiempos estipulados reglamentariamente, de la documentación relacionada en el artículo 89.3 de la pre- sente Ley.

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

1. La prestación de servicios de taxi concurriendo las siguientes circunstancias particulares:
	1. Incumplir las obligaciones de prestación conti- nuada del servicio impuestas por la Administración com- petente en la materia.
	2. No llevar aparato taxímetro en caso de que sea exigible, o manipularlo o hacerlo funcionar de forma inadecuada, cuando este hecho sea imputable a la actua- ción de la persona titular de la licencia o autorización, o a su personal dependiente.
	3. Prestar los servicios de taxi mediante personas distintas de la titular de la licencia o las que ésta contrate o personas que no tengan el pertinente certificado habilitante.
	4. Prestar servicios de taxi en condiciones que puedan poner en peligro grave y directo la seguridad de las personas.
2. El arrendamiento de vehículos todo terreno con conductor que circulen formando caravanas cuando con- curra alguna de las siguientes circunstancias:
	1. Carecer de autorización referida a vehículo que habilite para el arrendamiento.
	2. Consentir la utilización de autorizaciones de arrendamiento por otras personas.

La responsabilidad corresponderá a quien realice el transporte y, en el segundo caso, a quien sea titular de la autorización.

Artículo 105. *Infracciones graves.*

Se consideran infracciones graves:

1. La realización de transporte público regular de viajeros por carretera cuando se dé alguna de las siguien- tes circunstancias:
	1. No disponer del número mínimo de vehículos o el incumplimiento por éstos de las condiciones exigidas en el título concesional.
	2. No prestar los servicios suplementarios oferta- dos por el adjudicatario de la concesión y recogidos en el título concesional.
	3. Incumplir la obligación de transporte gratuito del equipaje de los viajeros en los supuestos y hasta el límite en que ello resulte obligatorio.
	4. Vender un número de plazas por vehículo supe- rior al de las autorizadas en el título concesional.
	5. Realizar transporte público regular de viajeros por carretera incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en el título concesional o autorización especial con el carácter de esenciales cuando dicho incumpli- miento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta Ley.
2. El incumplimiento de la obligación de devolver a la Administración una autorización o licencia de trans- porte, alguna de sus copias o cualquier otra documenta- ción cuando, por haber sido caducada, revocada o por cualquier otra causa legal o reglamentariamente estable- cida, debiera haber sido devuelta, siempre que el docu- mento de que se trate conserve apariencia de validez.
3. El arrendamiento de vehículos con conductor fuera de las oficinas o locales que reglamentariamente se determinen, así como la búsqueda o recogida de clientes que no hayan sido contratados previamente.
4. El exceso sobre la masa máxima autorizada de los vehículos o de alguno de sus ejes en los porcentajes que a continuación se relacionan:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| MMA | Exceso total–Porcentaje | Exceso sobre un eje–Porcentaje |
| De más de 20 tm . . . . . . . . . .De más de 10 tm a 20 tm . . . .De hasta 10 tm . . . . . . . . . . . . | + 6 hasta el 15+ 10 hasta el 20+ 15 hasta el 25 | + 25 hasta el 30+ 35 hasta el 40+ 45 hasta el 50 |

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación las reglas establecidas en el artículo 104.19.

1. El inadecuado funcionamiento imputable al trans- portista del aparato de control de los tiempos de conduc- ción y descanso, del limitador de velocidad o sus elemen- tos 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 104.10, o no pasar la revi- sión periódica de los mismos en los plazos y forma legal o reglamentariamente establecidos.
2. El exceso superior al 20 por ciento en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida, así como la minoración superior a dicho porcentaje en los períodos de descanso establecidos, salvo que dicho exceso o defecto deba ser considerado infracción muy grave, de conformidad con lo previsto en el artículo 104.20.
3. 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.
4. El incumplimiento por parte del conductor de la obligación de realizar por sí mismo determinadas entra- das 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 22 y 24 del artículo 104 o como leve por darse las circunstancias previstas en el apartado 5 del artículo 106.
5. La utilización en el aparato de control de los tiem- pos de conducción y descanso de más de una hoja de

registro durante una misma jornada por la misma per- sona, 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 del segundo.

1. La obstrucción que dificulte gravemente la actua- ción de los servicios de inspección cuando no concurra alguno de los supuestos que, conforme a lo señalado en el apartado 6 del artículo anterior, implicarían que dicha obs- trucción debiera ser calificada como infracción muy grave.
2. La carencia no significativa de hojas de registro o de datos registrados en el aparato de control de los tiem- pos de conducción y descanso o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa a disposición de la Administración.
3. La falta de anotación de alta en el registro de operadores de transporte por parte de las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización.
4. La realización de transportes privados careciendo de la autorización o licencia que, en su caso, resulte pre- ceptiva para ello de conformidad con las normas regula- doras del transporte terrestre, salvo que dicha infracción deba calificarse como leve al amparo de lo dispuesto en el artículo 106.8.

Se considerará que carece de autorización quien no hubiese realizado su visado reglamentario, incluso cuando se produzca por el supuesto regulado en el artículo 112.9.

1. La prestación de servicios públicos de transporte, utilizando la mediación de personas físicas o jurídicas no autorizadas para dicha mediación, sin perjuicio de la san- ción que al mediador pueda corresponderle de conformi- dad con lo previsto en el artículo 104.1.
2. La connivencia en actividades de mediación no autorizadas o en la venta de billetes para servicios de transporte de viajeros no autorizados en locales o estable- cimientos públicos destinados a otros fines. La responsa- bilidad corresponderá al titular de la industria o servicio al que esté destinado el local.
3. 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 103.1, cuando no se posea título habilitante para realizar actividades de mediación.
4. El incumplimiento del régimen tarifario regla- mentariamente establecido, salvo que, por tratarse de un transporte público regular de viajeros, deba calificarse como infracción muy grave de conformidad con lo esta- blecido en el artículo 104.15.5.
5. El reiterado incumplimiento injustificado supe- rior a 15 minutos de los horarios de salida en las cabece- ras de las líneas de servicios públicos regulares de trans- porte de viajeros, en los términos y condiciones que reglamentariamente se determinen.
6. 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 la falta de comunicación de su contenido a la Administra- ción, incumpliendo lo que al efecto se determine reglamen- tariamente, salvo que deba ser calificada como infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los apar- tados 6, 14, 22 y 24 del artículo 104.
7. La falta del preceptivo documento en que deban formularse las reclamaciones de los usuarios y la nega- tiva u obstaculización a su uso por el público, así como la ocultación o demora injustificada de la puesta en conoci- miento de la inspección de las reclamaciones o quejas consignadas en dicho documento, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, salvo que esta con- ducta deba ser calificada como infracción muy grave. Igualmente, el incumplimiento, por parte del destinatario

al que se hubieran entregado las mercancías, de la obliga- ción de ponerlas a disposición de una junta arbitral del transporte, cuando sea requerido al efecto por dicha junta en el ejercicio de las funciones que tiene encomendadas para actuar como depositaria.

1. La realización de servicios de transporte público de viajeros en automóviles de turismo iniciados en tér- mino municipal distinto al que corresponda la licencia de transporte urbano, salvo en los supuestos reglamentaria- mente exceptuados.
2. La utilización por parte del arrendatario de vehí- culos industriales arrendados con o sin conductor sin lle- var a bordo el contrato de arrendamiento o una copia del mismo, o llevarlo sin cumplimentar, así como la falta de cuanta otra documentación resulte obligatoria para acre- ditar la correcta utilización del vehículo.
3. El incumplimiento por los titulares de autoriza- ciones de transporte público sanitario de las exigencias de disponibilidad temporal para la prestación del servicio que reglamentariamente se encuentren determinadas, salvo causa justificada.
4. La contratación del transporte con transportistas o intermediarios que no se hallen debidamente autorizados.
5. El arrendamiento de vehículos con o sin conduc- tor cuando concurran las siguientes circunstancias:
	1. El incumplimiento por las empresas arrendado- ras de vehículos sin conductor de la obligación de exigir la correspondiente autorización de transporte al arrenda- tario y de las condiciones exigibles para la realización de su actividad reglamentariamente previstas.
	2. La utilización de vehículos arrendados sin llevar a bordo el contrato de arrendamiento, o una copia del mismo, o llevarlo sin cumplimentar.
6. El incumplimiento de las condiciones estableci- das en el título concesional, autorización o reglamento de explotación de las estaciones de autobuses.
7. La prestación de servicios de transporte con vehí- culos que incumplan las prescripciones técnicas sobre accesibilidad de personas con movilidad reducida que, en cada caso, les resulten de aplicación.
8. La prestación de servicios de taxi cuando se dé cualquiera de las siguientes circunstancias particulares:
	1. Prestar servicios de taxi con vehículos distintos que los adscritos a las licencias o autorizaciones, en caso de que esta infracción no tenga la consideración de muy grave.
	2. Incumplir las condiciones esenciales de la licen- cia o autorización, o las condiciones de prestación del servicio de taxi, que no estén tipificados expresamente por ningún otro apartado del presente artículo ni sean calificados de infracción muy grave.
	3. Incumplir el régimen de tarifas.
	4. No atender a una solicitud de servicio de taxi estando de servicio o abandonar el servicio antes de su fina- lización, salvo que concurran causas que lo justifiquen.
	5. Falsear la documentación obligatoria de control.
	6. No llevar el preceptivo documento de formu- lación de reclamaciones de los usuarios; negar u obstacu- lizar su entrega, y ocultar las reclamaciones o quejas que se consignen en éste, o demorarse injustificadamente al efectuar su comunicación o traslado a la administración correspondiente, de acuerdo con lo que se determine por reglamento.
	7. Incumplir los servicios obligatorios que puedan establecerse.
	8. Incumplir el régimen horario y de descansos establecido.
	9. Prestar los servicios de taxi con aparatos de taxímetro que no se ajusten a la revisión metrológica vigente o a la de los precintos correspondientes, si este

hecho supone un incumplimiento en la aplicación de las tarifas.

* 1. La instalación en el vehículo de instrumentos, accesorios o equipamientos no autorizados que puedan afectar a la correcta prestación del servicio de taxi.
1. El arrendamiento de vehículos todo terreno con conductor que circulen formando caravanas cuando con- curran las siguientes circunstancias:
	1. Carecer el arrendador de local u oficina con nombre o título registrado abierta al público.
	2. No disponer de garajes o instalaciones con capacidad suficiente para albergar la totalidad de los vehí- culos en la isla donde se pretenda ejercer la actividad.
	3. Realizar la actividad de arrendamiento sin dis- poner del número mínimo de vehículos exigidos por la normativa.
	4. Ejercer la actividad sin seguro de responsabili- dad civil ilimitada.
	5. Circular vehículos en caravana en número dis- tinto al autorizado.
	6. Contratar individualmente por asiento o por vehículo.
	7. Realizar servicios de arrendamiento sin asisten- cia debidamente acreditada en el primer vehículo.
	8. Realizar servicios en caravana de más de cinco vehículos sin llevar en el último de ellos una persona depen- diente de la empresa arrendadora como responsable.
	9. Realizar rutas o recorridos con puntos diferen- tes de recogida y dejada de viajeros.
	10. Carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales del libro de reclamaciones, así como oculta- ción o falta de conservación del mismo y demora injusti- ficada de la puesta en conocimiento o no comunicación a la Administración.
2. Cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior cuando por su naturaleza, ocasión o cir- cunstancia no deba ser calificada como muy grave, debiendo justificarse la existencia de dichas circunstan- cias y motivarse la resolución correspondiente.

Artículo 106. *Infracciones leves.*

Se consideran infracciones leves:

1. La falta de comunicación de cualquier dato o cir- cunstancia que deba figurar en el registro de operadores de transporte o que exista obligación por otra causa de poner en conocimiento de la Administración, con arreglo a lo que reglamentariamente se determine, salvo que dicha infracción deba ser calificada como grave conforme a lo establecido en el 105.12.
2. El exceso sobre la masa máxima autorizada de los vehículos o de alguno de sus ejes, en los porcentajes siguientes:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| MMA | Exceso total–Porcentaje | Exceso sobre un eje–Porcentaje |
| De más de 20 tm . . . . . . . . . . . .De más de 10 tm a 20 tm . . . . .De hasta 10 tm . . . . . . . . . . . . . . | + 2,5 hasta el 6+ 5 hasta el 10+ 6 hasta el 15 | + 20 hasta el 25+ 30 hasta el 35+ 40 hasta el 45 |

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación las reglas establecidas en el artículo 104.19.

1. El exceso en los tiempos máximos de conducción o de la conducción ininterrumpida, así como la minoración de los períodos de descanso o pausa establecidos, salvo que deba ser considerado infracción grave o muy grave.
2. La utilización de hojas de registro no homologa- das o que resulten incompatibles con el aparato de con-

trol utilizado, así como la utilización de una tarjeta de conductor caducada.

1. El incumplimiento por parte del conductor de la obligación de realizar por sí mismo determinadas entra- das 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 aparato de control o de las hojas de registro inmediatamente anteriores y posteriores cuál debiera haber sido su contenido.
2. La carencia de los preceptivos rótulos o avisos de obligada exhibición para conocimiento del público usuario.
3. El incumplimiento en los transportes interurbanos de viajeros contratados por plaza con pago individual de la obligación de expedir billetes, de las normas estableci- das para su despacho o devolución, así como expedirlos sin las menciones esenciales.
4. La realización de transportes públicos o privados o alguna de sus actividades auxiliares o complementarias careciendo de la autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las nor- mas reguladoras de los transportes terrestres, siempre que la misma se hubiese solicitado, acreditando el cum- plimiento de todos los requisitos exigidos para su otorga- miento, en el plazo máximo de 15 días, contados desde la notificación del inicio del expediente sancionador.
5. 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 trans- porte que se está realizando, salvo que dicha infracción deba ser calificada como muy grave o grave conforme a lo dispuesto en los artículos 104.1 y 105.13.
6. El arrendamiento de vehículos sin conductor fuera de las oficinas o locales que reglamentariamente se determinen, así como no suscribir de forma indepen- diente un contrato por cada arrendamiento de vehículos que la empresa efectúe.
7. La realización de transporte público regular de via- jeros por carretera incumpliendo el calendario establecido.
8. La realización de transportes públicos regulares de colectivos de viajeros determinados incumpliendo el itinerario, calendario, horario, expediciones, puntos de parada o alguno de los requisitos establecidos en la correspondiente autorización.

Asimismo, en el transporte de escolares y menores, el incumplimiento de las obligaciones sobre parada de vehí- culos en el centro escolar y acceso y abandono de los vehículos en los términos regulados en las normas sobre seguridad en esta clase de transportes.

1. El trato desconsiderado de palabra u obra con los usuarios por parte del personal de la empresa en el transporte de viajeros.
2. En el transporte escolar y de menores, el incum- plimiento de la obligación de exigir la entidad contratante al transportista los documentos o justificantes que, con arreglo a las normas que regulan la seguridad en dichos transportes, deba exigirle.
3. La salida de los vehículos dedicados al arrenda- miento con conductor del lugar en que habitualmente se encuentren guardados o estacionados sin llevar a bordo la hoja de ruta o llevándola sin cumplimentar, salvo los supuestos exceptuados reglamentariamente. No se apre- ciará esta infracción cuando la misma concurra con la establecida en el artículo 105.22.
4. La realización de transporte público regular de viajeros por carretera 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 tipi- ficado de otra manera en esta ley.
5. La carencia de los distintivos o rótulos exigidos por la normativa vigente, relativos a la naturaleza o al tipo de transporte que aquél esté autorizado a realizar, llevarlos en lugar no visible o en condiciones que dificulten su percep- ción, utilizarlos de forma inadecuada o llevar en lugar visible del vehículo el distintivo correspondiente a un ámbito terri- torial o clase de transporte para cuya realización no se halle facultado por el necesario título habilitante.
6. En el transporte de viajeros, la carencia de cambio de moneda metálica o billetes hasta la cantidad que, en su caso, se encuentre reglamentariamente determinada.
7. El incumplimiento por los usuarios de las obliga- ciones que les correspondan, conforme a las reglas de utilización del servicio establecidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 25, salvo que las normas en que se contengan dichas reglas consideren expresamente su incumplimiento como infracción grave.

En todo caso, se considerará constitutivo de la infrac- ción tipificada en este apartado el incumplimiento por los usuarios de los transportes de viajeros de las siguientes prohibiciones:

* 1. Impedir o forzar la apertura o cierre de las puer- tas de acceso a los vehículos.
	2. Manipular los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de acceso al vehículo o de cualquiera de sus compartimentos previstos para su accionamiento exclusivo por el personal de la empresa transportista.
	3. Hacer uso sin causa justificada de cualquiera de los mecanismos de seguridad o socorro instalados en el vehículo para casos de emergencia.
	4. Abandonar el vehículo o acceder a éste fuera de las paradas en su caso establecidas al efecto, salvo causa justificada.
	5. Realizar, sin causa justificada, cualquier acto sus- ceptible de distraer la atención del conductor o entorpecer su labor cuando el vehículo se encuentre en marcha.
	6. Viajar en lugares distintos a los habilitados para los usuarios.
	7. Fumar en los vehículos y en lugares distintos a los habilitados a tal fin en estaciones de transporte en los términos que resulten de la normativa específica sobre la materia.
	8. Viajar sin título de transporte o con título que resulte insuficiente en función de las características del viaje y condiciones de utilización previstas en la corres- pondiente concesión o autorización, así como el uso inde- bido del título que se posea.
	9. Toda acción injustificada que pueda implicar deterioro o causar suciedad en los vehículos o estaciones de transporte.
1. La realización de la actividad de arrendamiento de vehículos en los que concurran las siguientes circuns- tancias:
	1. El arrendamiento con conductor de vehículos que lleven publicidad o signos externos identificativos, salvo en los supuestos reglamentariamente exceptuados.
	2. El arrendamiento sin conductor fuera de las ofi- cinas o locales que reglamentariamente se determinen, así como no suscribir de forma independiente un contrato por cada arrendamiento de vehículos que realice la empresa.
2. El arrendamiento con conductor de vehículos todo terreno que circulen formando caravanas en los siguientes supuestos:
	1. Carecer de autorización preceptiva, siempre que la misma se hubiese solicitado, acreditando el cum- plimiento de todos los requisitos para su otorgamiento en el plazo de 15 días desde la notificación de la incoación del expediente sancionador.
	2. No llevar a bordo del vehículo la autorización preceptiva o copia de la misma.
	3. No comunicar a la Administración las modifica- ciones de los datos que deben figurar en las autorizacio- nes, incluyendo el cambio de domicilio.
	4. No solicitar a la Administración la modificación de las características técnicas del vehículo, siempre que no suponga modificación de las condiciones esenciales de la autorización.
	5. No llevar a bordo el contrato de arrendamiento.
	6. Realizar el servicio de arrendamiento sin expo- ner al público el cuadro de precios o faltando el sello de la Administración.
	7. Realizar el servicio de arrendamiento sin expo- ner en el local el rótulo referido a la existencia de libro de reclamaciones.
	8. Solicitar el visado de la autorización fuera del plazo determinado por la Administración.
	9. Realizar el servicio de arrendamiento incum- pliendo el equipamiento obligatorio de los vehículos: carecer de extintores de incendio con capacidad igual o superior a 8 kilogramos de polvo seco, carecer de rejillas matachispas en los tubos de escape, carecer de cinturo- nes de seguridad delanteros y traseros, carecer de boti- quín de primeros auxilios el último vehículo de la cara- vana y falta de identificación exterior de la empresa legible a 25 metros.
3. La realización del transporte con vehículos ajenos sobre los que no se tengan las condiciones de disponibili- dad legalmente exigibles, así como utilizar para el trans- porte vehículos arrendados a otros transportistas o utilizar la colaboración de éstos fuera de los supuestos o incum- pliendo las condiciones legalmente establecidas, salvo que deba ser considerada infracción muy grave, de conformi- dad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 104. En idéntica infracción incurrirán las empresas que actúen como colaboradores, incumpliendo las obligaciones que les afecten.
4. La prestación de servicios de taxi cuando se dé cualquiera de las siguientes circunstancias particulares:
	1. Prestar los servicios de taxi sin llevar la docu- mentación formal que acredita la posibilidad legal de pres- tarlos o que es exigible para la correcta acreditación de la clase de transporte que se presta, excepto en el caso de que dicha infracción haya de ser calificada de muy grave.
	2. No llevar en un lugar visible del vehículo los distintivos que sean exigibles, llevarlos en unas condicio- nes que dificulten su percepción o hacer un uso inade- cuado de los mismos.
	3. No tener los preceptivos cuadros de tarifas y el resto de documentación que deba exhibirse obligatoria- mente para conocimiento de los usuarios, en los términos que se determinen por reglamento.
	4. No cumplir las normas generales de policía en instalaciones fijas y vehículos, salvo que el incumpli- miento sea calificado de infracción grave o muy grave.
	5. No respetar los derechos de los usuarios esta- blecidos por la presente Ley o las normas que la desarro- llen, si este incumplimiento no puede calificarse de grave o muy grave.
	6. Retener objetos abandonados en el vehículo sin dar cuenta de ello a la autoridad competente en el plazo reglamentariamente establecido.
	7. No entregar el recibo o factura del servicio pres- tado a los usuarios, si éstos lo solicitan, o entregarles un recibo o factura que no cumpla los requisitos establecidos por la normativa de aplicación.
	8. Incumplir las prescripciones que puedan esta- blecerse relativas a la exhibición de publicidad en los vehículos.
5. Cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior cuando, por su naturaleza, ocasión o cir- cunstancias, no deba ser calificada como grave, debiendo justificarse la existencia de dichas circunstancias y moti- varse la resolución correspondiente.

Artículo 107. *Condiciones esenciales de la concesión, autorización o licencia.*

1. A los efectos previstos en el régimen de infraccio- nes de la presente ley, se considerarán condiciones esen- ciales de la concesión, autorización o licencia:
2. El mantenimiento de los requisitos exigidos para el otorgamiento.
3. La realización efectiva del servicio.
4. La prestación de los servicios de acuerdo con los tráficos autorizados.
5. La explotación del servicio por el propio concesio- nario, salvo los supuestos de colaboración expresamente permitidos.
6. La prestación del servicio de transporte discrecio- nal con una autorización o licencia de ámbito territorial suficiente, salvo los casos expresamente exceptuados.
7. La prestación de los servicios suplementarios ofertados por el adjudicatario de la concesión y recogidos en el título concesional.
8. El respeto de los puntos de parada establecidos, así como del itinerario, calendario, horario y tarifas, salvo en los supuestos de fuerza mayor o caso fortuito.
9. La realización del número de expediciones estable- cidas en el título concesional o en la autorización, así como la disponibilidad sobre el número mínimo de vehí- culos que en aquéllos se determine, y el cumplimiento por dichos vehículos de las condiciones exigidas en los mismos.
10. La realización del servicio sin transbordar injustifi- cadamente a los usuarios durante el viaje.
11. El respeto a la prohibición de venta de un número de plazas por vehículo superior al de las autorizadas en el título concesional.
12. Transportar gratuitamente, en los supuestos y hasta el límite en que ello resulte obligatorio, el equipaje de los viajeros en los transportes de uso general.
13. En los transportes a la demanda, la disposición de un acuerdo previo con los usuarios.
14. En los transportes de escolares, la presencia de una persona idónea debidamente acreditada por el transportista o por la entidad contratante del transporte encargada del cuidado de los mismos, cuando ello resulte exigible.
15. En los transportes turísticos, la condición de empresa turística y de turistas de los usuarios.

ñ) La autonomía económica y de dirección en la explotación de los servicios por parte del titular de la autorización, gestionando el transporte a su riesgo y ven- tura, con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial.

1. La obligación del titular de la autorización de asu- mir la posición de porteador en todos los contratos de transporte que realice al amparo de dicha autorización.
2. Disponer del número mínimo de vehículos o de locales abiertos al público o instalaciones que reúnan las condiciones al efecto establecidas, cuando así resulte obligatorio.
3. En las autorizaciones de transporte discrecional de viajeros, la no reiteración de itinerario y la contratación por vehículo, no por plaza, excepto los casos expresa- mente autorizados.
4. Las limitaciones específicas establecidas en la autorización con relación a los vehículos que hayan de utilizarse para el transporte, incluyendo, en su caso, el número máximo o mínimo que puedan emplearse.
5. La iniciación de los servicios interurbanos en vehí- culos de turismo dentro del municipio otorgante de la correspondiente licencia.
6. La disposición del número mínimo de conducto- res que en su caso reglamentariamente se exijan.
7. La plena dedicación del titular de la preceptiva licencia o autorización habilitante al ejercicio de la activi- dad, salvo los casos en que se prevea expresamente lo contrario.
8. La contratación global de la capacidad del vehículo, salvo las excepciones expresamente previstas al efecto.
9. El cumplimiento de las condiciones técnicas y de seguridad exigidas al vehículo, así como la instalación y adecuado funcionamiento de los instrumentos que obli- gatoriamente hayan de instalarse en el mismo para el control de las condiciones de prestación del servicio.
10. El cumplimiento de las disposiciones vigentes sobre revisión periódica, tanto del vehículo como de los instrumentos de control.
11. El mantenimiento de las condiciones adecuadas de aseo del personal y vehículos.
12. El cumplimiento de las solicitudes concretas de transporte de los viajeros del servicio de autotaxi.
13. Las normas reglamentarias, autonómicas, insula- res o municipales, reguladoras de los servicios de trans- porte público de viajeros, así como los propios títulos habilitantes para la prestación de los mismos, podrán establecer otros requisitos adicionales que deban, asi- mismo, considerarse como condiciones esenciales de la concesión, autorización o licencia.

Artículo 108. *Sanciones.*

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

1. Se sancionarán con apercibimiento o multa de hasta 200 euros las infracciones previstas en los aparta- dos 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24 del artículo 106.
2. Se sancionarán con multa de 201 a 300 euros las infracciones previstas en los apartados 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 16 del artículo 106.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo 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 12 meses anteriores.

1. Se sancionarán con multa de 301 a 400 euros las infracciones previstas en los apartados 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 del artículo 106.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo 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 12 meses anteriores.

1. Se sancionarán con multa de 401 a 1.000 euros las infracciones previstas en los apartados 24, 25, 26, 27, 28 y 29 del artículo 105.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo 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 12 meses anteriores.

1. Se sancionarán con multa de 1.001 a 1.500 euros las infracciones previstas en los apartados 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 y 23 del artículo 105.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo 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 12 meses anteriores.

1. Se sancionarán con multa de 1.501 a 2.000 euros las infracciones previstas en los apartados 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10 del artículo 105.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo 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 12 meses anteriores.

1. Se sancionarán con multa de 2.001 a 3.300 euros las infracciones previstas en el apartado 24 del artículo 104.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo 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 12 meses anteriores.

1. Se sancionarán con multa de 3.301 a 4.600 euros las infracciones previstas en los apartados 12, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25 y 26 del artículo 104.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo 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 12 meses anteriores.

1. Se sancionarán con multa de 4.601 a 6.000 euros las infracciones previstas en los apartados 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13 y 14 del artículo 104.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo 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 12 meses anteriores.

1. Se sancionarán con multa de 6.001 a 18.000 euros las infracciones reseñadas en el párrafo i) cuando el res- ponsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta Ley en los 12 meses anteriores.
2. Cuando fuera de aplicación lo previsto en los artí- culos 105.30 y 106.24, la cuantía de la sanción que en su caso corresponda imponer estará comprendida dentro de los límites establecidos en los párrafos a), b), c), d), e) y f).

Artículo 109. *Medidas accesorias.*

1. La comisión de las infracciones previstas en los apartados 2 y 3 del artículo 104 llevará aneja, conjunta- mente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pér- dida de validez de todas aquellas autorizaciones de que fuese titular el infractor para cuya obtención resultaban exigibles los requisitos incumplidos.
2. La comisión de la infracción prevista en el apar- tado 4 del artículo 104 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de cuantas autorizaciones, licencias o copias certificadas de idéntica clase a la utilizada fuese titular el transportista a cuyo nombre fue expedida por la Administración.
3. La comisión de la infracción prevista en el apar- tado 5 del artículo 104 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la declaración de caducidad de la concesión de que se trate y la inhabilita- ción para ser titular de ninguna concesión o autorización de transporte público regular de viajeros de nueva crea- ción en el plazo de cinco años.Tampoco podrá la empresa inhabilitada tener una participación mayoritaria en el capital de ninguna otra que pretenda acceder a la titulari- dad de algunas de tales concesiones o autorizaciones.
4. La comisión de las infracciones previstas en los apartados 1 y 8 del artículo 104 podrá implicar, indepen- dientemente 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 ejer- ciendo 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.
5. Cuando en la comisión de la infracción prevista en el apartado 10 del artículo 104, hubiesen intervenido talle- res autorizados, con independencia de la sanción que corresponda, se propondrá al órgano competente la reti- rada de la correspondiente autorización.
6. Cuando sean detectadas durante su comisión en carretera infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los apartados 1, 4, 6, 8, 10, 19 ó 20 del artículo 104, 4 ó 6 del artículo 105, o bien alguno de los excesos en el tiempo de conducción tipificados en el apar- tado 3 del artículo 106, siempre que en este último supuesto la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcan- zar su destino sea superior a 30 kilómetros, deberá orde- narse su inmediata inmovilización hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, salvo que concu- rran circunstancias ligadas a la seguridad que aconsejen no hacerlo en el caso concreto de que se trate. A tal efecto, los inspectores habrán de retener la documentación del vehí- culo y, en su caso, la de la mercancía, así como la correspon- diente autorización, hasta que se subsanen las causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo, en todo caso, res- ponsabilidad del transportista la custodia del vehículo, su carga y pertenencias.

En idénticos términos se procederá en aquellos supuestos en que la inspección actuante hubiese retirado la hoja de registro que venía siendo utilizada en el 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, así como en aquellos en que hubiese reti- rado la tarjeta del conductor para el referido aparato.

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

En los supuestos de inmovilización de vehículos que transporten viajeros, y a fin de que éstos sufran la menor turbación posible, será responsabilidad del transporte cuyo vehículo haya sido inmovilizado buscar los medios alterna- tivos necesarios para hacer llegar a los viajeros a su destino. De no hacerlo, dichos medios podrán ser establecidos por la Administración. Los gastos que genere la adopción de tales medidas serán, en todo caso, de cuenta del transportista. Si se negara a satisfacerlos, quedará inmovilizado el vehículo hasta que aquéllos fueran satisfechos, aunque hubieran desaparecido las causas de la infracción.

1. Independientemente de las sanciones pecuniarias que correspondan de conformidad con esta Ley, la resolu- ción sancionadora en que se aprecie el incumplimiento reiterado de las circunstancias previstas en los apartados 15 ó 16 del artículo 104 podrá acordar la caducidad de la concesión o autorización de que se trate con pérdida de la fianza y sin perjuicio del pago del salario o de las indem- nizaciones que procedan. Asimismo, la resolución sancio-

nadora en que se aprecie el incumplimiento reiterado de las circunstancias previstas en los apartados 17 ó 18 del artículo 104 podrá dar lugar a la pérdida de validez de cuantas autorizaciones sea titular el infractor.

A los efectos previstos en este apartado, se conside- rará que existe incumplimiento reiterado cuando la correspondiente empresa haya sido sancionada, mediante resoluciones que pongan fin a la vía administrativa, por la comisión en un período de un año de tres o más infraccio- nes de carácter muy grave por vulneración de las circuns- tancias previstas en los apartados 15, 16, 17 ó 18 del

artículo 104.

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

Artículo 110. *Inhabilitación.*

1. La comisión de dos o más infracciones de las rese- ñadas en los apartados 1, 2, 3 y 4 del artículo 104 en el espacio de un año conllevará la inhabilitación del infractor durante un período de tres años para ser titular de cual- quier clase de concesión, autorización o licencia habilitante para el ejercicio de la actividad de transporte o de cual- quiera de sus actividades auxiliares y complementarias o formar parte del consejo de administración u órgano equi- valente de una empresa que sea titular de tales concesio- nes, autorizaciones o licencias. Durante dicho período tampoco podrá el así inhabilitado aportar su capacitación profesional a ninguna empresa transportista o de actividad auxiliar y complementaria del transporte.

La mencionada inhabilitación llevará aparejada la

caducidad de cuantas concesiones y la pérdida de validez de cuantas autorizaciones y licencias fuese titular la empresa infractora, con carácter definitivo.

Para que se produzca el supuesto de reincidencia seña- lado en este artículo, las sanciones tenidas en cuenta debe- rán haber sido impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa. El período de inhabilitación comenzará a contarse desde el día siguiente a aquél en que se hubiese dictado la última de estas resoluciones.

1. En todos aquellos supuestos en que se constate la comisión de alguna de las infracciones tipificadas en los apar- tados 10 u 11 del artículo 104, ó 1.1, 1.2 y 5 del artículo 105, a la notificación del inicio del expediente sancionador se acompañará un requerimiento para que, en el plazo de un mes, el titular de la actividad acredite haber subsanado la deficiencia constitutiva de la infracción de que se trate y, cuando así no lo hiciere, se procederá a incoar un nuevo expediente sancionador, que se tramitará independiente- mente del anterior, por la comisión de la infracción tipifi- cada en el artículo 104.7.

CAPÍTULO III

## Procedimiento sancionador

Artículo 111. *Competencia.*

1. La competencia para la imposición de sanciones en materia de transporte terrestre corresponde al Cabildo Insular del lugar donde se cometa la infracción.
2. La competencia para la imposición de sanciones en materia de transporte urbano de viajeros corresponde al municipio donde se desarrolle el mismo. En el caso del transporte comarcal o metropolitano, la competencia corresponderá a la entidad pública encargada de su prestación.
3. La determinación del órgano competente para ins- truir y para resolver dentro de cada Administración será determinada por las normas de organización respectivas.

Artículo 112. *Procedimiento.*

1. El procedimiento para la imposición de las sancio- nes previstas en la presente Ley se ajustará a las normas específicas que reglamentariamente se establezcan, y en lo no previsto por éstas, se estará a lo establecido en la nor- mativa vigente de procedimiento administrativo común.
2. Con objeto de establecer la posible existencia de alguno de los supuestos de reincidencia o habitualidad en la conducta infractora contemplados en este Capítulo, la tramitación de todo procedimiento sancionador por la comisión de las infracciones tipificadas en esta Ley deberá incluir expresamente la consulta al Registro Canario de Operadores de Transporte por Carretera que permita conocer si existen sanciones previas que determinen dicha reincidencia o habitualidad.
3. El procedimiento para la imposición de las sancio- nes previstas en esta Ley se iniciará de oficio por acuerdo del órgano competente, bien por propia iniciativa o como consecuencia de orden superior, a petición razonada de otros órganos o por denuncia.
4. Los órganos de las distintas Administraciones Públi- cas competentes para sancionar las infracciones previstas en esta Ley comunicarán al Registro las sanciones que impongan, con objeto de que se realice la pertinente anota- ción, en el plazo máximo de 30 días, contados desde la reso- lución sancionadora que ponga fin a la vía administrativa.
5. Las sanciones pecuniarias podrán hacerse efecti- vas conforme a lo que reglamentariamente se establezca.
6. En todos aquellos supuestos en que el interesado decida voluntariamente hacer efectiva la sanción antes de que transcurran los 15 días siguientes a la notificación del expediente sancionador, la cuantía pecuniaria de la san- ción inicialmente propuesta se reducirá en un 25 por ciento.

El pago de la sanción pecuniaria con anterioridad a que se dicte la resolución sancionadora equivaldrá a la terminación del procedimiento, salvo en aquellos supues- tos en que lleve aparejada una sanción accesoria de las previstas en los artículos 109 ó 110, en cuyo caso deberá continuarse el procedimiento hasta su terminación ordi- naria por cuanto se refiere a la referida sanción accesoria. Incluso en aquellos casos en que el procedimiento sancio- nador se dé por terminado de esta manera, el interesado podrá interponer idénticos recursos a los que le hubieran correspondido en el supuesto de que el procedimiento hubiese terminado de forma ordinaria mediante resolu- ción expresa.

1. En la imposición y ejecución de sanciones por infracciones cometidas por personas que no acrediten su residencia en territorio español serán de aplicación las reglas fijadas en la legislación estatal sobre transpor- tes terrestres.
2. En relación con la ejecución de las sanciones, serán de aplicación las normas específicas que reglamenta- riamente se establezcan, y en lo no previsto por éstas, se estará a lo establecido en la normativa vigente de proce- dimiento administrativo común y en el Reglamento Gene- ral de Recaudación.
3. El pago de las sanciones pecuniarias señaladas en la presente Ley, impuestas por resolución firme que ponga fin a la vía administrativa, será requisito necesa- rio para que proceda el otorgamiento de nuevos títulos habilitantes para la realización de cualquier clase de transporte interior o internacional por carretera o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias, así como para la realización del visado, la transmisión o la modificación de cualquiera de aquellos de que ya fuera titular el infractor. Igualmente, dicho pago será requisito exigible para que proceda la autorización admi- nistrativa a la transferencia de los vehículos con los que se hayan cometido las infracciones a las que las referi- das sanciones correspondan.

Artículo 113. *Plazo máximo de resolución.*

1. El plazo máximo para resolver y notificar las reso- luciones será de un año a contar desde la fecha del acuerdo de incoación del procedimiento.
2. Transcurrido dicho plazo sin que haya recaído reso- lución expresa el procedimiento se entenderá caducado.

Artículo 114. *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 muy graves prescribirán a los tres años, las graves a los dos años y las leves al año.

Disposición adicional primera. *Regulación sobre accesi- bilidad y no discriminación.*

En la aplicación y desarrollo reglamentario de las pre- visiones de esta Ley se tendrán en cuenta las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación en el acceso y utilización de los medios de transporte por personas con discapacidad que sean aprobadas en desarrollo de lo dispuesto en el artículo 10 y la disposición final octava de la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportu- nidades, no discriminación y accesibilidad universal de personas con discapacidad; y también aquellas que deri- ven de la Ley Territorial 8/1995, de 6 de abril, de accesibili- dad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.

Disposición adicional segunda. *Régimen del transporte de mercancías peligrosas y perecederas.*

El transporte de mercancías peligrosas y perecederas, tanto la actividad de los operadores de transporte como quienes realicen actividades complementarias y auxilia- res en relación con ellos, se regirá por la legislación comunitaria europea y estatal que sea de aplicación, incluido el régimen de infracciones y sanciones, sin per- juicio de las competencias de ejecución que correspon- den a las Administraciones Públicas canarias.

Disposición adicional tercera. *Consejo Canario del Trans- porte.*

1. El Gobierno de Canarias creará el Consejo Canario del Transporte como órgano superior consultivo, de ase- soramiento y debate en materia de transportes de la Comunidad Autónoma de Canarias y en el mismo partici- parán los responsables de la política de los transportes en el Archipiélago y los sectores económicos y sociales inte- resados, en función de su representatividad.
2. La composición del Consejo, sus funciones y el régimen de actuación y funcionamiento serán determina- dos reglamentariamente.

Disposición adicional cuarta. *Mesa del Transporte Terrestre.*

1. El Gobierno de Canarias creará la Mesa del Trans- porte Terrestre como órgano consultivo de asesoramiento y debate en materia de transporte terrestre, en especial por carretera, integrado en el Consejo Canario del Trans- porte, aunque autónomo en su funcionamiento, en el que participarán las Administraciones Públicas competentes y representantes de los sectores económicos y sociales afectados.
2. Reglamentariamente se establecerá la composi- ción, funciones, organización y régimen de actuación de este órgano consultivo.

Disposición adicional quinta. *Comisión Interadministra- tiva de Coordinación de los Transportes.*

1. Para instrumentalizar la colaboración entre las Administraciones Públicas canarias se constituirá la Comi- sión Interadministrativa de Coordinación de los Transpor- tes como órgano de coordinación y cooperación técnica y administrativa entre las Administraciones Públicas cana- rias para el ejercicio eficaz de las competencias atribuidas a las mismas en materia de transportes terrestres.
2. Reglamentariamente se establecerá su composi- ción, adscripción y funcionamiento, garantizando la presen- cia de todas las administraciones que sean competentes.

Disposición adicional sexta. *Junta Arbitral de Transporte Terrestre de Canarias.*

1. La Junta Arbitral de Transporte Terrestre de Cana- rias es el órgano de protección y defensa de las partes intervinientes en el transporte terrestre.
2. Ejercerá, además de las funciones arbitrales que le atribuye la legislación del Estado, las que esta Ley y sus reglamentos le encomienden.
3. Tendrá como función principal la resolución, de acuerdo con lo previsto en la legislación sobre arbitraje, de las controversias que le sometan voluntariamente las partes, surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de los distintos modos de transportes y de las actividades relacionados con los mismos.
4. Las Administraciones Públicas con competencias en materia de transporte terrestre, por propia iniciativa o a instancia de persona interesada, podrán solicitar a la Junta Arbitral de Transportes de Canarias informe sobre las condiciones de cumplimiento de los contratos, sus cláusulas generales y particulares, las tarifas aplicables y los usos de comercio, así como las demás funciones que se establezcan reglamentariamente.
5. Reglamentariamente se establecerá su composi- ción en función de la materia objeto de los contratos y las normas de funcionamiento que, en todo caso, deberán asegurar la presencia de este órgano en todos los territo- rios insulares de Canarias.

Disposición adicional séptima. *Registro Canario de Ope- radores de Transporte por Carretera.*

1. El Registro Canario de Operadores de Transporte por Carretera es un registro público que estará gestio- nado por la Consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en mate- ria de transportes y tendrá como finalidad la inscripción, con carácter declarativo, de aquellos datos relevantes para la ordenación de los transportes por carretera por referirse a la dimensión y evolución de los modos, secto- res y subsectores de los mismos.
2. Serán objeto de inscripción:
3. Las personas físicas o jurídicas que se encuentren capacitadas para la realización de actividades de trans- porte por carretera o actividades complementarias al mismo.
4. Las asociaciones y federaciones profesionales.
5. Las asociaciones y federaciones de usuarios de los transportes.
6. Los títulos habilitantes y condiciones de los mismos.
7. Las sanciones firmes impuestas con motivo de resoluciones recaídas en procedimientos instruidos con- tra infracciones cometidas en materia de transportes por carretera.
8. Reglamentariamente se establecerá el procedi- miento, régimen y contenido de las inscripciones en este Registro y su articulación con otros registros públicos autonómicos.
9. Se podrán suscribir convenios de colaboración con los Cabildos Insulares para la gestión del Registro Canario de Operadores de Transportes que posibilite y agilice el trasvase de datos susceptibles de inscripción.

Disposición adicional octava. *Efectos del silencio admi- nistrativo.*

Tendrá efecto desestimatorio la falta de resolución expresa en los siguientes procedimientos:

1. Los relativos a la autorización de los distintos transportes, incluido su otorgamiento, visado, modifica- ción y transmisión.
2. Los relativos a los transportes que se declaren ser- vicio público de acuerdo con el artículo 45 de esta Ley.
3. El reconocimiento de la capacitación profesional para realizar la actividad de transportes, así como de la aptitud como conductor asalariado en el caso del trans- porte en taxis.
4. Los relativos a la adaptación de concesiones de servicio público previstos en la disposición transitoria segunda de la Ley.

Disposición adicional novena. *Régimen especial de la isla de La Graciosa.*

Reglamentariamente, se establecerá un régimen espe- cial que regule el transporte por carretera en la isla de La Graciosa que responda a las singulares condiciones que concurren en esa isla. En particular, en cuanto al transporte de viajeros, se regulará el transporte en vehículos todo terreno de cinco a nueve plazas con un régimen distinto del taxi. En cuanto al transporte de mercancías, se establece- rán requisitos objetivos y subjetivos de ejercicio de la acti- vidad específicos para aquellos transportistas cuyos camiones sólo circulen y trabajen en la isla.

Disposición adicional décima. *Transporte privado com- plementario de mercancías.*

Las personas físicas o jurídicas que a la entrada en vigor de la presente Ley vengan realizando servicios de transporte de mercancías, propias o ajenas, incluyendo los pagos y los cobros relativos a su gestión, con una ade- cuada estructura empresarial y acreditando contratos en exclusiva, podrán solicitar el otorgamiento de autoriza- ción de transporte privado complementario en los tres meses siguientes a la vigencia de esta norma, transcurri- dos los cuales deberán cumplir los requisitos propios del transporte público discrecional de mercancías.

Disposición adicional undécima. *Transporte intermodal*.

1. En aras a la consecución de los objetivos de movi- lidad de personas y mercancías de la presente Ley, la Administración autonómica adoptará cuantas medidas sean precisas para lograr la coordinación y, si fuera posi- ble, integración, de los modos de transporte por carretera con los marítimos y aéreos aéreo. En el caso de los puer- tos y aeropuertos de interés general, se promoverán acuerdos con la Administración General del Estado o, en su caso, con las entidades públicas que los gestionan, en orden a la consecución de esos objetivos.
2. Siempre que resulte justificado por razones objeti- vas vinculadas con la necesidad de promover o favorecer el transporte intermodal, el Gobierno podrá establecer un régimen especial para las empresas de transporte de mer- cancías que desarrollen su actividad en un determinado modo, que permita a las mismas complementar dicho transporte con el realizado por un modo diferente, siem- pre que éste sea antecedente o continuación de carácter complementario del realizado en el otro.
3. Reglamentariamente se regularán las condiciones particulares que deben cumplir los servicios necesarios

para el adecuado funcionamiento de las infraestructuras de transporte previstas en esta ley, en particular, los que aseguran el funcionamiento de puertos y aeropuertos incluidos en el Eje Transinsular de Transporte.

Disposición transitoria primera. *Ámbito de las autoriza- ciones.*

A partir de la aprobación del reglamento a que se refiere la disposición adicional octava de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación del Transporte Terrestre, las autorizaciones a que se refiere la presente ley tendrán el ámbito y eficacia que el mismo establezca.

Disposición transitoria segunda. *Adaptación de conce- siones de servicio público.*

1. Las concesiones administrativas de servicios públicos de transporte regular de viajeros en ejecución en el momento de la publicación de la presente ley, podrán solicitar acomodarse a la nueva regulación o mantener las condiciones del contrato original.
2. Los titulares de las concesiones a que se refiere el número anterior deberán formular su solicitud en el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de esta Ley. En este caso, la concesión se entenderá prorrogada de forma tácita hasta la resolución de su petición.
3. De no presentar solicitud se entenderá que optan por no adaptarse. En este supuesto, la concesión continuará en ejecución hasta la terminación de su plazo de vigencia.
4. En el caso de que se solicite la conversión del con- trato, la Administración valorará la conveniencia o no para los intereses públicos de esa adaptación. En caso de que se estime adecuado a los intereses públicos, previa verificación de que el solicitante mantiene los requisitos legales para contratar con la Administración, ésta podrá realizar las modificaciones de los servicios y sus condicio- nes de prestación, precisas para mejorar la calidad, regu- laridad, seguridad e impacto medioambiental de los ser- vicios, debiendo mantener en todo caso el equilibrio económico de la concesión. A estos efectos, las antiguas concesiones serán convalidadas por concesiones para los mismos servicios con las modificaciones que haya intro- ducido la Administración, y con vigencia como mínimo hasta el año 2022 y como máximo hasta el año 2027.
5. La solicitud de adaptación deberá ser resuelta por la Administración en el plazo máximo de seis meses, debiendo darse, en todo caso, audiencia al concesionario.

Disposición transitoria tercera. *Aplicación progresiva del tacógrafo.*

1. El tacógrafo como medida de control y de calidad del transporte será exigido a todos los vehículos de trans- porte, en los términos del artículo 88, transcurridos cuatro años de la entrada en vigor de esta Ley, con la excepción de aquellos en los que sea técnicamente imposible su implantación, que deberán ser exceptuados de forma expresa por la Administración.
2. No obstante, los vehículos de nueva matriculación deberán incorporar ese aparato desde la entrada en vigor de esta norma, si bien esto no supone adelanto alguno en el plazo de aplicación del régimen jurídico propio de este medio de control.
3. El Gobierno de Canarias adoptará cuantas medi- das económicas, organizativas y estructurales sean preci- sas para promover y facilitar la extensión y aplicación del tacógrafo.

Disposición transitoria cuarta. *Adaptación del transporte privado complementario escolar.*

Las empresas que, en el momento de entrada en vigor de esta Ley, cuenten con autorización de transporte privado

complementario para realizar transporte escolar podrán continuar su actividad hasta la extinción de su título habili- tante o, si su vigencia fuera superior, un plazo máximo de tres años desde la entrada en vigor de esta ley.

Disposición transitoria quinta. *Concesiones de trans- porte interurbano.*

Sin perjuicio de la adaptación prevista en la disposi- ción transitoria segunda, a la que podrán acogerse, las concesiones de servicio público de transporte interurbano vigentes en el momento de la publicación de esta ley con- tinuarán en ejecución hasta su extinción, aunque su objeto no se acomode a la definición de transporte inter- urbano que recoge esta ley.

Disposición transitoria sexta.

A efectos de lo dispuesto en el artículo 56 de esta ley, los tráficos realizados por las actuales concesionarias de transporte interurbano existentes en Canarias a la entrada en vigor de esta ley, seguirán teniendo a todos los efectos la consideración de transporte interurbano, independien- temente de la concreta ubicación de los núcleos poblacio- nales que comunique.

Las actuaciones que, en uso de sus competencias en materia de transporte, puedan llevar a cabo los municipios y que afecten a los tráficos mencionados en el apartado anterior, exigirán la previa redacción, por el municipio y la administración competente en materia de transporte inter- urbano de forma conjunta, de un plan de coordinación que respete tanto los intereses municipales como los de la concesionaria afectada.

Disposición transitoria séptima. *Aplicación transitoria de normas reglamentarias.*

1. Hasta tanto el Gobierno proceda al desarrollo reglamentario de la presente Ley y en tanto no contradiga lo dispuesto en ella, seguirán vigentes las normas regla- mentarias autonómicas que, en la actualidad, regulan las distintas clases de transporte por carretera.
2. Igualmente, hasta tanto se proceda al desarrollo reglamentario, serán de aplicación, en lo que sea com- patible con la presente Ley, las normas estatales regula- doras de las distintos tipos de transporte por carretera, en particular en cuanto a los taxis, el Reglamento Nacio- nal de los Servicios urbanos e interurbanos de transpor- tes en automóviles ligeros, aprobado por Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo.
3. Por último, en tanto se apruebe la norma regla- mentaria pertinente, en materia de procedimiento san- cionador resultará de aplicación el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

Disposición derogatoria única. *Derogación*.

Quedan derogadas cuantas normas legales y regla- mentarias se opongan a lo dispuesto en la presente ley.

Disposición final primera. *Autorización al Gobierno*.

1. Se autoriza al Gobierno de Canarias para actuali- zar la cuantía de las sanciones conforme el índice anual de precios al consumo.
2. Se autoriza al Gobierno de Canarias para que dicte cuantas normas resulten necesarias para el desa- rrollo de la presente ley.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

La presente Ley entrará en vigor al mes de su publi- cación en el «Boletín Oficial de Canarias».

Por tanto, mando a los ciudadanos y a las autorida- des que la cumplan y la hagan cumplir.

Santa Cruz de Tenerife, 17 de mayo de 2007.–El Presi- dente, Adán Martín Menis.

*(Publicada en el «Boletín Oficial de Canarias» número 104, de 24 de mayo de 2007.)*

# UNIVERSIDADES

**11753** *RESOLUCIÓN de 12 de junio de 2007, de la Secretaría General del Consejo de Coordina- ción Universitaria, por la que se publica el acuerdo de 4 de junio de 2007, de la Conferen- cia General de Política Universitaria, por el que se fijan los límites de precios públicos por estudios conducentes a la obtención de títulos universitarios oficiales para el curso 2007-2008.*

La Conferencia General de Política Universitaria, en la sesión celebrada el 4 de junio de 2007, ha acordado fijar los límites de precios públicos por estudios conducentes a la obtención de títulos universitarios oficiales para el curso 2007-2008.

Para general conocimiento, esta Secretaría General del Consejo de Coordinación Universitaria ha resuelto disponer la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del citado acuerdo, como anexo de esta resolución.

Madrid, 12 de junio de 2007.–El Secretario General del Consejo de Coordinación Universitaria, Félix García Lausín.

**ANEXO**

**Acuerdo de 4 de junio de 2007, de la Conferencia General de Política Universitaria, por el que se fijan los límites de precios públicos por estudios conducentes a la obtención de títulos universitarios oficiales para el curso 2007-2008**

La Conferencia General de Política Universitaria, en la sesión celebrada el 4 de junio de 2007, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 81.3.b) de la Ley Orgánica 6/2001, de 21 de diciembre, de Universidades, acuerda:

Los límites de los precios académicos y demás dere- chos por estudios conducentes a la obtención de títulos universitarios oficiales para el curso 2007-2008 serán:

Límite inferior: El resultante de incrementar los pre- cios oficiales establecidos para el curso 2006-2007 de acuerdo con la tasa de variación interanual del Índice de Precios de Consumo desde el 30 de abril de 2006 al 30 de abril de 2007 (esto es, el 2,4 por 100) para el conjunto de las enseñanzas en el ámbito de las competencias de las distintas Administraciones públicas, tanto si están organi- zadas en cursos como en créditos.

Límite superior: El resultante de incrementar en cuatro puntos el límite mínimo establecido en el párrafo anterior.

El rango de precios públicos de los nuevos estudios universitarios de posgrado regulados por el Real Decre- to 56/2005, de 21 de enero, modificado por el Real Decre- to 1509/2005, de 16 de diciembre, acordados en el seno del Consejo de Coordinación Universitaria el 30 de mayo de 2006 y establecidos entre 13 y 28 euros el crédito, se actualizará con la tasa de variación interanual del Índice de Precios de Consumo desde el 30 de abril de 2006 al 30 de abril de 2007 (esto es, el 2,4 por 100). Excepcional- mente las Comunidades Autónomas podrán modificar el límite superior hasta un máximo equivalente al 30 por ciento del coste.