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 transporte. Tan es así que, tanto la insularidad como la intermodalidad obligada, han conformado un sector de transportes que presenta notables diferencias con respecto 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 insular, 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 transporte 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 superior a los que tiene una operación homologable en territorio continental próximo a los principales centros de actividad 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 ciudadanos canarios que los utilizan y, en ocasiones, dependen de ellos.

II

Desde su creación, la Comunidad Autónoma de Canarias 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 Constitución (artículo 30.18 del Estatuto de Autonomía). La amplitud 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 desarrollarse 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 Ámsterdam; 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, puedan establecerse. En otras palabras, ese marco normativo permite que el equilibrio comunitario entre libre competencia 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 precisos, nunca ha sido abordada la ordenación legislativa del transporte por carretera. Hasta ahora, la normativa autonómica se ha limitado a desarrollar, puntual y fragmentariamente, la legislación estatal (Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y Ley Orgánica 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 presenta el transporte por carretera en el archipiélago. En concreto, la legislación estatal no contempla el transporte como elemento de cohesión y equilibrio territorial, coordinando las distintas administraciones con competencias en esta materia, aspecto este fundamental para el desarrollo de Canarias. Esta es la razón

primera de esta Ley: regular el transporte por carretera con el fin de que cumpla 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 relacionadas con el mismo que se desarrollen en el ámbito territorial de las islas. Este es su objeto primario: regular la actividad de transporte por carretera en todas sus modalidades, públicas y privadas. Pero, además, esta norma diseña un conjunto de instrumentos que sirven para lograr otro objetivo: el engarce, sin solución de continuidad, de este modo de transporte con otras modalidades, aún 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 Estratégicos 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 instrumentos 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 cinco Títulos, más un conjunto de disposiciones adicionales, transitorias y finales, que aseguren el tránsito normativo.

El Título Preliminar contiene las disposiciones generales. En él se delimita el objeto y ámbito de la Ley, en concreto, 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 contenida en la Ley estatal de Ordenación de los Transportes Terrestres, aunque no idéntica dada la necesidad de acomodarla 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 destacar la apuesta por la promoción del transporte público regular de viajeros, que satisfaga la demanda de movilidad de la población, garantizando su derecho a un transporte de calidad, y sostenible, con especial atención a las personas menos favorecidas y/o con movilidad reducida que requieran un transporte especial.

El Título I se ocupa de precisar las competencias y funciones de cada una de las Administraciones Públicas de Canarias, básicamente, a partir de lo que resulta del Estatuto de Autonomía, la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias, y los decretos que han articulado el traspaso de competencias en materia 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 recuerdan los principios constitucionales y estatutarios de colaboración 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 auxiliares y complementarias, y los usuarios. En el caso de los transportistas, el marco normativo se acomoda a las normas 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 asociacionismo empresarial y la colaboración en la prestación de servicios, fijando las reglas que lo autoricen. La regulación de los operadores de actividades auxiliares es análoga, 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 comunitarias 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 introducción de la variable movilidad dentro del contenido de esos planes territoriales. Por otra parte, se formaliza la acción del Gobierno de Canarias encomendándole la elaboración del Plan Estratégico de Transportes y dando cobertura al Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes como programa de aquél. Además, se regulan las infraestructuras básicas de apoyo al sistema de transportes por carretera: paradas preferentes, estaciones, intercambiadores, 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 utilización 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 Constitucional. No obstante, esta Ley apuesta por las concesiones zonales, con indicación de servicios, trayectos y frecuencias, 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, siempre de escaso recorrido, que se realizan en las islas. Por otra parte, y en segundo término, la Ley desarrolla el concepto de transporte insular integrado de la Ley del Régimen 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 transporte 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 discrecional. 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 previsiones de la Disposición Adicional Octava de la Ley estatal de Ordenación de los Transportes Terrestres, que debe concluir con esa consecuencia. No obstante, ante la eventual demora en su aprobación, se incorpora una disposición transitoria que establece con este carácter el ámbito territorial autonómico hasta entonces.

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

El Capítulo VI se ocupa de las peculiaridades de distintas modalidades de transporte en línea con la regulación supletoria. Aun así, esta Ley introduce algunas novedades relevantes: el transporte a la demanda, que pretende ofrecer un servicio acomodado a las necesidades de determinados grupos de usuarios, al que no llega el transporte regular de viajeros de servicio público; el transporte turístico, 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 transporte adaptado, que es aquel que atiende a las necesidades físicas, psíquicas, incluso, socioeconómicas, de los usuarios, y que requiere de vehículos adaptados a sus necesidades. Finalmente, en materia de transporte escolar, 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 municipales, con problemas, por ejemplo, en materia de infracciones 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 portuarias 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 pondera con una disposición transitoria que permite su aplicación 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 respecto a la normativa estatal vigente. No obstante, se formulan los principios que deben regir una actividad clave en Canarias por su relación con el turismo: el arrendamiento 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 perjudicial sobre el medio ambiente insular.

El Título V formula el régimen de inspección y sancionador. En este punto, la Ley sigue el esquema de la legislación estatal, en su día acordado con todas las Comunidades 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 vehículos 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 adicionales, 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 elaboración 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 complementarias relacionadas con el mismo que se desarrollen en el ámbito territorial de Canarias.

2. En especial, son objeto de regulación las siguientes materias:

a) 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, dirección y desarrollo de esta actividad económica.

b) Las competencias de las Administraciones Públicas de Canarias sobre esta modalidad de transporte, así como los mecanismos de interrelación, colaboración, coordinación y cooperación interadministrativa.

c) 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 transportes por carretera.

d) Los derechos y deberes de los usuarios.

e) La actividad y servicios de transporte por carretera, así como las actividades relacionadas con él.

f) La inspección de los transportes por carretera y régimen sancionador.

Artículo 2.- Actividades sujetas a la Ley.

1. Se regirán por esta Ley:

a) Los transportes de viajeros y mercancías que se desarrollen en Canarias, realizados en vehículos automóviles 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.

b) Las actividades relacionadas con los transportes regulados en esta Ley y, en concreto, las desarrolladas por:

- Las empresas cuyo objeto sea la mediación, la información y contratación, la tramitación de documentación de tránsito, la distribución de cargas, la agrupación, almacenaje, o logística de cargas.

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

- Cualquier otra cuyo objeto tenga como causa o finalidad el transporte de mercancías o de viajeros y sea calificada 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.

c) Las estaciones de transporte por carretera, los intercambiadores modales, las áreas logísticas de transporte terrestre, así como cualesquiera otras instalaciones o infraestructuras de apoyo a los transportes.

d) Las empresas que se dediquen a la prestación de servicios de transporte con vehículos en régimen de multipropiedad o de vehículo compartido, más conocidos como las modalidades de car sharing y car pooling.

2. 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 específicas en función de la singularidad de su actividad, estando en todo caso sujeto su ejercicio a la previa obtención 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:

a) Son transportes públicos aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.

b) Son transportes privados aquellos que se llevan a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto y directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades.

2. Por su objeto, los transportes pueden ser de viajeros, mercancías y mixtos:

a) De viajeros, cuando estén dedicados a realizar los desplazamientos de las personas y sus equipajes en vehículos construidos y acondicionados para tal fin.

b) De mercancías, cuando estén dedicados a realizar desplazamientos de mercancías, en vehículos construidos y acondicionados para tal fin. Estos transportes tendrán, en todo caso, la consideración de discrecionales.

c) Mixtos, cuando estén dedicados al desplazamiento conjunto de personas y de mercancías en vehículos especialmente acondicionados a tal fin, que realicen el transporte con la debida separación.

3. Por su periodicidad, los transportes públicos por carretera pueden ser regulares o discrecionales:

a) Son transportes regulares los que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados.

b) Son transportes discrecionales los que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

4. Por su continuidad, los transportes públicos regulares de viajeros pueden ser permanentes o temporales:

a) Son transportes permanentes, aquellos que se llevan a cabo de forma continuada para atender necesidades estables.

b) Son transportes temporales o no permanentes, aquellos que están dirigidos a atender necesidades perentorias de transporte, de carácter excepcional o coyuntural, de duración temporal limitada, aun cuando sea periódica.

5. Por sus usuarios, los transportes públicos regulares de viajeros pueden ser de uso general o de uso especial:

a) Son transportes de uso general, los dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado.

b) Son transportes de uso especial, los destinados a servir exclusivamente las necesidades de un grupo específico de usuarios.

6. Son transportes de carácter especial, aquéllos de personas y mercancías que queden sujetos a una reglamentación singular por razón del tipo de vehículo utilizado, 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 general, 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 asequible, por el territorio insular.

2. La intervención pública sobre los transportes por carretera deberá orientarse a la consecución de los siguientes objetivos:

a) La satisfacción de la demanda de movilidad de la población en general, garantizando su derecho a un transporte público regular, de calidad, y sostenible, con especial atención a los estratos sociales menos favorecidos económicamente y a aquellos colectivos que presenten algún tipo de movilidad reducida o demanden un transporte adaptado.

b) La integración y vertebración en el sistema intermodal de transportes de Canarias, en el marco del Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes y de las Directrices de Ordenación de Infraestructuras.

c) La creación mediante el impulso de la Red Transcanaria de Transportes de un espacio autonómico de los transportes y la movilidad que permita superar la fragmentación territorial mediante la combinación de los distintos modos de transporte y la ausencia de restricciones a la movilidad de pasajeros y mercancías.

d) La existencia en cada una de las islas de un servicio de transporte público regular de viajeros, sostenible y de calidad, en coordinación con los transportes urbanos que existan, o que puedan existir.

e) La promoción y, en su caso, la priorización del transporte público regular de viajeros frente a los modos privados de transporte.

f) 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.

g) El establecimiento de un régimen tarifario y tributario de los transportes equitativo, justo y eficaz basado en la repercusión de los costes en quienes los causan directa o indirectamente.

h) 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.

i) La utilización racional de los recursos públicos que se destinen a inversiones y al fomento de los transportes, debiéndose emplear en proyectos y actuaciones que ofrezcan la mayor viabilidad, rentabilidad social y menor impacto ambiental.

j) 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.

k) La promoción de la agrupación y redimensionamiento de las empresas de transporte por carretera en orden a asegurar su competitividad y su proyección exterior.

l) El fomento de la competencia como instrumento para evitar situaciones de monopolio o cualquier otra forma de posición dominante.

m) 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 I

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:

a) La Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias.

b) Los Cabildos Insulares.

c) Los Ayuntamientos canarios.

d) Las entidades de derecho público con personalidad 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 Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias será competente específicamente en:

a) La ordenación y planificación de esta clase de transporte, así como de las actividades relacionadas con los mismos, en el ámbito de Canarias.

b) La elaboración del proyecto de Directrices de Ordenación de Infraestructuras y, como parte de las mismas, la ordenación y planificación de los servicios de transporte por carretera y de las infraestructuras de interés autonómico.

c) La elaboración del Plan Estratégico de Transportes de Canarias.

d) La elaboración del Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes y la planificación de la movilidad en él.

e) La planificación y coordinación de una política de movilidad y de carreteras que prime el transporte público.

f) La planificación y establecimiento de los intercambiadores modales de carácter e interés suprainsular.

g) La participación, en representación de Canarias, en los órganos de ámbito nacional, europeo o superior, de debate, coordinación y asesoramiento de los transportes por carretera.

h) La regulación de un sistema de tarificación del transporte equitativo, justo y eficaz cuyos rendimientos reviertan en el transporte regular, colectivo y público.

i) La gestión del Registro Canario de Operadores de Transportes por Carretera.

j) La regulación y reconocimiento de la capacitación profesional como transportista.

k) 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.

l) 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.

m) 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.

n) Todas aquellas materias que por su trascendencia o interés autonómico deban corresponder a la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias de acuerdo con lo previsto de la legislación sobre el régimen jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias y en su normativa de desarrollo y ejecución; y, además, todas las facultades de reglamentación, coordinación y alta inspección que le corresponden 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 legislación de régimen local les atribuya, así como las transferidas por la Comunidad Autónoma de Canarias y, en particular, las siguientes:

a) La programación, la planificación y la coordinación insular del transporte por carretera en el marco de la planificación autonómica, territorial y sectorial, de esta clase de transporte.

b) La elaboración de los Planes Territoriales Especiales de Transportes recogidos en las Directrices de Ordenación del Territorio.

c) 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.

d) El establecimiento y prestación de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera no urbanos.

e) La gestión y concesión de autorizaciones y demás títulos habilitantes referidos a los transportes por carretera y de las actividades relacionadas con los mismos.

f) La elaboración y ejecución de los planes y campañas de inspección de las empresas y actividades relacionadas con los transportes por carretera, así como la inspección, control y vigilancia de las mismas.

g) La incoación, tramitación y resolución de los expedientes sancionadores.

h) La autorización del establecimiento y, en su caso, la construcción y explotación de las estaciones de vehículos de servicios públicos de viajeros y mercancías por carretera, y demás infraestructuras de apoyo a los transportes de ámbito insular.

i) 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.

j) La planificación, regulación y autorización de las zonas de prestación conjunta y áreas sensibles en el transporte público en taxis.

k) La adecuación de las infraestructuras de los transportes 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.

l) La construcción y explotación de los intercambiadores modales.

m) Cualquier otra que pueda ser transferida o delegada por la Comunidad Autónoma de Canarias.

2. Mediante convenio, los Cabildos Insulares gestionarán 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 transportes 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:

a) Las que le atribuye como propias la legislación de régimen local.

b) Las que les deleguen los Cabildos Insulares y, en su caso, la Comunidad Autónoma de Canarias.

c) 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.

2. Asimismo, los municipios de cada isla participarán en la organización administrativa que haga efectiva la integración insular del transporte público regular de viajeros.

Artículo 9.- Colaboración y coordinación interadministrativa.

1. Las Administraciones Públicas canarias competentes en materia de transportes por carretera harán uso de las técnicas de colaboración, coordinación e información contempladas en la legislación vigente para el ejercicio coordinado de sus respectivas atribuciones.

2. En particular, las administraciones con competencias sobre el transporte público regular de viajeros, crearán los órganos y entidades precisos dirigidos al establecimiento y gestión del sistema integrado insular del transporte público regular de viajeros.

3. La Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias prestará su apoyo técnico para la creación de forma homogénea de esta estructura administrativa de acuerdo con los criterios que se establezcan en las Directrices de Ordenación de las Infraestructuras. Asimismo, 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 1ª

Disposiciones Generales

Artículo 10.- Definición.

A los efectos de esta Ley, son operadores de transportes las personas, físicas o jurídicas, que, previa acreditación 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:

a) El libre ejercicio de la profesión, sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos legales exigibles.

b) 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.

c) Fijar las condiciones de los contratos de transporte de acuerdo con la legislación general, y, en particular, la de protección de consumidores y usuarios.

d) Participar y colaborar, a través de sus organizaciones representativas, con las administraciones competentes en materia de transporte por carretera.

e) Cualquier otro derecho que le reconozcan las leyes.

Artículo 12.- Deberes.

Los operadores de transportes tienen los siguientes deberes:

a) Obtener de la administración que sea competente según esta Ley y su normativa de desarrollo, las autorizaciones y demás títulos administrativos que les habilite para el desarrollo en Canarias de la actividad de que se trate.

b) 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.

c) Tratándose de transportes públicos, informar a los usuarios, de manera completa y detallada, de los servicios que preste y características de los mismos.

d) Someterse a las actuaciones de inspección y fiscalización que ejerza la Administración Pública competente de acuerdo con lo establecido en la presente Ley y en la normativa que la desarrolle.

e) Hacer llegar a la administración las reclamaciones y quejas formuladas por los usuarios.

f) Proporcionar la información que le sea requerida por las Administraciones Públicas y cumplir los demás deberes que le impone la legislación vigente.

g) Contar con un seguro de responsabilidad civil en las condiciones y con el alcance establecido por la normativa vigente.

h) Cualquier otro que le impongan las leyes reguladoras de la actividad.

Sección 2ª

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:

a) 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 convenio 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.

b) Reunir las necesarias condiciones de capacitación profesional, capacidad económica y honorabilidad.

c) Disponer de los correspondientes títulos administrativos habilitantes.

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

2. La necesidad de título habilitante será exigible también al transporte privado complementario en los términos de la presente Ley.

3. El Gobierno de Canarias podrá exonerar excepcionalmente 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 posesión 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 dispuesto en la normativa europea, se establecerán:

a) Los conocimientos mínimos exigibles.

b) El modo de adquirir esos conocimientos.

c) El procedimiento de comprobación por la administración competente de la posesión de los conocimientos exigidos y la expedición de los documentos acreditativos de dicha capacitación.

3. Tratándose de personas jurídicas, el requisito de capacitación profesional deberá ser cumplido por alguna de las personas que ejerzan de forma efectiva y permanente la dirección de la empresa.

4. Si el solicitante es persona física y no satisface este requisito, podrá designar a otra persona que, dirigiendo de manera efectiva y permanente la actividad de transporte en la empresa, cumpla el requisito de capacidad profesional y el de honorabilidad.

5. 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 profesional, 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 considera causa justificada a efectos de prórroga la falta de convocatoria de pruebas para acreditar la capacidad profesional durante el año siguiente a que se produzca la situación de muerte o incapacidad.

6. 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 requisitos siguientes:

a) 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.

b) Tener poder de disposición de fondos sobre las principales cuentas de la empresa, sea de forma exclusiva, solidaria o mancomunada, debiendo ser en estos casos indispensable su firma para la retirada de fondos.

c) 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 dirección efectiva de la empresa recaiga en su cónyuge.

d) Otros que se puedan fijar por reglamento.

7. 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:

a) Haber sido objeto de una condena penal por delito grave.

b) Haber sido declarada no apta para ejercer la profesión de transportista por carretera de acuerdo con la normativa vigente.

c) Haber sido sancionada reiteradamente por infracción 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 seguridad 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 requisito 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 asegurar 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 capacidad financiera y de competencia profesional. A estos efectos, los operadores deberán presentar una declaración responsable ante la Administración en la que expresen 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 complementarias 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 información 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 perjuicio de las especialidades que pueda establecer su regulación específica.

Artículo 20.- Regulación.

Se reconoce el libre ejercicio profesional y empresarial 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 definición de los objetivos de política general de los transportes 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 federaciones 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 agrupaciones 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 realización 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 dispongan de los medios necesarios determinándose reglamentariamente los requisitos necesarios para llevar a cabo dicha colaboración.

4. Los términos en que sea admisible la colaboración en la realización de transporte público regular de viajeros permanente y de uso general se establecerá en los pliegos de cláusulas administrativas de las respectivas concesiones mediante un procedimiento de comunicación previa.

Artículo 23.- Representación de los trabajadores.

Las organizaciones sindicales más representativas del sector, tendrán participación en la definición de los objetivos 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:

a) Disponer de unos servicios públicos de transporte basados en la calidad y seguridad.

b) Recibir en todo momento información completa y detallada sobre los servicios públicos y sus condiciones de prestación.

c) Reclamar contra las empresas o entidades que presten los servicios públicos en el caso de deficiencias apreciadas en dicha prestación.

d) Que sean tenidas en cuenta las especiales necesidades en los supuestos de personas de movilidad reducida de acuerdo con la legislación aplicable y su normativa de desarrollo.

e) 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.

f) Ser indemnizados de los daños que puedan sufrir de acuerdo con la legislación vigente.

g) Cualquier otro derecho que les otorguen las leyes y los reglamentos.

2. Los derechos descritos lo son sin menoscabo de los que les confiere la legislación de consumidores y usuarios.

3. Reglamentariamente se establecerán las condiciones 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.

4. Los daños que sufran los viajeros deberán estar cubiertos por un seguro en los términos que establezca la legislación específica sobre la materia.

5. Los usuarios de los transportes públicos de viajeros tienen los siguientes deberes:

a) Hacer un uso adecuado de los vehículos que utilice, evitando su deterioro y suciedad.

b) Viajar en los lugares habilitados al efecto en cada vehículo.

c) Disponer de título de transporte suficiente para el trayecto y condiciones de prestación que esté utilizando.

d) No abandonar el vehículo, ni acceder al mismo fuera de las paradas autorizadas, ni realizar actos susceptibles de distraer la atención del conductor o entorpecer su labor.

e) Atender las indicaciones que formule el conductor y, en su caso, el personal de la empresa gestora, en relación con la correcta prestación del servicio y las condiciones de seguridad que deban ser observadas durante el mismo, así como lo indicado a tal fin en los carteles colocados en los vehículos o estaciones de transporte.

f) 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:

a) Las que pongan en peligro el buen orden del servicio o afecten a la integridad de las personas, mercancías o vehículos.

b) Las motivadas por la capacidad de los vehículos.

c) El abono del precio establecido en la forma prevista.

2. 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 legislación de consumidores y usuarios, sin perjuicio de las especialidades que establezca el reglamento de desarrollo de la presente Ley.

Artículo 28.- Asociación de usuarios.

1. Los poderes públicos promoverán el asociacionismo entre los usuarios de los transportes a fin de hacer más efectiva la participación de los mismos en la definición de los objetivos de política general de los transportes en Canarias. Reglamentariamente se establecerán las condiciones de participación de las asociaciones de usuarios 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 planteamientos de acuerdo con lo establecido en la legislación vigente sobre defensa de los consumidores y usuarios. Cuando las Asociaciones se encuentren representadas en los órganos colegiados que participen en la elaboración de la disposición, se entenderá cumplido el trámite preceptivo de audiencia.

TÍTULO III

SERVICIOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA

CAPÍTULO I

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 asociaciones de transportistas, las asociaciones y federaciones de trabajadores y las de usuarios más representativas, podrá restringir o condicionar el acceso al mercado del transporte por carretera, de

conformidad con lo dispuesto por el ordenamiento comunitario europeo sobre medidas de salvaguardia, en los siguientes supuestos:

a) 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.

b) 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.

c) 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.

2. Las medidas limitativas previstas en el apartado anterior podrán adoptar las formas siguientes:

a) Otorgamiento de títulos habilitantes con imposición de obligaciones de servicio público, condiciones o restricciones de circulación.

b) 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 igualmente se determine.

c) La suspensión o limitación temporal del otorgamiento de nuevos títulos administrativos.

3. 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 1ª

Planificación territorial y estratégica de la movilidad

Artículo 31.- Planificación territorial.

1. La planificación territorial de los transportes tendrá como objetivo la integración de los distintos modos de transportes y la sostenibilidad y accesibilidad del sistema 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 comunicación 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 viarias, 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 Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias 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 materia de transportes.

2. El Plan Estratégico de Transportes tendrá, al menos, el siguiente contenido:

a) El estudio de la movilidad de personas y mercancías, sus deficiencias y necesidades en Canarias.

b) 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.

c) La fijación de medidas, criterios y objetivos temporales para la consecución de la comunicación autonómica continua, en particular, el establecimiento de horarios, frecuencias, incluso, capacidades de transporte, coordinados entre los distintos modos de transporte regular.

d) El establecimiento de criterios y medidas que aseguren la preferencia de los modos de transporte públicos regulares frente a cualquier otro modo de transporte, incluyendo, entre otras, vías de uso exclusivo, vías reversibles, 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.

e) La programación de las obras y servicios a ejecutar.

f) Cuantas otras se establezcan reglamentariamente.

3. El Plan Estratégico fija los objetivos fundamentales de la política de transporte para un período de 7 años, transcurridos los cuales procederá su revisión.

4. 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.- Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes y Red Transcanaria.

1. El Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes 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 infraestructuras necesarias para establecer redes de transporte interinsulares, en el marco de los criterios y objetivos establecidos por las Directrices de Ordenación de Infraestructuras y el Plan Estratégico de Transportes.

2. El Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes contendrá, al menos, una valoración de las necesidades 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 realización de cada una de las actuaciones programadas.

3. El Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes será elaborado, previa valoración de las necesidades de comunicación y transporte entre las islas, a cuyo fin dará audiencia, entre otros, a las administraciones implicadas, a los usuarios, a los trabajadores y a los operadores 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 programa del Gobierno.

4. La Red Transcanaria comprende las medidas que hacen posible que la red de infraestructuras denominada Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes permita 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 usuario de los modos terrestres, marítimos y aéreos; y posibilitando el funcionamiento en red de las infraestructuras necesarias, aplicando las nuevas tecnologías de la información y comunicación, para facilitar las conexiones sin tiempos de espera. Por lo tanto, la Red Transcanaria comprende todas aquellas medidas que posibilitan la consecución de un espacio canario único y cohesionado.

Artículo 34.- Planificación insular.

1. En el ámbito insular, la planificación de los transportes por carretera y la movilidad se realizarán dentro de lo dispuesto por el Plan Insular de Ordenación y, en particular, por el Plan Territorial Especial de Transportes, con subordinación a lo que dispongan las Directrices de Ordenación de Infraestructuras, cuya elaboración y contenido viene ordenado por las Directrices de Ordenación General.

2. El Plan Territorial Especial de Transportes desarrollará 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 atención 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 transporte público regular de viajeros.

3. La aprobación de nuevos planes parciales, infraestructuras 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 movilidad y transporte público que informarán las corporaciones 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, frecuencias, 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 movilidad, 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 autonómica y por los Planes Territoriales Especiales de Transporte que corresponda, desarrolla medidas específicas 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 infraestructuras 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 propiciar una movilidad sostenible en el municipio e integrada en el sistema de transporte insular.

4. La planificación municipal reservará espacio suficiente para la localización de aparcamientos disuasorios, de acuerdo con lo establecido en los estudios de movilidad y en Planes Territoriales Especiales de Transporte. Igualmente, todos los instrumentos de ordenación urbanística 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 cambio 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 participación del Gobierno de Canarias, en el que podrán participar 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.

3. Las funciones de los Consejos Territoriales de Movilidad en su ámbito respectivo son las siguientes:

a) La formulación de propuestas y, en todo caso, el informe preceptivo de los estudios de movilidad correspondientes.

b) El informe sobre las medidas dirigidas a promover el transporte público y al uso racional del vehículo privado.

c) La elaboración de propuestas sobre uso racional de las vías, aparcamientos, áreas peatonales, carriles reservados para transporte público y otras.

d) Formular propuestas para mejorar la intermodalidad.

e) Informar sobre cuantos asuntos les soliciten las Administraciones competentes en materia de transporte terrestre.

4. Reglamentariamente, se establecerá la composición y el régimen jurídico y funcional del Consejo Territorial Canario de Movilidad.

Sección 2ª

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:

a) El inicio o terminación de líneas o trayectos de transporte regular de viajeros.

b) El paso de cinco o más líneas de servicio público.

c) La utilización regular por un número elevado de usuarios.

d) La existencia de circunstancias particulares apreciadas por la Administración insular.

2. Los Planes Territoriales Especiales de Transporte, 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 aquellas 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.

3. El Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes podrá contemplar paradas preferentes siempre y cuando supongan un elemento vertebrador del territorio canario, por estar en relación con otros modos de transporte.

4. Las paradas preferentes deberán disponer del equipamiento mínimo que se fije reglamentariamente para atender las necesidades de los viajeros y de los conductores que las utilicen.

Artículo 38.- Estaciones.

1. Son estaciones de transporte los centros destinados 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 Ordenación de Infraestructuras y los respectivos Planes Insulares de Ordenación, deberán contemplar el establecimiento de estaciones de transporte de viajeros en aquellas 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, su conexión con vías de comunicación, el impacto medioambiental y la superficie disponible.

3. De acuerdo con las previsiones contenidas en los Planes Territoriales Especiales de Transporte, los Ayuntamientos, de oficio o a instancia de los ciudadanos o asociaciones que los representen, determinarán en sus planeamientos municipales la ubicación de las estaciones de transporte, previa autorización del proyecto en su conjunto, otorgada por el Cabildo Insular correspondiente o del órgano que se cree para posibilitar la integración insular del transporte público. Reglamentariamente se establecerán 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.

4. El Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes podrá contemplar estaciones de transportes siempre y cuando supongan un elemento vertebrador del territorio canario, por estar en relación con otros modos de transporte.

5. Los Cabildos Insulares, excepcional y motivadamente, por razones de interés general, podrán suplir la falta de iniciativa de los Ayuntamientos en el establecimiento de estaciones de transporte y asumir o colaborar con éstos en la financiación de la construcción de las mismas e, incluso, su explotación, en los términos que se determinen reglamentariamente.

6. Los servicios que contengan las concesiones de transporte público regular de viajeros deberán actualizarse 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, además de cumplir lo establecido en el apartado anterior, están provistos de instalaciones destinadas a posibilitar la coordinación del transporte por carretera, público y privado, y de aquél con otros modos de transportes.

2. El Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes, de acuerdo con los Planes Insulares de Ordenación, y en su caso, los Planes Territoriales Especiales de Transporte, deberá prever la localización de intercambiadores en función de la coordinación con los modos de transporte aéreo y marítimo y con otras modalidades de transporte 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 Canarias, de oficio o a instancia de los particulares o de otras Administraciones Públicas, la iniciativa y el establecimiento de intercambiadores e intercomunicadores de carácter o interés suprainsular de acuerdo con la planificación territorial y urbanística, oídos el Cabildo Insular correspondiente y el Ayuntamiento donde se ubiquen.

4. La explotación, directa o indirecta, de los intercambiadores 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 particular 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 aquéllos con los que estén conectados.

2. 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.

3. 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 viario 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 Transportes sin perjuicio de las competencias municipales en su ámbito de actuación. En todo caso el

Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes contemplará el establecimiento de carriles guagua-taxi exclusivos o de uso compartido con vehículos de alta ocupación en aquellos tramos 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 municipios con problemas singulares de congestión en sus accesos, podrán establecer carriles exclusivos guagua y de vehículos 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 distribución 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 3ª

Acciones de fomento

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

1. El Gobierno de Canarias, a través del Departamento con competencia en materia de transporte, en colaboración con los Cabildos Insulares podrá realizar programas de fomento en los que, se estimule:

a) Los programas de acción conjunta entre empresas tendentes a mejorar la productividad mediante la disminución de costes, prestaciones de servicios en común u otros medios análogos.

b) La modernización de empresas, en cuanto implique renovación de las instalaciones, adquisición de nuevos equipamientos o actualización de sistemas obsoletos.

c) La difusión y promoción del sector de transporte en Canarias, mediante Congresos, Foros, y cualquier otro mecanismo que coadyuve al apoyo al sector.

d) 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.

2. 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.

3. El Gobierno de Canarias, a través del Plan Estratégico de Transportes, elaborará y pondrá en marcha acciones y programas dirigidos al uso responsable y seguro del vehículo privado y la promoción del transporte público.

Sección 4ª

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:

a) Los fondos públicos se dirigirán a asegurar la prestación de los servicios públicos esenciales en las debidas condiciones de accesibilidad, calidad y seguridad.

b) La adjudicación de los servicios que sean cofinanciados 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.

c) 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 asignación de estos recursos en los usuarios, a través de bonificaciones o incremento y mejora de las prestaciones.

d) En el transporte público regular de viajeros aquellas zonas y, en su caso, líneas, económicamente deficitarias se incentivarán cuando las mismas sean precisas para atender las necesidades de la población y de la economía canaria en todos sus ámbitos, en el marco del régimen económico y fiscal de Canarias.

2. Las empresas públicas de transportes, de cualquier clase, deberán reunir las mismas condiciones previas y requisitos que cualquier otro empresario de transportes 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 Administración a favor de la actividad de transporte, con independencia de su denominación.

3. 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 integrado 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 1ª

Servicio público

Artículo 45.- Naturaleza y características.

Los transportes públicos regulares de viajeros por carretera permanentes y de uso general tendrán el carácter de servicio público esencial de titularidad de la Administración competente.

Artículo 46.- Planificación y programación de los servicios.

1. Las Administraciones Públicas competentes en materia de planificación y programación de los transportes 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 transportes tendrán especial atención en el establecimiento de zonas, en su caso líneas, frecuencias y horarios a la consecución 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 transporte regular, previo estudio de las necesidades, se adoptarán 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 servicios, 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 establecimiento 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 establecimiento, en su caso ampliación o modificación de los existentes, con aprobación conjunta del correspondiente proyecto.

Artículo 48.- Adjudicación de los servicios.

1. Con carácter general, los servicios serán prestados en régimen de concesión administrativa y adjudicados por el procedimiento de concurso público por el órgano administrativo competente, en la forma que establezca 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 establecidos 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.

3. La licitación se efectuará sobre la base del proyecto aprobado por la Administración y de un pliego de condiciones administrativas y técnicas que contendrá, como mínimo, las cláusulas siguientes:

a) 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.

b) El régimen económico-financiero al que estará sometido el contrato.

c) El régimen tarifario y los criterios de establecimiento del mismo.

d) 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.

e) Las instalaciones fijas que se precisen y sus condiciones mínimas de emplazamiento y capacidad.

f) La duración del contrato.

g) Las obligaciones que se impongan respecto a la señalización y acondicionamiento de las paradas, información a los usuarios, sometimiento a las directrices de homogeneización de documentos de viaje, contratos y pagos de tarifas que establezca el órgano o entidad responsable de la integración insular del transporte.

h) La subrogación, en su caso, en las relaciones con los trabajadores de la anterior empresa adjudicataria, de conformidad con la legislación laboral vigente.

i) Los criterios de valoración de las proposiciones que deberán contemplar lo establecido en el número 5 de este artículo.

j) Las demás condiciones económicas y técnicas de los servicios a prestar.

k) Las reducciones en la contaminación atmosférica de los vehículos.

l) 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.

4. 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 organización 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.

5. En las licitaciones se promoverá y valorará la propuesta de mejora de las condiciones licitadas y, en especial, las referidas al régimen tarifario, la frecuencia de las expediciones, las características, prestaciones y antigüedad 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 condiciones esenciales.

6. En los documentos contractuales se podrá contemplar el régimen de los servicios no permanentes. Igualmente se determinarán las circunstancias que puedan ser libremente modificadas por la empresa en aras de la mejor gestión del servicio, mediante comunicación dirigida a la Administración Pública, que podrá prohibirlas si resultan contrarias a los intereses públicos o establecer condiciones para su realización.

7. Las concesiones se entenderán otorgadas en régimen de exclusividad no pudiendo establecerse otras que cubran servicios coincidentes, salvo que concurran razones 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 necesidad 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 concreto o de carácter económico social debidamente justificados. En este último caso, la Administración podrá utilizar cualesquiera formas de gestión empresarial pública admitidas por la legislación vigente.

2. 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 competente, para su aprobación, el correspondiente anteproyecto que deberá cumplir los requisitos que reglamentariamente 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 instrumentos de planificación en los términos que prevea la normativa de desarrollo de la presente Ley.

3. Los servicios a los que se refiere el número anterior 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 duración 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 carácter excepcional y atendido el carácter de servicio público de este transporte, la continuidad de los efectos del contrato originario hasta que concluya el procedimiento de adjudicación del nuevo sin que esta continuidad pueda prolongarse por plazo superior a doce meses. Esta circunstancia 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 prestación 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 necesidad 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 económico 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 justifique, 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.

2. Reglamentariamente se establecerán los procedimientos de unificación de concesiones de transportes.

Artículo 53.- Extinción de los contratos.

1. Los contratos se podrán extinguir por alguna de las siguientes causas:

a) El término del plazo previsto en los mismos.

b) 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.

c) La muerte o incapacidad sobrevenida del contratista 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.

d) La declaración del concurso del contratista, salvo que se deba a incumplimientos de la Administración concesionaria.

e) 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.

f) La renuncia de su titular, preavisada con una antelación mínima de doce meses.

g) El mutuo acuerdo entre Administración y contratista.

h) Las establecidas en el pliego de condiciones, en el documento contractual y en la legislación reguladora de la contratación de las Administraciones Públicas.

i) 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.

2. La renuncia surtirá efectos cuando sea aceptada por la Administración o, en caso de silencio, tras el transcurso de doce meses desde su comunicación.

3. Cuando se decida la supresión del servicio o se den otras circunstancias de interés público que lo justifiquen, 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 incumplimiento 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 personales, o cualquiera de ellos, del anterior concesionario, asumiendo los resultados económicos de la explotación durante este período y abonando la indemnización que sea procedente en los términos de la legislación estatal vigente.

4. Cuando se produzcan supuestos de insolvencia del concesionario que afecten a la prestación del servicio, abandono o interrupciones de éste, o notorio mal funcionamiento, la Administración podrá intervenir la prestación 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 concesionario o la declaración de caducidad de la concesión.

Artículo 54.- Compatibilidad con otras modalidades de transportes.

1. Reglamentariamente y en el marco de la normativa básica, se regularán los casos y términos excepcionales de compatibilidad entre los servicios públicos regulares 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 regulados en esta sección fuese financiada con fondos públicos, 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 2ª

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 Autónoma de Canarias de conformidad con la legislación de régimen jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias.

3. La programación de este servicio público se realizará 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 cualquier otro instrumento de coordinación de las distintas modalidades de gestión de los transportes públicos regulares de viajeros.

Artículo 56.- Transporte interurbano.

1. Se entiende por transporte interurbano aquel transporte regular de viajeros que se desarrolle y comunique 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 gestión, y en el marco de la ordenación básica externa, legislativa 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 transporte 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 comunique 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 tarifario, 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 Insulares podrán delegar a los municipios funciones distintas de las expresadas en el artículo anterior, siempre que las mismas se presten íntegramente dentro del correspondiente 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 promotoras 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 incompatible con la especial naturaleza del mismo. Reglamentariamente podrán realizarse las adaptaciones del contenido de la misma que resulten necesarias conforme a la referida naturaleza especial del transporte urbano.

2. Respetando las normas generales aplicables, los Ayuntamientos y los Cabildos Insulares podrán establecer 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 modalidades, y el transporte urbano u otra no integrada en aquél, el Cabildo, previo acuerdo con el municipio afectado, establecerá un régimen específico que asegure una gestión unitaria mediante la constitución de una organización de naturaleza consorcial u otra modalidad que asegure esa ordenación conjunta, en el marco del Plan Territorial Especial Insular de Transportes.

2. La coordinación con el transporte insular integrado no determina la pérdida de la competencia municipal, 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 competencias se ejercerán de forma coordinada entre los Ayuntamientos y el Cabildo Insular y, en su caso, la Administración 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 unitaria 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 prestación 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 municipal constitucionalmente reconocida.

5. La Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias y los Cabildos Insulares podrán participar en los órganos de gobierno de las entidades supramunicipales 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 viajeros, mercancías o mixtos sólo podrán realizarse por las personas físicas o jurídicas que cumplan los requisitos sobre capacitación profesional, económica y honorabilidad 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 condicionen ni el volumen de transporte permitido, ni los vehículos concretos con los que el mismo debe ser realizado; si bien, en aras a la calidad de la actividad de transporte, se podrá exigir un número mínimo de vehículos y fijar su antigüedad máxima.

3. Excepcionalmente, cuando concurran las circunstancias 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 vehículos 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 Administración insular que se corresponda con la isla donde tenga su sede principal el transportista.

2. Excepcionalmente, previo informe técnico justificativo, 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 transporte 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 autorizaciones.

2. Reglamentariamente, se determinará el régimen de otorgamiento, visado, modificación, suspensión, transmisión y extinción de las autorizaciones y las exigencias 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 acontecimientos que demande el mismo y cualesquiera otros similares, se deba producir una reiteración de itinerarios, calendarios y horarios y/o el cobro individual.

Artículo 64.- Disposiciones específicas sobre el transporte discrecional de mercancías.

1. Las autorizaciones de transporte discrecional de mercancías habilitarán para:

a) Realizar transporte con reiteración, o no, de itinerario, calendario y horario.

b) Realizar en un mismo vehículo transporte en el que existan uno o varios remitentes, y uno o varios destinatarios, siempre que se observen los requisitos establecidos 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.

2. Los transportes discrecionales de mercancías tendrán en todo caso esta consideración aun cuando se produzca una reiteración de itinerario, calendario o horario.

3. 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 adecuada 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 privado 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 actividad empresarial cuyo objeto no sea principalmente el transporte o que resulte necesaria o adecuada para la correcta prestación de la misma, debiendo ser proporcional 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 autorización 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.

3. En ningún caso el transporte escolar podrá realizarse como transporte privado complementario.

Artículo 66.- Condiciones.

1. Los transportes privados complementarios previstos en el número 2 del artículo anterior deberán cumplir, además del requisito establecido en dicho artículo, las condiciones siguientes de manera conjunta:

a) Tratándose de transporte de viajeros, los usuarios deberán tener un vínculo laboral con la empresa, en los términos que se regule reglamentariamente.

b) Si se trata de transporte de mercancías, éstas deberán pertenecer a la empresa o bien haber sido vendidas, producidas, transformadas o reparadas por aquéllas.

c) Los vehículos utilizados por las empresas deberán ser propiedad de las mismas, debiendo estar matriculados 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.

d) Los vehículos han de estar conducidos, en todo caso, por el personal propio de la empresa, debiendo cumplirse los requisitos que se fijen reglamentariamente.

e) El transporte no puede ser contratado ni facturado independientemente.

f) El número de vehículos y su capacidad de carga o de plazas y demás características han de guardar correspondencia con la naturaleza y volumen de la actividad de la empresa.

2. El transporte realizado incumpliendo cualquiera de las condiciones establecidas en el apartado anterior se someterá al régimen jurídico previsto para el transporte público.

3. Reglamentariamente se regularán las clases y el régimen de otorgamiento, visados, modificación, suspensión, transmisión y extinción de las autorizaciones referidas al transporte privado complementario.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES PARTICULARES SOBRE DETERMINADOS TIPOS DE TRANSPORTES

Sección 1ª

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 períodos 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 servicios 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 autorización 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 contrato o precontrato; siempre que estas empresas cumplan con lo previsto en el artículo 13 de la presente Ley, dispongan 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 centros 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 computarse para el otorgamiento por los Ayuntamientos de nuevas licencias de taxi. Igualmente, esta clase de transporte podrá ser realizada por quienes dispongan de una autorización de transporte discrecional de viajeros.

Sección 2ª

Transportes turísticos

Artículo 69.- Transportes turísticos públicos.

1. Son transportes turísticos los transportes públicos realizados con finalidad turística, de ocio y recreo, ofertados y contratados para la satisfacción de necesidades de desplazamiento de personas que tengan la condición de usuarios turísticos conforme son definidos en la legislación 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 regulación de acuerdo con lo establecido en el artículo 63.2 de la presente Ley, y en ningún caso, podrá sustituir al transporte 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.

3. Reglamentariamente se establecerán las condiciones especiales a las que quedan sometidas este tipo de transporte, en particular los estándares mínimos de calidad de los servicios y las condiciones de los vehículos, en aras a ofrecer la mejor calidad posible a los usuarios de estos transportes.

4. Las empresas debidamente autorizadas para la realización del transporte turístico deberán, con carácter previo a la realización del mismo con reiteración, comunicarlo formalmente a la Administración competente.

Artículo 71.- Transportes turísticos, de ocio y recreo, privados complementarios.

Cuando los hoteles acrediten la máxima categoría turística de cinco estrellas y el resto de los requisitos exigidos por la normativa turística, podrán realizar transporte privado complementario turístico para el desplazamiento 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 plazas, incluido el conductor, de longitud mínima de 5,05 metros, categoría turismo.

Artículo 72.- Transportes de ocio y recreo privados complementarios.

1. Cuando la realización de actividades de ocio y recreo, requiera no solo el desplazamiento de los clientes, sino también el desplazamiento de material especializado 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 realizarlas 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 M.M.A; el coste de

este transporte debe formar parte del total percibido por la actividad contratada; 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 transportes de ocio y recreo en vehículos adaptados, al mínimo de actividad que debe ser desarrollada para poder acogerse a este régimen y la necesaria proporción y vinculación del número y caracteres de los vehículos con la actividad principal.

Sección 3ª

Transportes oficiales

Artículo 73.- Definición y requisitos mínimos.

1. Son oficiales los transportes realizados por la propia 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 consideran actividad administrativa las actuaciones de gestión realizadas dentro del ámbito competencial de cada Administración, entidad o institución pública.

2. Los transportes oficiales no requieren autorización administrativa, quedando sometidos, asimismo, a las normas sobre el régimen patrimonial aplicable a la Administración Pública correspondiente y a las específicas que establezcan los órganos que los gestionan.

3. No tendrá la consideración de transporte oficial el que realicen las empresas públicas, debiendo obtener bien una autorización de transporte privado complementario, o bien una autorización de transporte discrecional.

Sección 4ª

Transporte sanitario

Artículo 74.- Definición y requisitos mínimos.

1. Se considera transporte sanitario aquel que tiene por objeto el traslado de personas enfermas o accidentadas, 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 acondicionados 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:

a) Público: es el que se realiza por cuenta ajena mediante retribución económica, con vehículos de su propiedad, arrendados en régimen de leasing, renting, o en cualquier otra modalidad de arrendamiento sin conductor de acuerdo con la normativa vigente en la materia.

b) Privado: es el que se realiza, como actividad complementaria a la principal, no percibiéndose retribución independiente alguna por el transporte, por entidades benéficas sin ánimo de lucro; por empresas o establecimientos 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.

c) 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.

3. Para la realización de transporte sanitario será necesaria la obtención previa de autorización administrativa para cada vehículo, sea de transporte público discrecional 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.

4. Todos los vehículos sanitarios deberán contar además con una certificación técnico-sanitaria para la realización de transporte sanitario, expedida por la Consejería competente en materia de sanidad.

5. Para la obtención de dicha certificación, los vehículos sanitarios deben reunir las condiciones técnico-sanitarias y de personal que se establezcan reglamentariamente.

Sección 5ª

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 calificados 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 objetivos que establezca la legislación básica y la que apruebe el Gobierno de Canarias.

Sección 6ª

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 mismos, 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 organizadas en los centros de enseñanza o guarderías.

Artículo 77.- Requisitos.

1. Las empresas y, en su caso los vehículos, que realicen servicios de transporte escolar deberán estar provistos 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 realización de transporte escolar, la cual se otorgará a su titular siempre que los vehículos que emplee reúnan las condiciones 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 presentación de contrato o precontrato.

2. Respecto al transporte escolar, tendrán la consideración de representantes de los usuarios los órganos administrativos competentes en materia de educación, los propietarios o directores de los centros escolares y guarderías privados o los representantes de las asociaciones y federaciones de padres de alumnos de dichos centros.

3. Excepcionalmente podrá otorgarse autorización especial para la realización de transporte escolar a vehículos 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 discrecional 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 limitado al ámbito territorial por donde discurra el servicio y limitado temporalmente a un curso escolar.

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

Sección 7ª

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 específicos que necesitan. En particular, se considera transporte adaptado, el transporte sociosanitario, entendido como aquel 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 necesidades, concurriendo causa justificada que aconseje su utilización.

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 realizar el transporte adaptado.

Sección 8ª

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 vehículos que por sus especificaciones técnicas no sean susceptibles 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 solicitante 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 auxilio-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:

a) 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.

b) 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.

c) 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:

a) La intervención administrativa fundamentada en la necesaria garantía de interés público para la consecución de un nivel óptimo de calidad en la prestación del servicio.

b) El equilibrio económico de la actividad y la suficiencia del servicio que se concretan en la limitación del número de autorizaciones y licencias de la actividad y el establecimiento de tarifas obligatorias.

c) 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 discrecional 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 derechos 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 implicadas 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 autorizaciones las personas físicas, quedando excluidas las personas 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 referida a un vehículo concreto identificado por su matrícula, sin perjuicio de otros datos que sean exigibles. No obstante, en los municipios de más de doscientos mil habitantes de derecho y con más de mil licencias de taxis, una misma persona física podrá ser titular hasta de cinco licencias y/o autorizaciones.

2. 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 servicios de taxi son las siguientes:

a) Los servicios deberán iniciarse en el término municipal al que corresponde la licencia de transporte urbano. Se entenderá por inicio del servicio el lugar donde son recogidos, 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.

b) El servicio de taxi puede ser prestado personalmente por los titulares de la licencia o mediante la contratación de conductores asalariados. En este último caso, las personas contratadas han de tener el certificado habilitante para ejercer la profesión. Queda prohibida la contratación de personas que carezcan del correspondiente certificado. Mediante reglamento se establecerán las condiciones que deben cumplirse para obtener el citado certificado, los conocimientos teóricos y prácticos exigibles, el procedimiento de verificación de los mismos, las condiciones de vigencia, suspensión, y extinción de estas habilitaciones. La verificación de los conocimientos, la expedición 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.

c) Los vehículos con licencia pueden ser sustituidos por otros previa autorización del Ayuntamiento competente 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 normativa, con excepción de la antigüedad. En los supuestos en que por siniestro total, avería irreparable u otras causas, 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.

d) Los servicios de taxi han de llevarse a cabo mediante la contratación global de la capacidad total del vehículo.

e) Todos los vehículos que presten servicios de taxi deben estar equipados con un aparato taxímetro debidamente comprobado, precintado y homologado, cuyo funcionamiento 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.

2. Las entidades públicas competentes regularán mediante norma reglamentaria los siguientes aspectos del servicio:

a) Las condiciones de estacionamiento, de los turnos en las paradas y de la circulación de los vehículos en las vías públicas.

b) La normativa relativa a la explotación de las licencias de taxi en cuanto a los turnos, los días de descanso y las vacaciones.

c) Las condiciones exigibles a los vehículos en cuanto a seguridad, capacidad, confort y prestaciones.

d) Las normas básicas sobre indumentaria y equipamiento de los conductores.

e) Las condiciones específicas sobre publicidad exterior e interior del vehículo.

f) La información mínima de los transportes y tarifas en los puntos de llegada de turistas (puertos y aeropuertos), así como en los Puntos de Información Turísticos.

g) Cualquier otra de carácter análogo a las anteriores referida a las 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 reglamentación vigente sobre licencias municipales.

3. En cuanto a las tarifas, su determinación y exigencia se somete a lo siguiente:

a) 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.

b) Las tarifas deben garantizar la cobertura del coste real del servicio en condiciones normales de productividad y organización, y permitirán una adecuada amortización y un razonable beneficio industrial, debiendo ser revisadas cuando se produzca una variación en los costes que altere significativamente el equilibrio económico.

c) Las tarifas son obligatorias para los titulares de las licencias y autorizaciones, los conductores y los usuarios. Reglamentariamente se fijarán los supuestos excepcionales en que sea admisible el concierto del precio por el servicio, que requerirá constancia escrita del precio pactado y que se lleve a bordo ese documento. Queda expresamente prohibido el cobro de suplementos que no estén previstos en la normativa vigente ni amparados por el título administrativo habilitante.

d) Las tarifas aplicables serán visibles para el usuario desde el interior del vehículo; e incluirán, además, las tarifas especiales y los suplementos que estén autorizados.

e) Mediante los análisis que lo justifiquen y los procedimientos de fijación de precios correspondientes, que se fijarán reglamentariamente, se podrá establecer la posibilidad 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 suplemento) 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 afectados, y, en el primer caso, también los Ayuntamientos, podrá crear zonas de prestación conjunta, que permitan a los vehículos residenciados en los mismos que dispongan 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 controlen y gestionen las mismas.

2. 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 comprendidos 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 sensibles 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 comunicaciones entre distintos municipios, a la conexión entre islas o a la atención a los turistas. En ellas se podrá establecer 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 acontecimientos culturales, deportivos, artísticos, feriales o similares, cuando resulten insuficientes las unidades autorizadas 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 1ª

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 aparato 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 documentos que se determinen por esta Ley o por el reglamento que la desarrolle deberán llevarse a bordo de los vehículos en todo momento debidamente cumplimentados y tendrán que exhibirse a requerimiento de los funcionarios que realicen funciones de inspección de los transportes y de las fuerzas de apoyo a los mismos. Excepcionalmente, el reglamento referido podrá establecer 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 tecnologías de la información.

2. Los vehículos en que los referidos servicios se realicen deberán, por su parte, encontrarse señalizados mediante los rótulos y distintivos que, para la exacta identificación de las características del servicio o del título habilitante a cuyo amparo se prestan, sean exigidos reglamentariamente.

3. Las personas que realicen los servicios y actividades previstos en esta Ley deberán cumplimentar y conservar en su domicilio empresarial, durante el plazo que se establezca, la documentación de carácter administrativo o estadístico que, en su caso, se determine reglamentariamente. En particular la relacionada con los tiempos de trabajo, conducción y descanso que facilite el tacógrafo a partir de su entrada en vigor y la prevista en materia de control de jornada y tiempos de trabajo estipulados, en su caso, en los correspondientes marcos laborales.

4. 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, gestionándola como una división contable independiente, distinta de cualquier otra actividad que realicen, esté o no relacionada con el transporte de viajeros.

Sección 2ª

Control de licencias y autorizaciones provenientes de otros ámbitos

Artículo 90.- Vehículos no domiciliados en Canarias.

Las Administraciones Públicas canarias, en sus respectivos ámbitos competenciales, serán responsables de verificar que los titulares de vehículos provistos de licencia comunitaria de transporte internacional, de igual modo que los autorizados por otras Comunidades Autónomas, cumplan las exigencias establecidas por la normativa comunitaria, estatal y de la Comunidad Autónoma de Canarias, para la realización de esos servicios de transporte, en particular, la que desarrolle la disposición adicional octava de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

TÍTULO IV

ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS Y AUXILIARES

CAPÍTULO ÚNICO

CLASES

Sección 1ª

Agencias de Transportes

Artículo 91.- Definición y regulación.

1. Tendrán la consideración de agencias de transportes 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 usuarios y transportistas, y las funciones de gestión, información, oferta, organización de cargas y servicios precisas para la contratación de los transportes.

2. Las agencias de transporte deberán contratar en nombre propio tanto con el transportista como con los usuarios o cargadores.

3. La actividad de agencia de transportes podrá ser realizada por las personas físicas y jurídicas que obtengan la correspondiente autorización administrativa, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 13 de esta Ley. Reglamentariamente se establecerá la clasificación de las agencias de transporte y el régimen jurídico de otorgamiento, modificación, extinción y visados de las autorizaciones.

Sección 2ª

Centros de información, contratación y distribución de cargas

Artículo 92.- Definición, creación y funcionamiento.

1. Tendrán la consideración de centros de información, contratación y distribución de cargas los puntos de encuentro entre la oferta y la demanda que realicen funciones 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 establezcan 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 participación en los mismos de los representantes de los transportistas y usuarios.

Sección 3ª

Almacenista-Distribuidor

Artículo 93.- Definición y regulación.

1. Son almacenistas-distribuidores las personas físicas 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:

a) Con vehículos propios amparados por autorizaciones de transporte público de las que sean titulares.

b) Contratando la realización del transporte en nombre propio con transportistas debidamente autorizados para llevarlo a cabo.

3. Para realizar la actividad de almacenistas-distribuidores, será preciso estar en posesión de la correspondiente 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 4ª

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:

a) La contratación en nombre propio con el transportista, en calidad de cargador, del transporte que haya contratado, también en nombre propio, con el cargador efectivo frente al que ostentará la condición de transportista.

b) La recepción y puesta a disposición del transportista 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 transportes internos, siempre que los mismos supongan la continuación de un transporte internacional cuya gestión se les haya encomendado.

2. Para la realización de la actividad de transitario será preciso disponer de la correspondiente autorización administrativa previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 19 de la presente Ley y las condiciones para el ejercicio que se fijen reglamentariamente.

Sección 5ª

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 requisito previsto en el apartado anterior:

a) Las operaciones de arrendamiento financiero con opción de compra, incluido el renting.

b) El arrendamiento de remolques y semirremolques que precisen vehículo tractor para el transporte.

3. El arrendamiento de vehículos podrá serlo sin conductor, con conductor y en caravanas.

4. Reglamentariamente, se establecerán los requisitos 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, antigüedad 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 asegurar la calidad del servicio ofertado. En todo caso, la ampliación del número de vehículos, sea con carácter permanente 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.

5. En cuanto al arrendamiento de vehículos con conductor, además de los requisitos generales, su reglamentación debe basarse en requisitos que permitan su diferenciación 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 respondan a un servicio de alta calidad.

6. Igualmente, sin perjuicio de los requisitos comunes, la regulación del arrendamiento de vehículos para circular en expediciones organizadas formando caravanas 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 vehículos de tracción en las cuatro ruedas que reúnan las condiciones de seguridad y asistencia que se establezcan.

7. 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.

8. Las empresas que presten servicios de transporte con vehículos en régimen de multipropiedad o de vehículo compartido deberán cumplir los mismos requisitos que las empresas de arrendamiento de vehículos sin conductor, 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 profesionales afectados, podrá limitar el número de vehículos dedicados a esta actividad como medida complementaria a otras que se adopten para racionalizar y descongestionar la circulación vial y para asegurar los objetivos de sostenibilidad que establecen las Directrices de Ordenación General, las de Infraestructuras y, en su caso, los Planes Territoriales Especiales de Transporte.

2. En particular, por las razones señaladas en el anterior 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 normativa de desarrollo, estarán reservadas a los servicios de inspección de los transportes de cada una de las Administraciones competentes por razón de la materia.

2. Los servicios de inspección asesorarán y colaborarán con los operadores de transportes, las empresas complementarias y auxiliares y, en su caso, con los usuarios, para facilitar el cumplimiento de la legalidad y podrán realizar funciones específicas de control de la calidad y seguridad en la prestación de los servicios de transporte, 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 condición, 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 inspección.

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 transporte 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, títulos 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 usuarios del transporte de viajeros, estarán obligados a identificarse 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 recabar la documentación precisa para el mejor cumplimiento de su función en la propia empresa o bien requerir la presentación de dicha documentación en las oficinas públicas correspondientes, así como, en su caso, la comparecencia del empresario o su representante, en los términos establecidos en la legislación de procedimiento administrativo, ante las oficinas públicas cuando sea requerido para ello. 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 documentación 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 acreditativa del cumplimiento de las obligaciones relativas a los tiempos de conducción y descanso de los conductores, 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 contenidas en la presente Ley y normas concordantes.

2. 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 acredita 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 funciones, podrán solicitar el apoyo de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y, en su caso, de la Policía Autonómica 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 transporte por carretera que desarrollen los Cabildos Insulares deberán cumplir dichas directrices generales. Los programas 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:

a) Actividad o sector afectados.

b) Objeto, contenido y finalidad de las actuaciones.

c) Medios a emplear.

d) Plazo de ejecución o periodicidad.

e) Mecanismos de coordinación de actuaciones entre los distintos servicios territoriales.

CAPÍTULO II

INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 102.- Responsabilidad.

1. La responsabilidad administrativa por las infracciones previstas en la presente Ley corresponderá:

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

b) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades auxiliares o complementarias de éstos llevados a cabo sin la cobertura del preceptivo título administrativo habilitante,

o cuya realización se encuentre exenta de la obtención de éste, a la persona física o jurídica propietaria o arrendataria del vehículo o titular de la actividad.

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

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

2. La responsabilidad administrativa se exigirá a las personas físicas o jurídicas a que se refiere el apartado 1, independientemente de que las acciones u omisiones de las que dicha responsabilidad derive hayan sido materialmente 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.

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

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

Artículo 103.- Clasificación.

1. Constituyen infracciones administrativas de las normas reguladoras del transporte terrestre las acciones u omisiones de los distintos sujetos responsables tipificadas 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 autorizaciones especiales reguladas en esta Ley y la autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros se considerará incluida en la infracción tipificada en este apartado si se carece de cualquiera de ellas.

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

1.1. La prestación de servicios de transporte público que excedan del ámbito territorial específicamente autorizado.

1.2. La realización de transportes públicos o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias careciendo de autorización por no haber realizado su visado reglamentario, salvo que dicha conducta deba calificarse como infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 106.8.

1.3. 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 presten y aún cuando se posea autorización de transporte discrecional.

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

1.5. 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.

1.6. La realización, al amparo de autorizaciones de transporte privado complementario, de servicios que no cumplan alguna de las condiciones expresamente reguladas en el artículo 66 de esta Ley.

1.7. 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 incumpliendo las condiciones establecidas para ello.

1.8. 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.

1.9. 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.

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

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

2. La realización de transporte público incumpliendo alguno de los requisitos exigidos en el artículo 13.

3. La realización de actividades complementarias o auxiliares, incumpliendo alguno de los requisitos exigidos en el artículo 19.

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

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

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

7. El quebrantamiento de las órdenes de inmovilización o precintado de vehículos o locales, así como la desatención a los requerimientos formulados por la Administración en los términos señalados en el artículo 110.2.

8. La falsificación de títulos administrativos habilitantes para la realización de transporte terrestre o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias, o de alguno de los datos que deban constar en aquéllos.

La responsabilidad por dicha infracción corresponderá tanto a las personas que hubiesen falsificado el título, o colaborado en su falsificación o comercialización a sabiendas del carácter ilícito de su actuación,

como a las que lo hubiesen utilizado para encubrir la realización de transportes o actividades no autorizadas.

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

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

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

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

12. La realización de transporte público incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en la correspondiente autorización con el carácter de esenciales cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta Ley.

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

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

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

15. La realización de transporte público regular de viajeros por carretera cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

15.1. La falta de explotación del servicio por el propio concesionario, salvo los supuestos de colaboración expresamente permitidos.

15.2. 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.

15.3. Denegar la venta de billetes o el acceso al vehículo a quienes los hubieran adquirido, especialmente si se trata de una persona de movilidad reducida, salvo que se den circunstancias legal o reglamentariamente establecidas que lo justifiquen. Especialmente se considerará incluido en la anterior circunstancia impedir o dificultar el acceso o utilización de los servicios de transporte a personas 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 precisos para acceder y abandonar el vehículo e instalarse en una plaza ordinaria.

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

15.5. El incumplimiento del régimen tarifario.

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

16.1. 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.

16.2. En los transportes de uso especial de escolares y de menores, la falta de plaza o asiento para cada menor, así como la inexistencia de plazas cercanas a las puertas de servicio que sean necesarias para personas de movilidad reducida.

16.3. La realización de transporte público regular de viajeros por carretera de uso especial incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en la correspondiente autorización con el carácter de esenciales cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta Ley.

17. La realización de transportes discrecionales de viajeros y mercancías cuando se incumpla alguno de los siguientes requisitos:

17.1. 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 ventura, con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial.

17.2. 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.

18. La realización de actividades de agencia de transporte, transitario o almacenista distribuidor cuando se incumpla alguno de los siguientes requisitos:

18.1. 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 aquéllos la posición de transportista y frente a éstos las obligaciones y responsabilidades propias del cargador.

18.2. La realización de la actividad en locales autorizados o comunicados en los términos legal o reglamentariamente establecidos.

19. 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 Exceso sobre un

Porcentaje 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 responsabilidad 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.

20. 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.

21. 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 corresponderá 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 consignatario o destinatario, salvo que alguno de ellos justifique respecto de sí mismo la existencia de causas de inimputabilidad.

22. 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 llevar insertadas las hojas de registro o tarjetas correspondientes a otro conductor.

23. El incumplimiento de la obligación de suscribir los seguros que resulten preceptivos conforme a lo dispuesto en la legislación vigente.

24. La carencia de hojas de registro del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso que exista obligación de llevar en el vehículo, así como la no conservación, en los tiempos estipulados reglamentariamente, de la documentación relacionada en el artículo 89.3 de la presente Ley.

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

25. La prestación de servicios de taxi concurriendo las siguientes circunstancias particulares:

25.1. Incumplir las obligaciones de prestación continuada del servicio impuestas por la Administración competente en la materia.

25.2. 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 actuación de la persona titular de la licencia o autorización, o a su personal dependiente.

25.3. 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.

25.4. Prestar servicios de taxi en condiciones que puedan poner en peligro grave y directo la seguridad de las personas.

26. El arrendamiento de vehículos todo terreno con conductor que circulen formando caravanas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

26.1. Carecer de autorización referida a vehículo que habilite para el arrendamiento.

26.2. 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 siguientes circunstancias:

1.1. No disponer del número mínimo de vehículos o el incumplimiento por éstos de las condiciones exigidas en el título concesional.

1.2. No prestar los servicios suplementarios ofertados por el adjudicatario de la concesión y recogidos en el título concesional.

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

1.4. Vender un número de plazas por vehículo superior al de las autorizadas en el título concesional.

1.5. 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 incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta Ley.

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

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 Exceso sobre un Porcentaje eje Porcentaje

De más de 20 tm +6 hasta el 15 +25 hasta el 30

De más de 10 tm +10 hasta el 20 +35 hasta el 40

a 20 tm

De hasta 10 tm +15 hasta el 25 +45 hasta el 50

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

5. El inadecuado funcionamiento imputable al transportista 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, cuando no haya de ser calificada como muy grave de conformidad con lo establecido en el artículo 104.10, o no pasar la revisión periódica de los mismos en los plazos y forma legal o reglamentariamente establecidos.

6. 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.

7. 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.

8. El incumplimiento por parte del conductor de la obligación de realizar por sí mismo determinadas entradas manuales o anotaciones en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o en las hojas de registro, en aquellos supuestos en que tal obligación se encuentre reglamentariamente establecida, salvo que deba calificarse como muy grave de conformidad con lo establecido en los apartados 22 y 24 del artículo 104 o como leve por darse las circunstancias previstas en el apartado 5 del artículo 106.

9. La utilización en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso de más de una hoja de registro durante una misma jornada por la misma persona, salvo cuando se cambie de vehículo y la

hoja de registro utilizada en el aparato del primer vehículo no se encuentre homologada para su utilización en el del segundo.

10. La obstrucción que dificulte gravemente la actuación 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 obstrucción debiera ser calificada como infracción muy grave.

11. La carencia no significativa de hojas de registro o de datos registrados en el aparato de control de los tiempos 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.

12. La falta de anotación de alta en el registro de operadores de transporte por parte de las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización.

13. La realización de transportes privados careciendo de la autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras del transporte terrestre, 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.

14. La prestación de servicios públicos de transporte, utilizando la mediación de personas físicas o jurídicas no autorizadas para dicha mediación, sin perjuicio de la sanción que al mediador pueda corresponderle de conformidad con lo previsto en el artículo 104.1.

15. 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 establecimientos públicos destinados a otros fines. La responsabilidad corresponderá al titular de la industria o servicio al que esté destinado el local.

16. 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.

17. El incumplimiento del régimen tarifario reglamentariamente establecido, salvo que, por tratarse de un transporte público regular de viajeros, deba calificarse como infracción muy grave de conformidad con lo establecido en el artículo 104.15.5.

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

19. 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 Administración, incumpliendo lo que al efecto se determine reglamentariamente, salvo que deba ser calificada como infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los apartados 6, 14, 22 y 24 del artículo 104.

20. La falta del preceptivo documento en que deban formularse las reclamaciones de los usuarios y la negativa u obstaculización a su uso por el público, así como la ocultación o demora injustificada de la puesta en conocimiento de la inspección de las reclamaciones o quejas consignadas en dicho documento, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, salvo que esta conducta deba ser calificada como infracción muy grave. Igualmente, el incumplimiento, por parte del destinatario al que se hubieran entregado las mercancías, de la obligación 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.

21. La realización de servicios de transporte público de viajeros en automóviles de turismo iniciados en término municipal distinto al que corresponda la licencia de transporte urbano, salvo en los supuestos reglamentariamente exceptuados.

22. La utilización por parte del arrendatario de vehículos industriales arrendados con o sin conductor sin llevar a bordo el contrato de arrendamiento o una copia del mismo, o llevarlo sin cumplimentar, así como la falta de cuanta otra documentación resulte obligatoria para acreditar la correcta utilización del vehículo.

23. El incumplimiento por los titulares de autorizaciones de transporte público sanitario de las exigencias de disponibilidad temporal para la prestación del servicio que reglamentariamente se encuentren determinadas, salvo causa justificada.

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

25. El arrendamiento de vehículos con o sin conductor cuando concurran las siguientes circunstancias:

25.1. El incumplimiento por las empresas arrendadoras de vehículos sin conductor de la obligación de exigir la correspondiente autorización de transporte al arrendatario y de las condiciones exigibles para la realización de su actividad reglamentariamente previstas.

25.2. La utilización de vehículos arrendados sin llevar a bordo el contrato de arrendamiento, o una copia del mismo, o llevarlo sin cumplimentar.

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

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

28. La prestación de servicios de taxi cuando se dé cualquiera de las siguientes circunstancias particulares:

28.1. 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.

28.2. Incumplir las condiciones esenciales de la licencia 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.

28.3. Incumplir el régimen de tarifas.

28.4. No atender a una solicitud de servicio de taxi estando de servicio o abandonar el servicio antes de su finalización, salvo que concurran causas que lo justifiquen.

28.5. Falsear la documentación obligatoria de control.

28.6. No llevar el preceptivo documento de formulación de reclamaciones de los usuarios; negar u obstaculizar 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.

28.7. Incumplir los servicios obligatorios que puedan establecerse.

28.8. Incumplir el régimen horario y de descansos establecido.

28.9. 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.

28.10. La instalación en el vehículo de instrumentos, accesorios o equipamientos no autorizados que puedan afectar a la correcta prestación del servicio de taxi.

29. El arrendamiento de vehículos todo terreno con conductor que circulen formando caravanas cuando concurran las siguientes circunstancias:

29.1. Carecer el arrendador de local u oficina con nombre o título registrado abierta al público.

29.2. No disponer de garajes o instalaciones con capacidad suficiente para albergar la totalidad de los vehículos en la isla donde se pretenda ejercer la actividad.

29.3. Realizar la actividad de arrendamiento sin disponer del número mínimo de vehículos exigidos por la normativa.

29.4. Ejercer la actividad sin seguro de responsabilidad civil ilimitada.

29.5. Circular vehículos en caravana en número distinto al autorizado.

29.6. Contratar individualmente por asiento o por vehículo.

29.7. Realizar servicios de arrendamiento sin asistencia debidamente acreditada en el primer vehículo.

29.8. Realizar servicios en caravana de más de cinco vehículos sin llevar en el último de ellos una persona dependiente de la empresa arrendadora como responsable.

29.9. Realizar rutas o recorridos con puntos diferentes de recogida y dejada de viajeros.

29.10. Carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales del libro de reclamaciones, así como ocultación o falta de conservación del mismo y demora injustificada de la puesta en conocimiento o no comunicación a la Administración.

30. Cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior cuando por su naturaleza, ocasión o circunstancia no deba ser calificada como muy grave, debiendo justificarse la existencia de dichas circunstancias y motivarse la resolución correspondiente.

Artículo 106.- Infracciones leves.

Se consideran infracciones leves:

1. La falta de comunicación de cualquier dato o circunstancia 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 Exceso sobre un

Porcentaje eje Porcentaje

De más de 20 tm +2,5 hasta el 6 +20 hasta el 25

De más de 10 tm +5 hasta el 10 +30 hasta el 35

a 20 tm

De hasta 10 tm +6 hasta el 15 +40 hasta el 45

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

3. 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.

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

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

6. La carencia de los preceptivos rótulos o avisos de obligada exhibición para conocimiento del público usuario.

7. El incumplimiento en los transportes interurbanos de viajeros contratados por plaza con pago individual de la obligación de expedir billetes, de las normas establecidas para su despacho o devolución, así como expedirlos sin las menciones esenciales.

8. 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 normas reguladoras de los transportes terrestres, siempre que la misma se hubiese solicitado, acreditando el cumplimiento de todos los requisitos exigidos para su otorgamiento, en el plazo máximo de 15 días, contados desde la notificación del inicio del expediente sancionador.

9. La realización de transportes públicos o privados sin llevar a bordo del vehículo la documentación formal que acredite la posibilidad legal de prestarlos o que resulte exigible para la determinación de la clase de transporte que se está realizando, salvo que dicha infracción deba ser calificada como muy grave o grave conforme a lo dispuesto en los artículos 104.1 y 105.13.

10. El arrendamiento de vehículos sin conductor fuera de las oficinas o locales que reglamentariamente se determinen, así como no suscribir de forma independiente un contrato por cada arrendamiento de vehículos que la empresa efectúe.

11. La realización de transporte público regular de viajeros por carretera incumpliendo el calendario establecido.

12. 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 vehículos en el centro escolar y acceso y abandono de los vehículos en los términos regulados en las normas sobre seguridad en esta clase de transportes.

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

14. En el transporte escolar y de menores, el incumplimiento de la obligación de exigir la entidad contratante al transportista los documentos o justificantes que, con arreglo a las normas que regulan la seguridad en dichos transportes, deba exigirle.

15. La salida de los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor del lugar en que habitualmente se encuentren guardados o estacionados sin llevar a bordo la hoja de ruta o llevándola sin cumplimentar, salvo los supuestos exceptuados reglamentariamente. No se apreciará esta infracción cuando la misma concurra con la establecida en el artículo 105.22.

16. 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 tipificado de otra manera en esta Ley.

17. 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 percepción, utilizarlos de forma inadecuada o llevar en lugar visible del vehículo el distintivo correspondiente a un ámbito territorial o clase de transporte para cuya realización no se halle facultado por el necesario título habilitante.

18. 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.

19. El incumplimiento por los usuarios de las obligaciones que les correspondan, conforme a las reglas de utilización del servicio establecidas de conformidad con lo dispuesto en 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 infracción tipificada en este apartado el incumplimiento por los usuarios de los transportes de viajeros de las siguientes prohibiciones:

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

19.2. 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.

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

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

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

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

19.7. 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.

19.8. 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 correspondiente concesión o autorización, así como el uso indebido del título que se posea.

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

20. La realización de la actividad de arrendamiento de vehículos en los que concurran las siguientes circunstancias:

20.1. El arrendamiento con conductor de vehículos que lleven publicidad o signos externos identificativos, salvo en los supuestos reglamentariamente exceptuados.

20.2. El arrendamiento sin conductor fuera de las oficinas o locales que reglamentariamente se determinen, así como no suscribir de forma independiente un contrato por cada arrendamiento de vehículos que realice la empresa.

21. El arrendamiento con conductor de vehículos todo terreno que circulen formando caravanas en los siguientes supuestos:

21.1. Carecer de autorización preceptiva, siempre que la misma se hubiese solicitado, acreditando el cumplimiento de todos los requisitos para su otorgamiento en el plazo de 15 días desde la notificación de la incoación del expediente sancionador.

21.2. No llevar a bordo del vehículo la autorización preceptiva o copia de la misma.

21.3. No comunicar a la Administración las modificaciones de los datos que deben figurar en las autorizaciones, incluyendo el cambio de domicilio.

21.4. 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.

21.5. No llevar a bordo el contrato de arrendamiento.

21.6. Realizar el servicio de arrendamiento sin exponer al público el cuadro de precios o faltando el sello de la Administración.

21.7. Realizar el servicio de arrendamiento sin exponer en el local el rótulo referido a la existencia de libro de reclamaciones.

21.8. Solicitar el visado de la autorización fuera del plazo determinado por la Administración.

21.9. Realizar el servicio de arrendamiento incumpliendo 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 cinturones de seguridad delanteros y traseros, carecer de botiquín de primeros auxilios el último vehículo de la caravana y falta de identificación exterior de la empresa legible a 25 metros.

22. La realización del transporte con vehículos ajenos sobre los que no se tengan las condiciones de disponibilidad legalmente exigibles, así como utilizar para el transporte vehículos arrendados a otros transportistas o utilizar la colaboración de éstos fuera de los supuestos o incumpliendo las condiciones legalmente establecidas, salvo que deba ser considerada infracción muy grave, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 104. En idéntica infracción incurrirán las empresas que actúen como colaboradores, incumpliendo las obligaciones que les afecten.

23. La prestación de servicios de taxi cuando se dé cualquiera de las siguientes circunstancias particulares:

23.1. Prestar los servicios de taxi sin llevar la documentación formal que acredita la posibilidad legal de prestarlos 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.

23.2. No llevar en un lugar visible del vehículo los distintivos que sean exigibles, llevarlos en unas condiciones que dificulten su percepción o hacer un uso inadecuado de los mismos.

23.3. No tener los preceptivos cuadros de tarifas y el resto de documentación que deba exhibirse obligatoriamente para conocimiento de los usuarios, en los términos que se determinen por reglamento.

23.4. No cumplir las normas generales de policía en instalaciones fijas y vehículos, salvo que el incumplimiento sea calificado de infracción grave o muy grave.

23.5. No respetar los derechos de los usuarios establecidos por la presente Ley o las normas que la desarrollen, si este incumplimiento no puede calificarse de grave o muy grave.

23.6. Retener objetos abandonados en el vehículo sin dar cuenta de ello a la autoridad competente en el plazo reglamentariamente establecido.

23.7. No entregar el recibo o factura del servicio prestado a los usuarios, si éstos lo solicitan, o entregarles un recibo o factura que no cumpla los requisitos establecidos por la normativa de aplicación.

23.8. Incumplir las prescripciones que puedan establecerse relativas a la exhibición de publicidad en los vehículos.

24. Cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior cuando, por su naturaleza, ocasión o circunstancias, no deba ser calificada como grave, debiendo justificarse la existencia de dichas circunstancias y motivarse la resolución correspondiente.

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

1. A los efectos previstos en el régimen de infracciones de la presente Ley, se considerarán condiciones esenciales de la concesión, autorización o licencia:

a) El mantenimiento de los requisitos exigidos para el otorgamiento.

b) La realización efectiva del servicio.

c) La prestación de los servicios de acuerdo con los tráficos autorizados.

d) La explotación del servicio por el propio concesionario, salvo los supuestos de colaboración expresamente permitidos.

e) La prestación del servicio de transporte discrecional con una autorización o licencia de ámbito territorial suficiente, salvo los casos expresamente exceptuados.

f) La prestación de los servicios suplementarios ofertados por el adjudicatario de la concesión y recogidos en el título concesional.

g) 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.

h) La realización del número de expediciones establecidas en el título concesional o en la autorización, así como la disponibilidad sobre el número mínimo de vehículos que en aquéllos se determine, y el cumplimiento por dichos vehículos de las condiciones exigidas en los mismos.

i) La realización del servicio sin transbordar injustificadamente a los usuarios durante el viaje.

j) El respeto a la prohibición de venta de un número de plazas por vehículo superior al de las autorizadas en el título concesional.

k) 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.

l) En los transportes a la demanda, la disposición de un acuerdo previo con los usuarios.

m) 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.

n) 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 ventura, con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial.

o) La obligación del titular de la autorización de asumir la posición de porteador en todos los contratos de transporte que realice al amparo de dicha autorización.

p) 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.

q) En las autorizaciones de transporte discrecional de viajeros, la no reiteración de itinerario y la contratación por vehículo, no por plaza, excepto los casos expresamente autorizados.

r) 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.

s) La iniciación de los servicios interurbanos en vehículos de turismo dentro del municipio otorgante de la correspondiente licencia.

t) La disposición del número mínimo de conductores que en su caso reglamentariamente se exijan.

u) La plena dedicación del titular de la preceptiva licencia o autorización habilitante al ejercicio de la actividad, salvo los casos en que se prevea expresamente lo contrario.

v) La contratación global de la capacidad del vehículo, salvo las excepciones expresamente previstas al efecto.

w) El cumplimiento de las condiciones técnicas y de seguridad exigidas al vehículo, así como la instalación y adecuado funcionamiento de los instrumentos que obligatoriamente hayan de instalarse en el mismo para el control de las condiciones de prestación del servicio.

x) El cumplimiento de las disposiciones vigentes sobre revisión periódica, tanto del vehículo como de los instrumentos de control.

y) El mantenimiento de las condiciones adecuadas de aseo del personal y vehículos.

z) El cumplimiento de las solicitudes concretas de transporte de los viajeros del servicio de autotaxi.

2. Las normas reglamentarias, autonómicas, insulares o municipales, reguladoras de los servicios de transporte público de viajeros, así como los propios títulos habilitantes para la prestación de los mismos, podrán establecer otros requisitos adicionales que deban, asimismo, 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 repercusión social del hecho infractor, la intencionalidad, la naturaleza de los perjuicios causados, la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido y la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora, conforme a las reglas y dentro de las horquillas siguientes:

a) Se sancionarán con apercibimiento o multa de hasta 200 euros las infracciones previstas en los apartados 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24 del artículo 106.

b) 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.

c) 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.

d) 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.

e) 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.

f) 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.

g) 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.

h) 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.

i) 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.

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

k) Cuando fuera de aplicación lo previsto en los artículos 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, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de todas aquellas autorizaciones de que fuese titular el infractor para cuya obtención resultaban exigibles los requisitos incumplidos.

2. La comisión de la infracción prevista en el apartado 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 apartado 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 inhabilitación para ser titular de ninguna concesión o autorización de transporte público regular de viajeros de nueva creación 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 titularidad 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, independientemente de la sanción pecuniaria que corresponda, el precintado del vehículo con el que se realiza el transporte o la clausura del local en el que, en su caso, se venga ejerciendo la actividad, en ambos supuestos durante el plazo máximo de un año, sin perjuicio del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan y de las medidas que puedan arbitrarse para su garantía.

5. Cuando en la comisión de la infracción prevista en el apartado 10 del artículo 104, hubiesen intervenido talleres autorizados, con independencia de la sanción que corresponda, se propondrá al órgano competente la retirada 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 apartado 3 del artículo 106, siempre que en este último supuesto la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino sea superior a 30 kilómetros, deberá ordenarse su inmediata inmovilización hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, salvo que concurran circunstancias ligadas a la seguridad que aconsejen no hacerlo en el caso concreto de que se trate. A tal efecto, los inspectores habrán de retener la documentación del vehículo y, en su caso, la de la mercancía, así como la correspondiente autorización, hasta que se subsanen las causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo, en todo caso, responsabilidad del transportista la custodia del vehículo, su carga y pertenencias.

En idénticos términos se procederá en aquellos supuestos en que la inspección actuante hubiese retirado la hoja de registro que venía siendo utilizada en el 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 retirado 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 puedan entrañar peligro para la seguridad.

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

7. Independientemente de las sanciones pecuniarias que correspondan de conformidad con esta Ley, la resolución sancionadora en que se aprecie el incumplimiento reiterado de las circunstancias previstas en los 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 indemnizaciones que procedan. Asimismo, la resolución sancionadora 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 considerará que existe incumplimiento reiterado cuando la correspondiente empresa haya sido sancionada, mediante resoluciones que pongan fin a la vía administrativa, por la comisión en un período de un año de tres o más infracciones de carácter muy grave por vulneración de las circunstancias previstas en los apartados 15, 16, 17 ó 18 del artículo 104.

8. 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 reseñadas 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 cualquier clase de concesión, autorización o licencia habilitante para el ejercicio de la actividad de transporte o de cualquiera de sus actividades auxiliares y complementarias o formar parte del consejo de administración u órgano equivalente de una empresa que sea titular de tales concesiones, 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 señalado en este artículo, las sanciones tenidas en cuenta deberán 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.

2. En todos aquellos supuestos en que se constate la comisión de alguna de las infracciones tipificadas en los apartados 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 independientemente del anterior, por la comisión de la infracción tipificada 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 instruir 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 sanciones previstas en la presente Ley se ajustará a las normas específicas que reglamentariamente se establezcan, y en lo no previsto por éstas, se estará a lo establecido en la normativa 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 sanciones previstas en esta Ley se iniciará de oficio por acuerdo del órgano competente, bien por propia iniciativa o como consecuencia de orden superior, a petición razonada de otros órganos o por denuncia.

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

5. Las sanciones pecuniarias podrán hacerse efectivas 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 sanción 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 supuestos 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 ordinaria por cuanto se refiere a la referida sanción accesoria. Incluso en aquellos casos en que el procedimiento sancionador se dé por terminado de esta manera, el interesado podrá interponer idénticos recursos a los que le hubieran correspondido en el supuesto de que el procedimiento hubiese terminado de forma ordinaria mediante resolución expresa.

7. 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 transportes terrestres.

8. En relación con la ejecución de las sanciones, serán de aplicación las normas específicas que reglamentariamente se establezcan, y en lo no previsto por éstas, se estará a lo establecido en la normativa vigente de procedimiento administrativo común y en el Reglamento General de Recaudación.

9. El pago de las sanciones pecuniarias señaladas en la presente Ley, impuestas por resolución firme que ponga fin a la vía administrativa, será requisito necesario 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 administrativa a la transferencia de los vehículos con los que se hayan cometido las infracciones a las que las referidas sanciones correspondan.

Artículo 113.- Plazo máximo de resolución.

1. El plazo máximo para resolver y notificar las resoluciones será de un año a contar desde la fecha del acuerdo de incoación del procedimiento.

2. Transcurrido dicho plazo sin que haya recaído resolución 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.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.- Regulación sobre accesibilidad y no discriminación.

En la aplicación y desarrollo reglamentario de las previsiones 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 oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de personas con discapacidad; y también

aquellas que deriven de la Ley territorial 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.

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 auxiliares 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 perjuicio de las competencias de ejecución que corresponden a las Administraciones Públicas canarias.

Tercera.- Consejo Canario del Transporte.

1. El Gobierno de Canarias creará el Consejo Canario del Transporte como órgano superior consultivo, de asesoramiento y debate en materia de transportes de la Comunidad Autónoma de Canarias y en el mismo participarán los responsables de la política de los transportes en el Archipiélago y los sectores económicos y sociales interesados, en función de su representatividad.

2. La composición del Consejo, sus funciones y el régimen de actuación y funcionamiento serán determinados reglamentariamente.

Cuarta.- Mesa del Transporte Terrestre.

1. El Gobierno de Canarias creará la Mesa del Transporte Terrestre como órgano consultivo de asesoramiento y debate en materia de transporte terrestre, en especial por carretera, integrado en el Consejo Canario del Transporte, 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 composición, funciones, organización y régimen de actuación de este órgano consultivo.

Quinta.- Comisión Interadministrativa de Coordinación de los Transportes.

1. Para instrumentalizar la colaboración entre las Administraciones Públicas canarias se constituirá la Comisión Interadministrativa de Coordinación de los Transportes como órgano de coordinación y cooperación técnica y administrativa entre las Administraciones Públicas canarias para el ejercicio eficaz de las competencias atribuidas a las mismas en materia de transportes terrestres.

2. Reglamentariamente se establecerá su composición, adscripción y funcionamiento, garantizando la presencia de todas las administraciones que sean competentes.

Sexta.- Junta Arbitral de Transporte Terrestre de Canarias.

1. La Junta Arbitral de Transporte Terrestre de Canarias 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 composición 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 territorios insulares de Canarias.

Séptima.- Registro Canario de Operadores de Transporte por Carretera.

1. El Registro Canario de Operadores de Transporte por Carretera es un registro público que estará gestionado por la Consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia 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, sectores y subsectores de los mismos.

2. Serán objeto de inscripción:

a) Las personas físicas o jurídicas que se encuentren capacitadas para la realización de actividades de transporte por carretera o actividades complementarias al mismo.

b) Las asociaciones y federaciones profesionales.

c) Las asociaciones y federaciones de usuarios de los transportes.

d) Los títulos habilitantes y condiciones de los mismos.

e) Las sanciones firmes impuestas con motivo de resoluciones recaídas en procedimientos instruidos contra infracciones cometidas en materia de transportes por carretera.

3. Reglamentariamente se establecerá el procedimiento, régimen y contenido de las inscripciones en este Registro y su articulación con otros registros públicos autonómicos.

4. 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.

Octava.- Efectos del silencio administrativo.

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

a) Los relativos a la autorización de los distintos transportes, incluido su otorgamiento, visado, modificación y transmisión.

b) Los relativos a los transportes que se declaren servicio público de acuerdo con el artículo 45 de esta Ley.

c) El reconocimiento de la capacitación profesional para realizar la actividad de transportes, así como de la aptitud como conductor asalariado en el caso del transporte en taxis.

d) Los relativos a la adaptación de concesiones de servicio público previstos en la disposición transitoria segunda de la Ley.

Novena.- Régimen especial de la isla de La Graciosa.

Reglamentariamente, se establecerá un régimen especial 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 establecerán requisitos objetivos y subjetivos de ejercicio de la actividad específicos para aquellos transportistas cuyos camiones sólo circulen y trabajen en la isla.

Décima.- Transporte privado complementario 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 adecuada estructura empresarial y acreditando contratos en exclusiva, podrán solicitar el otorgamiento de autorización de transporte privado complementario en los tres meses siguientes a la vigencia de esta norma, transcurridos los cuales deberán cumplir los requisitos propios del transporte público discrecional de mercancías.

Undécima.- Transporte intermodal.

1. En aras a la consecución de los objetivos de movilidad de personas y mercancías de la presente Ley, la Administración autonómica adoptará cuantas medidas sean precisas para lograr la coordinación y, si fuera posible, integración, de los modos de transporte por carretera con los marítimos y aéreos aéreo. En el caso de los puertos 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 objetivas vinculadas con la necesidad de promover o favorecer el transporte intermodal, el Gobierno podrá establecer un régimen especial para las empresas de transporte de mercancías que desarrollen su actividad en un determinado modo, que permita a las mismas complementar dicho transporte con el realizado por un modo diferente, siempre 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.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.- Ámbito de las autorizaciones.

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.

Segunda.- Adaptación de concesiones 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 contrato, 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 condiciones de prestación, precisas para mejorar la calidad, regularidad, seguridad e impacto medioambiental de los servicios, 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 introducido 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.

Tercera.- Aplicación progresiva del tacógrafo.

1. El tacógrafo como medida de control y de calidad del transporte será exigido a todos los vehículos de transporte, 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 medidas económicas, organizativas y estructurales sean precisas para promover y facilitar la extensión y aplicación del tacógrafo.

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 habilitante o, si su vigencia fuera superior, un plazo máximo de tres años desde la entrada en vigor de esta Ley.

Quinta.- Concesiones de transporte interurbano.

Sin perjuicio de la adaptación prevista en la disposición 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 continuarán en ejecución hasta su extinción, aunque su objeto no se acomode a la definición de transporte interurbano que recoge esta Ley.

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, independientemente de la concreta ubicación de los núcleos poblacionales 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 interurbano de forma conjunta, de un plan de coordinación que respete tanto los intereses municipales como los de la concesionaria afectada.

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 reglamentarias 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 compatible con la presente Ley, las normas estatales reguladoras de las distintos tipos de transporte por carretera, en particular en cuanto a los taxis, el Reglamento Nacional de los Servicios urbanos e interurbanos de transportes en automóviles ligeros, aprobado por Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo.

3. Por último, en tanto se apruebe la norma reglamentaria pertinente, en materia de procedimiento sancionador resultará de aplicación el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1.211/1990, de 28 de septiembre.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Única.- Derogación.

Quedan derogadas cuantas normas legales y reglamentarias se opongan a lo dispuesto en la presente Ley.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.- Autorización al Gobierno.

1. Se autoriza al Gobierno de Canarias para actualizar 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 desarrollo de la presente Ley.

Segunda.- Entrada en vigor.

La presente Ley entrará en vigor al mes de su publicación en el Boletín Oficial de Canarias.

Por tanto, mando a los ciudadanos y a las autoridades que la cumplan y la hagan cumplir.

Santa Cruz de Tenerife, a 17 de mayo de 2007.

EL PRESIDENTE,

Adán Martín Menis.