

 (Disposición Vigente)

Version vigente de: 23/10/2014

Ley de Transporte Interurbano por Carretera de La Rioja

Ley 8/2006, de 18 octubre

[LLR 2006\256](#) CONSOLIDADA**TRANSPORTE TERRESTRE.** Ley de Transporte Interurbano por Carretera de La Rioja.

PARLAMENTO DE LA RIOJA

BO. La Rioja 24 octubre 2006, núm. 140, [pág. 6237]. BOE 17 noviembre 2006, núm. 275, [pág. 40292].**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS****I.**

La Comunidad Autónoma de La Rioja tiene la competencia exclusiva sobre los transportes por carretera que transcurran íntegramente por su territorio, de acuerdo con el [artículo 8.Uno.15](#) del Estatuto de Autonomía de La Rioja, aprobado por [Ley Orgánica 3/1982, de 9 de junio \(RCL 1982, 1575; ApNDL 12211\)](#) . Con base en este precepto estatutario, el Parlamento de La Rioja ha regulado ya el transporte urbano mediante la [Ley 8/2005, de 30 de junio \(LLR 2005, 170\)](#) , Reguladora del Transporte Urbano por Carretera. Por ello, el objeto de la presente Ley es la regulación del transporte interurbano.

Desde la aprobación del Estatuto de Autonomía el Parlamento de La Rioja no ha legislado en materia de transporte interurbano porque la legislación sectorial estatal, de aplicación supletoria por las Comunidades Autónomas, se ajustaba bien a la realidad del transporte interurbano de La Rioja. La citada legislación estatal está formada, esencialmente, por la [Ley 16/1987, de 30 de julio \(RCL 1987, 1764\)](#) , de Ordenación de los Transportes Terrestres, y por su Reglamento de aplicación, aprobado por [Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre \(RCL 1990, 2072\)](#) . Aunque esta legislación sigue ajustándose a la realidad del transporte interurbano de La Rioja existen sin embargo singularidades propias que deben ser reguladas por el Parlamento de La Rioja. Es por ello que la presente Ley en parte sigue las previsiones de la legislación estatal, con el fin de evitar entre los agentes implicados en las distintas actividades confusiones innecesarias; pero, al mismo tiempo, regula de forma diferenciada aspectos de gran importancia para esta Comunidad como son la planificación -especialmente en el ámbito metropolitano de Logroño-, la modernización a corto plazo del transporte interurbano, los derechos de los usuarios, o el transporte en zonas rurales.

II.

La presente Ley se estructura en diez capítulos, seis disposiciones adicionales, dos transitorias, una derogatoria y dos finales.

El Capítulo I se refiere a las Disposiciones Generales, el objeto y ámbito de aplicación de la Ley, las definiciones y los principios básicos y objetivos. De este capítulo cabe resaltar que el artículo 2 incluye entre sus definiciones la del «transporte a la demanda» figura nueva que se espera sea de gran utilidad para resolver la demanda de movilidad en zonas rurales. Además, entre los principios básicos y objetivos hay que citar, por un lado, la modernización del transporte regular y por otro, la atención a los sectores sociales menos favorecidos, a las personas con movilidad reducida y a las zonas de baja densidad de población.

El Capítulo II se refiere a la planificación, ordenación y coordinación, así como a los órganos de gestión, participación y arbitraje. Como principales novedades deben señalarse la obligación de implantar las medidas de planificación de acuerdo con las directrices de los Planes Directores, especialmente en cuanto al ámbito metropolitano de Logroño. Debe citarse también la creación de la figura de los Planes de Movilidad que se conciben como un instrumento técnico y jurídico que es respetuoso con las competencias reconocidas a los municipios, tanto por la legislación de régimen local como por la legislación sectorial del transporte urbano. Además, este Capítulo II crea el Consejo Autonómico de Transportes de La Rioja como órgano de participación,

debate y consulta. En cuanto a la Junta Arbitral de Transportes, se respeta rigurosamente la legislación estatal.

El Capítulo III se refiere a los títulos habilitantes y a las condiciones objetivas y subjetivas precisas para el ejercicio de la actividad. Los servicios de titularidad pública quedan sujetos al otorgamiento de la previa concesión administrativa en tanto que los servicios privados de interés público quedan sujetos a autorización. En todo caso, en la regulación de las condiciones para el ejercicio de la actividad la presente Ley se atiende -como no podía ser menos- a la normativa de la Unión Europea.

El Capítulo IV regula los servicios de transporte cuya titularidad se reserva a la Administración, es decir, los servicios de transporte regular permanente de viajeros de uso general. La regulación de la Ley sigue de cerca la regulación establecida en la legislación estatal por las razones que ya se han visto. Como principales peculiaridades cabe citar las relativas a los plazos concesionales, las excepciones al principio de exclusividad y las concesiones zonales, que podrán incluir servicios a la demanda.

El Capítulo V se refiere a los servicios de titularidad privada e interés público, o servicios privados reglamentados. Tienen esta naturaleza tanto los servicios regulares de especiales características como los discrecionales, los turísticos y los privados. Como novedad cabe señalar que se ha previsto la posibilidad de atender la demanda de carácter general mediante servicios escolares en zonas de baja densidad de población y siempre que se cumplan rigurosamente los requisitos sobre seguridad en el transporte escolar. Además, como consecuencia de la preocupación por atender debidamente la demanda en zonas de baja densidad de población, se ha regulado la figura novedosa de los servicios de transporte a la demanda. Estos servicios se clasifican en función de que los itinerarios se determinen totalmente en función de la demanda o no.

El Capítulo VI regula las estaciones de viajeros en concordancia con la legislación de La Rioja reguladora del transporte urbano.

En cuanto al régimen financiero, regulado en el Capítulo VII, cabe señalar que se reitera el principio de riesgo y ventura sin perjuicio de admitir subvenciones a los servicios regulares en los casos en que ello sea necesario por razones de interés público.

El Capítulo VIII regula de forma completa los derechos y deberes de los usuarios: Derecho de audiencia de las asociaciones de usuarios, derecho a un trato correcto, a la accesibilidad para las personas de movilidad reducida, etcétera.

En cuanto a las infracciones y sanciones, los Capítulos IX y X se han atendido -como era de toda lógica- al contenido de la legislación estatal sancionadora, con algunas peculiaridades que era inevitable introducir.

La Ley se cierra con seis disposiciones adicionales, dos transitorias, una derogatoria y dos finales. De todas estas disposiciones cabe destacar la transitoria segunda que prevé un proceso de sustitución de concesiones análogo al iniciado en su momento como consecuencia de la Ley Estatal 16/1987. La sustitución de concesiones se ha estimado que era el instrumento más adecuado para modernizar a corto plazo el sistema concesional de La Rioja sin repercusión en tarifas ni subvenciones. Los plazos de las nuevas concesiones serán de entre 10 y 25 años.

CAPÍTULO I. Disposiciones Generales

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación de la Ley

1. La presente Ley tiene por objeto:

a) Regular el transporte interurbano por carretera de viajeros, equipajes y encargos, en vehículos construidos y acondicionados para tal fin, cuya capacidad sea superior a nueve plazas incluida la del conductor y que transcurra íntegramente en el ámbito territorial de La Rioja.

b) Proporcionar marco normativo a las estaciones de viajeros existentes y a las de nueva implantación.

c) Otorgar el marco legislativo adecuado para la implantación del transporte del área metropolitana de Logroño.

d) Impulsar la mejora del transporte interurbano regular de viajeros mediante la adopción de medidas que garanticen la modernización progresiva del parque de vehículos, la imagen corporativa homogénea de los servicios regulares de viajeros objeto de concesión administrativa, la adopción de medidas que faciliten el acceso a las personas de movilidad reducida y la incorporación de aquellas innovaciones tecnológicas que mejoren el servicio a los usuarios en general.

e) Garantizar que el transporte público interurbano favorezca el equilibrio y la integración territorial de La Rioja.

2. La presente Ley es de aplicación a todos los servicios de transporte público interurbano de viajeros que se desarrollen íntegramente en el territorio de La Rioja. A estos efectos, se entenderá que el transporte se desarrolla íntegramente en el territorio de La Rioja cuando, sin solución de continuidad, empiece y finalice en dicho territorio o bien, en caso de salir del territorio de la Comunidad Autónoma, carezca de tráfico autorizado fuera del mismo.

Artículo 2. Definiciones

A efectos de lo establecido en la presente Ley se entenderá por:

a) Transporte por carretera: El realizado en vehículos automóviles que circulen sin camino de rodadura fijo, y sin medios fijos de captación de energía, por toda clase de vías terrestres, urbanas o interurbanas, de carácter público, y asimismo, de carácter privado, cuando el transporte que con los mismos se realice sea público.

b) Transporte público: Aquel que se realiza por cuenta ajena mediante contraprestación económica.

c) Transporte privado: Aquel que se lleva a cabo por cuenta propia. Los transportes privados pueden ser particulares y complementarios. Los primeros tienen por finalidad satisfacer las necesidades de desplazamiento de carácter personal o doméstico del titular del vehículo y sus allegados; los segundos son los que se realizan como complemento necesario o adecuado de la actividad principal de empresas o establecimientos.

d) Transporte de viajeros: Aquel que está dedicado a realizar los desplazamientos de las personas y sus equipajes en vehículos construidos y acondicionados a tal fin.

e) Transporte regular: El que se efectúa dentro de itinerarios preestablecidos y con sujeción a calendarios y horarios prefijados.

f) Transporte discrecional: Aquel que se lleva a cabo sin sujeción a itinerarios, calendarios ni horarios preestablecidos.

g) Transporte de uso general: Aquel que va dirigido a satisfacer una demanda general, siendo utilizable por cualquier interesado.

h) Transporte de uso especial: Aquél que está destinado a servir exclusivamente a un grupo específico de usuarios tales como escolares, trabajadores, militares o grupos homogéneos similares.

i) Transporte permanente: El que se realiza de forma continuada, para atender necesidades de carácter estable.

j) Transporte temporal: El destinado a atender tráficos de carácter excepcional o coyuntural y de duración temporalmente limitada, si bien puede darse en los mismos una repetición periódica, tales como los de ferias, mercados, vacaciones u otros similares.

k) Transporte urbano: El transporte público de viajeros que transcurre íntegramente dentro de un determinado término municipal.

l) Transporte interurbano: El transporte público de viajeros que se desarrolla entre dos o más términos municipales.

m) Transportes turísticos: Son transportes turísticos, a los efectos de esta Ley, los que, ya tengan o no

carácter periódico, se prestan a través de las agencias de viaje conjuntamente con otros servicios complementarios tales como los de alojamiento, manutención, guía turística, etc., para satisfacer de una manera general las necesidades de las personas que realizan desplazamientos relacionados con actividades recreativas, culturales, de ocio, u otros motivos coyunturales.

n) Transporte a la demanda: Cuando la determinación del itinerario y/o del horario dependen de las solicitudes previas de los usuarios. La determinación concreta de los itinerarios se realiza en función únicamente de la demanda o bien dentro de un elenco de itinerarios preestablecido pero, en todo caso, se limitará a las relaciones de tráfico establecidas en el título habilitante. Los horarios se determinan en función de la demanda dentro de franjas horarias preestablecidas en el título habilitante. La contratación será por plaza y el cobro individual.

Artículo 3. Principios básicos y objetivos

La Comunidad Autónoma de La Rioja basará su actuación en materia de transporte público colectivo interurbano de viajeros por carretera en el respeto y mantenimiento del sistema común de transportes y del principio de unidad de mercado en todo el territorio nacional. Además, deberá atenerse a los siguientes principios básicos y objetivos:

a) Satisfacción de las necesidades existentes con el máximo grado de eficacia y el mínimo coste social. Esto se entiende siempre sin perjuicio de garantizar atención especial a los sectores sociales menos favorecidos, al colectivo de personas con movilidad reducida y al mantenimiento de una oferta adecuada de transporte público en zonas de baja densidad de población.

b) Atención especial a facilitar en el transporte público los medios necesarios para la correcta utilización por los usuarios con problemas de movilidad de los servicios de transporte interurbano.

c) Respeto al Medio Ambiente.

d) Impulso y mantenimiento de servicios de transporte interurbano públicos suficientes para garantizar la movilidad de los usuarios en las zonas de baja densidad de población como garantía de equilibrio territorial.

e) Respeto a los derechos de los usuarios.

f) Modernización del transporte regular de viajeros en todo el ámbito de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

g) Planificación y mejora de los diferentes flujos del transporte interurbano en el área metropolitana de Logroño.

h) Cooperación entre las Administraciones Públicas con competencias sobre el transporte de viajeros por carretera o que incidan en el mismo, de tal modo que se promueva la creación de una red integrada de transporte público en la Comunidad Autónoma de La Rioja.

i) Cooperación en la toma de decisiones que afecten al transporte público de viajeros y a sus infraestructuras.

j) La promoción del uso del transporte público.

k) La colaboración con las organizaciones representativas de los transportistas a fin de promover la formación, el asesoramiento a los transportistas y el asociacionismo empresarial.

l) Colaboración con los Ayuntamientos, dentro del máximo respeto a la autonomía municipal y con el resto de instituciones implicadas en materia de transportes en aplicación de los principios constitucionales de cooperación entre las administraciones.

m) Los poderes públicos velarán para la coordinación de actuaciones, unidad de criterios, celeridad, simplificación procedimental y eficacia administrativa en las decisiones.

n) Los poderes públicos buscarán la armonización de las condiciones de competencia entre diferentes empresas de transporte, tendiendo a evitar situaciones de competencia desleal, protegiendo el derecho de libre elección del usuario y la libertad de gestión empresarial.

CAPÍTULO II. Planificación, Ordenación y Coordinación. Órganos de Gestión, Participación y Arbitraje

SECCIÓN 1ª. Planificación y coordinación. Planes de movilidad

Artículo 4. Planificación y ordenación

1. La planificación y ordenación de los servicios regulares titularidad de la Administración regulados en el Capítulo IV de esta Ley corresponde al Gobierno de la Comunidad Autónoma.

2. Las medidas de planificación se implantarán de acuerdo con las directrices fijadas en los Planes Directores de Transportes, especialmente en cuanto al transporte de ámbito metropolitano de Logroño.

3. La ordenación de los distintos subsectores del transporte por carretera corresponde en el ámbito de la Comunidad Autónoma de La Rioja, al Gobierno y a la Administración Autonómica.

Artículo 5. Coordinación entre la Administración Autonómica y la Local

1. Los servicios de transporte urbano e interurbano regular de viajeros se coordinarán de acuerdo con lo establecido en la legislación reguladora del transporte urbano de La Rioja con el mayor respeto a los acuerdos adoptados por las corporaciones locales implicadas en cada caso.

2. Las estaciones de servicio se establecerán por los Ayuntamientos en ejercicio de sus competencias y de acuerdo a los principios y objetivos que inspiran la presente Ley.

Artículo 6. Planes de Movilidad. Definición

Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior, las Administraciones competentes podrán elaborar y aprobar Planes de Movilidad para planificar el conjunto de servicios de transporte en áreas urbanas o zonas en las que se considere necesario garantizar una oferta adecuada de transporte mediante la integración y coordinación de servicios de transporte. El contenido y tramitación de dichos Planes serán los previstos en los artículos siguientes.

Artículo 7. Contenido de los Planes de Movilidad

Los Planes de Movilidad incluirán como mínimo, las siguientes determinaciones:

- a) Ámbito territorial del Plan.
- b) Análisis de la demanda.
- c) Análisis de la oferta incluida la realizada mediante vehículos de turismo.
- d) Medidas para mejorar y garantizar la coordinación de servicios de transporte, incluidas, en todo caso, las medidas de determinación de itinerarios y nivel mínimo de oferta así como el establecimiento de áreas de prestación conjunta para el servicio del taxi.
- e) Política tarifaria.
- f) Gestión de los servicios, incluyendo las medidas que deban afectar a los servicios ya existentes y las compensaciones que resulten necesarias en su caso.
- g) Medidas de fomento y apoyo al transporte público o determinadas clases del mismo, si procedieran.

Artículo 8. Tramitación y aprobación de los Planes de Movilidad

Notas de vigencia

Ap. 1 modificado por [disp. final 7.1](#) de [Ley núm. 5/2014, de 20 de octubre. LLR\2014\195](#).

1. Planes de movilidad de ámbito intermunicipal.

La iniciativa de los planes de movilidad de ámbito intermunicipal corresponde a la consejería competente en materia de transportes, de oficio o a instancia de las entidades locales afectadas.

Para elaborar los planes de movilidad se creará un Comité Técnico dirigido por la Administración autonómica en el que participarán los municipios afectados y representantes de las organizaciones de usuarios, organizaciones empresariales más representativas, las empresas afectadas y el órgano competente en materia de ordenación del territorio, de la forma que se determine reglamentariamente.

El plazo de información pública será de dos meses. Deberá darse traslado, en todo caso, a los ayuntamientos afectados por el plan que no hayan participado en el Comité, con el fin de que puedan hacer las alegaciones que consideren convenientes.

Del contenido de los planes de movilidad intermunicipal se dará traslado a los ayuntamientos afectados para su informe.

Corresponde al Consejo de Gobierno de La Rioja su aprobación definitiva.

2. Planes de Movilidad de ámbito intramunicipal.

Corresponde a los municipios la iniciativa para la elaboración de los Planes de Movilidad que estén incluidos íntegramente en su ámbito territorial. En la tramitación de estos Planes deberán ser oídos los representantes de las organizaciones de usuarios, organizaciones empresariales más representativas, las empresas afectadas y el órgano competente en materia de Ordenación del Territorio, en los términos que se establezcan reglamentariamente. En todo caso habrá un trámite de información pública de dos meses y se dará traslado a la Comunidad Autónoma.

El Plan de Movilidad de ámbito intramunicipal se aprobará por el Pleno de la Corporación del municipio de que se trate previo informe de la Consejería competente en materia de transportes.

SECCIÓN 2ª. Órganos de Gestión, Participación y Arbitraje

Artículo 9. Órganos de gestión

La Comunidad Autónoma podrá ejercer sus competencias sobre transporte interurbano de forma exclusiva o bien de otras formas, mediante las entidades y fórmulas de colaboración previstas en la legislación vigente en materia de régimen jurídico y procedimiento administrativo.

Artículo 10. Consejo Autonómico de Transportes de La Rioja

Notas de vigencia

Suprimido por [disp. final 7.2](#) de [Ley núm. 5/2014, de 20 de octubre. LLR\2014\195](#).

1. El Consejo Autonómico de Transportes de La Rioja es el órgano colegiado de participación, asesoramiento, debate, propuesta y consulta en materia de transportes y está adscrito a la Consejería competente en esta materia.

2. El Consejo Autonómico de Transportes de La Rioja estará integrado por representantes de la Administración Autonómica de La Rioja, de los sectores del transporte, de las organizaciones de usuarios, de los agentes

económicos y sociales y representantes de los ayuntamientos riojanos que serán designados por la Federación Riojana de Municipios.

3. La composición y funciones del Consejo Autonómico de Transportes de La Rioja se concretarán y desarrollarán mediante Reglamento.

Artículo 11. Junta Arbitral de Transporte de La Rioja

1. La Junta Arbitral de Transporte de La Rioja es un instrumento de protección y defensa de las partes intervinientes en el transporte en el ámbito mercantil.

2. La Junta Arbitral de Transporte se regirá por lo previsto en la legislación estatal y, en concordancia con la misma, en la normativa reglamentaria de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

CAPÍTULO III. De los títulos habilitantes y de las condiciones subjetivas y objetivas precisas para el ejercicio de la actividad del control administrativo

SECCIÓN 1ª. De los Títulos Habilitantes

Artículo 12. Sujeción de las actividades a la obtención previa del título habilitante

1. El ejercicio de las actividades reguladas en esta Ley está sujeto a la previa obtención del título administrativo habilitante.

Se exceptúa de esta exigencia, el transporte privado particular.

2. Los servicios de titularidad privada reglamentados en el Capítulo V de la presente Ley están sujetos a la obtención de la previa autorización administrativa.

3. Los servicios de titularidad pública regulados en el Capítulo IV de esta Ley se prestarán como regla general por medio de concesión, en concordancia con lo dispuesto en el Art. 27.

4. El otorgamiento de los títulos habilitantes tendrá carácter reglado. No obstante, el establecimiento de los servicios regulares permanentes de uso general corresponde exclusivamente a la Administración, que los adjudicará por concurso, de acuerdo con lo establecido en los Arts. 30 y 33 de esta Ley y en la legislación de contratación administrativa.

Artículo 13. Requisitos para el otorgamiento y pérdida de los mismos

1. Para el otorgamiento de los títulos habilitantes a que se refiere el artículo anterior será preciso cumplir:

a) Los requisitos exigidos por el artículo 17.

b) Las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social establecidas por la legislación vigente.

c) Los requisitos específicos para la prestación del servicio o realización de actividad establecidos de forma expresa para cada clase de título habilitante.

2. La pérdida de los requisitos del Art. 17 con excepción de lo dispuesto en el último párrafo del inciso b) de dicho artículo, así como el incumplimiento reiterado de alguna de las obligaciones establecidas en el párrafo anterior dará lugar a la revocación por la Administración del título habilitante.

Artículo 14. Competencia y concurrencia

1. Las actividades privadas reglamentadas en el Capítulo V de la presente Ley se realizan en régimen de libre competencia sin perjuicio de lo dispuesto en cuanto a la necesaria obtención del previo título habilitante, la fijación de tarifas de referencia, y el ejercicio por la Administración de las demás potestades atribuidas por esta Ley por razones de interés público. Además, el acceso al mercado podrá ser limitado, restringido y condicionado en los supuestos a que se refiere el artículo siguiente.

2. Los servicios de titularidad pública regulados en el Capítulo IV de la presente Ley se prestarán por las

empresas a las que se adjudique por la Administración el correspondiente título concesional mediante concurso; la prestación del servicio se realizará como regla general bajo el principio de exclusividad de los tráficos concesionales con arreglo a lo previsto en el Art. 28 de esta Ley.

Artículo 15. Limitaciones y restricciones en el acceso al mercado

1. El acceso al mercado podrá ser restringido, limitado o condicionado por la Administración en las formas previstas en esta Ley en los siguientes supuestos:

a) Cuando existan desajustes entre la oferta y la demanda que impliquen unas condiciones de mercado tales que no quede asegurada la correcta prestación de las actividades o servicios.

b) Cuando en una situación de mercado equilibrado el aumento de la oferta sea susceptible de producir desajustes y disfunciones expresados en el apartado anterior.

c) Cuando el adecuado funcionamiento del sistema de transporte exija una dimensión idónea de la capacidad de las empresas.

d) Cuando pueda ser perjudicado el funcionamiento del sistema de transporte en su conjunto.

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

a) Otorgamiento de los títulos con imposición de determinadas condiciones, obligaciones modales o restricciones de circulación.

b) Fijación de cupos o contingentes máximos de las distintas clases de títulos habilitantes a expedir en los períodos de tiempo que se señalen.

c) Suspensión o limitación temporal del otorgamiento de nuevos títulos.

d) Establecimiento de servicios de transporte a la demanda de la forma establecida en los artículos 48 y siguientes de la presente Ley.

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

Artículo 16. Transmisión de los títulos habilitantes

Notas de vigencia

Ap. 2 modificado por [disp. final 7.3](#) de [Ley núm. 5/2014, de 20 de octubre. LLR\2014\195](#).

1. Los títulos habilitantes podrán transmitirse, si la Administración así lo autoriza, si se cumplen los siguientes requisitos:

a) Que la transmisión se efectúe a favor de personas físicas o jurídicas que cumplan los requisitos del artículo 13.

b) Que se cumplan los requisitos específicos que para la transmisión de cada clase de título habilitante establezca la Administración.

c) Que no se trate de títulos declarados intransmisibles por el órgano administrativo competente.

2. El plazo máximo para dictar y notificar la resolución será de cinco meses, a contar desde la entrada de la solicitud en el órgano competente para resolver, pudiendo entenderse desestimada si no se ha dictado y notificado resolución expresa en el citado plazo.

3. Autorizada la transmisión por la Administración, se procederá a la novación sustantiva del título transmitido.

SECCIÓN 2ª. Condiciones para el Ejercicio de la Profesión

Artículo 17. Condiciones de carácter subjetivo

Las actividades de transporte público reguladas en la presente Ley están sujetas al cumplimiento de los siguientes requisitos subjetivos:

a) Tener nacionalidad de cualquier estado miembro de la Unión Europea o bien de un país con el que, en virtud de lo dispuesto en tratados, convenios o acuerdos internacionales suscritos por España, no sea exigible el citado requisito, o en otro caso, contar con las autorizaciones y permisos de trabajo necesarios, con arreglo a lo dispuesto en la legislación vigente sobre derechos y libertades de extranjeros en España.

b) Acreditar la adecuada capacitación profesional, entendida como posesión de aquellos conocimientos necesarios para el ejercicio de la actividad de transportista.

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

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

Cuando se trate de empresas individuales cuyo titular no cumpla el requisito de capacitación profesional, dicho requisito podrá ser satisfecho mediante el cumplimiento del mismo por otra persona que de forma efectiva y permanente dirija la empresa.

La Administración, en la forma que reglamentariamente se determine, podrá autorizar la continuación del ejercicio de la actividad, 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, durante un período máximo de doce meses, prorrogables por seis meses en casos particulares debidamente justificados.

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

1º Haber sido condenado por sentencia firme por delitos dolosos con pena de prisión, en tanto no se haya obtenido la cancelación de la pena.

2º Haber sido condenado por sentencia firme a penas de inhabilitación o suspensión, salvo que se hubieran impuesto como accesorias y la profesión de transportista no tuviera relación directa con el delito cometido.

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

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

Artículo 18. Capacidad económica

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

Artículo 19. Reconocimiento del cumplimiento de las condiciones para el ejercicio de la

actividad a nacionales de países de la Unión Europea y de terceros países

El cumplimiento de las condiciones de honorabilidad, capacitación profesional y solvencia, se reconocerá a las personas, empresas o entidades, individuales o colectivas de los demás Estados miembros de la UE, o constituidas de conformidad con la legislación de otro Estado miembro y establecidas en territorios de los restantes países de la Comunidad, previa constatación de que las mismas cumplen los requisitos establecidos en la legislación comunitaria para dicho reconocimiento.

Artículo 20. Excepciones y modulación de los criterios

1. La Administración podrá exonerar del cumplimiento de las condiciones a que se refieren los artículos 17 y 18, o de alguna de las mismas, o bien establecer procedimientos sumarios o simplificados para acreditar dicho cumplimiento, en relación con aquellos transportes realizados por personas o empresas cuya actividad principal no sea la de transportista o que no tengan carácter comercial y con una débil incidencia en el mercado de los transportes.

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

SECCIÓN 3ª. De las Condiciones Relacionadas con el Control por la Administración y las Responsabilidades

Artículo 21. Del Registro

Notas de vigencia

Suprimido por [disp. final 7.4](#) de [Ley núm. 5/2014, de 20 de octubre. LLR\2014\195](#).

1. Se creará el Registro de transportistas de la Comunidad Autónoma de La Rioja, siendo la inscripción en el mismo una condición previa indispensable para el ejercicio de la actividad.
2. El régimen de acceso al Registro, su organización y funcionamiento así como los datos y circunstancias objeto de inscripción se regulará reglamentariamente. En todo caso, el Registro tendrá carácter público.
3. El Registro de transportistas de la Comunidad Autónoma de La Rioja se creará en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

Artículo 22. Fianza

La Administración podrá exigir a las personas que hayan de ser titulares de los títulos habilitantes a que se refiere la sección 1ª de este capítulo, la constitución de fianzas u otras garantías. Su finalidad será la de garantizar el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades administrativas que resulten de los citados títulos.

Artículo 23.

El Pliego de Condiciones técnicas y administrativas recogerá la cuantía de la fianza que deberá ser prestada en cada caso.

Artículo 24. Vehículos

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

2. A los efectos de lo dispuesto en el punto anterior, se considera que los vehículos se hallan integrados en la organización empresarial del transportista cuando sean de su propiedad, cuando los haya tomado en arriendo

de acuerdo con las condiciones legal o reglamentariamente establecidas, o cuando disponga de los mismos en virtud de cualquier otro derecho jurídicamente válido que permita su utilización en forma suficiente para la adecuada ordenación del transporte de acuerdo con lo que por la Administración le determine.

3. Los vehículos con los que se realicen los transportes regulados en esta Ley deberán cumplir las condiciones técnicas que resulten exigibles de acuerdo con la vigente legislación industrial, de circulación y de seguridad. Además deberán cumplir las condiciones de accesibilidad a personas de movilidad reducida de acuerdo con lo dispuesto al respecto en la legislación de La Rioja y en la presente Ley. Además deberán cumplir también las condiciones que se determinen en el correspondiente título habilitante.

CAPÍTULO IV. Servicios de Transporte Titularidad de la Administración

Artículo 25. Reserva a la Administración y régimen jurídico

1. Los servicios de transporte público regular permanente de viajeros de uso general son servicios públicos reservados a la Administración, salvo en el caso previsto en el Art. 41 de esta Ley.

2. Los servicios de transporte público regular permanente de viajeros de uso general se rigen por lo previsto en la presente Ley y normativa reglamentaria sectorial aplicable y por la normativa reguladora de la contratación administrativa.

Artículo 26. Establecimiento de los servicios

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

2. Dicho establecimiento o creación se acordará por la Administración, bien por propia iniciativa o a instancia de parte, teniendo en cuenta las demandas actuales y potenciales de transporte, los medios existentes para servirlos, las repercusiones de su inclusión en la red de transporte y el resto de las circunstancias sociales que afecten o sean afectadas por dicho establecimiento.

3. La creación de nuevos servicios deberá respetar las previsiones que, en su caso, se encuentren establecidas en los planes de transporte, y éstos deberán ser objeto de las necesarias actuaciones cuando no incluyan servicios cuyo establecimiento se demuestre necesario o conveniente con posterioridad a su aprobación, conforme a lo desarrollado reglamentariamente.

Artículo 27. Formas de gestión

1. Los servicios de transporte público regular permanente de viajeros de uso general se gestionarán, como regla general, de forma indirecta, mediante concesión administrativa.

2. No obstante, cuando concurren circunstancias de carácter objetivo que lo justifiquen y que deberán figurar en el expediente, la Administración podrá recurrir a cualquiera de los restantes procedimientos de gestión de servicios públicos regulados en la legislación de contratación administrativa.

3. La gestión directa procederá de forma excepcional, cuando la gestión indirecta resulte inadecuada al carácter o naturaleza del servicio, sea incapaz de satisfacer los objetivos económicos o sociales que se pretenda conseguir, o venga reclamada por motivos de interés público concreto o de carácter económico o social.

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

Artículo 28. Principio de exclusividad

1. Las concesiones del servicio público de transporte de viajeros por carretera se entenderán otorgadas con carácter exclusivo, no pudiendo establecerse, mientras estén vigentes, otras concesiones que cubran servicios

de transporte coincidentes.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior podrán autorizarse servicios coincidentes en distintas concesiones en los supuestos siguientes:

a) En cercanías de grandes ciudades.

b) De forma excepcional, cuando el volumen de tráfico permita la introducción de más de un operador, con respeto en todo caso a lo dispuesto en la vigente legislación de contratación pública en relación con el derecho de los concesionarios al restablecimiento del equilibrio económico concesional.

Lo dispuesto en este párrafo se desarrollará reglamentariamente.

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

Artículo 29. Plazo concesional

La duración de las concesiones se establecerá en el título concesional, de acuerdo con las características y necesidades del servicio y atendiendo a los plazos de amortización de vehículos e instalaciones. Dicha duración no podrá ser inferior a 10 años, ni superior a 25 años. Cuando finalice el plazo concesional sin que haya concluido el procedimiento tendente a determinar la subsiguiente prestación del servicio, el concesionario prolongará su gestión hasta la finalización de dicho procedimiento, sin que en ningún caso esté obligado el mismo a continuar dicha gestión durante un plazo superior a doce meses.

Artículo 30. Procedimiento

1. Las concesiones se adjudicarán por el procedimiento de concurso al que podrán concurrir las empresas que reúnan los requisitos del artículo 13 de esta Ley y los que reglamentariamente se determinen.

2. En el citado concurso servirá de base al correspondiente pliego de condiciones el proyecto aprobado por la Administración, y en el mismo se incluirán los servicios básicos y los complementarios, los itinerarios, los tráfico que puedan realizarse, las paradas, el régimen tarifario, el número mínimo de vehículos, el plazo máximo de amortización de los mismos, las instalaciones fijas que, en su caso, resulten necesarias, y el resto de circunstancias que delimiten el servicio y configuren su prestación.

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

4. En la resolución del concurso se tendrán en cuenta las circunstancias de todo orden que concurran en las distintas ofertas, y en las empresas que las formulen, debiendo establecerse con carácter general o en los pliegos de condiciones, criterios de valoración específicos.

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

Artículo 31. Modificaciones concesionales

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

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

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

Cuando dichas modificaciones consistan en ampliaciones o hijuelas, estarán sujetas al requisito de que carezcan de entidad propia para una explotación económicamente independiente.

Artículo 32. De los vehículos adscritos a las concesiones y de su utilización

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

2. La Administración podrá autorizar, de conformidad con lo que reglamentariamente se determine, que un mismo vehículo sea utilizado en diversos servicios regulares cuya prestación corresponda a un mismo titular o bien a empresas del mismo grupo, cumpliéndose en todo caso, las condiciones previstas en el párrafo 4 de este artículo.

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

4. Para hacer frente a intensificaciones de tráfico que no puedan ser atendidas por los vehículos adscritos a la concesión podrán utilizarse otros vehículos, ya sean propios del concesionario, o bien cedidos con o sin conductor, por otros transportistas a través de cualquier fórmula jurídica válida.

5. Dichos vehículos deberán, en todo caso, estar amparados por la correspondiente autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros.

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

Artículo 33. Concesiones zonales. Definición y ámbito

1. Como regla general las concesiones se otorgarán únicamente, para servicios predeterminados de carácter lineal; no obstante, la Administración podrá otorgar, sin perjuicio de los derechos preexistentes, concesiones zonales que comprenderán todos los servicios regulares permanentes o temporales y de uso general o especial que hayan de prestarse en una determinada zona, salvo los que expresamente se exceptúen. Además, podrán incorporarse al título concesional zonal los servicios de transporte a la demanda y los transportes discrecionales en vehículos de turismo que se desarrollen en la zona. Será de aplicación a las concesiones zonales el régimen jurídico establecido para las lineales en tanto resulte compatible con su específica naturaleza.

2. Como regla general, los servicios zonales se realizarán internamente dentro de la zona previamente definida. No obstante, podrán incluirse en los títulos concesionales tráficos entre las zonas previamente definidas y otros destinos situados en el ámbito de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Artículo 34. Concesiones zonales. Plan de explotación

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

2. Los planes de explotación a que se refiere el apartado anterior deberán tener en cuenta las necesidades de los usuarios, la estructura de los servicios que se integren en la concesión y las exigencias de la ordenación territorial.

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

Artículo 35. Concesiones zonales. Concesiones y servicios preexistentes. Régimen jurídico

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

2. Los servicios lineales cuyo itinerario discorra por una zona o área de transporte, en el porcentaje que se determine reglamentariamente, se incorporarán automáticamente a ésta una vez transcurrido el plazo de duración de la concesión o autorización especial respectiva, o antes, mediante la adecuada compensación económica si el interés general así lo aconsejara.

3. Será de aplicación para las concesiones zonales, en cuanto a su régimen de otorgamiento y demás circunstancias no expresamente previstas, el régimen general establecido en este capítulo. No obstante, cuando la racionalidad en el diseño del sistema de transportes así lo aconseje, podrá realizarse la adjudicación directa de las mismas en los términos y supuestos que reglamentariamente se determinen, a los titulares de los servicios a que se refiere el punto 1 de este artículo.

Artículo 36. Unificación de concesiones

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

2. Los servicios unificados se considerarán, en todo caso, prestados al amparo de una nueva concesión; el plazo de duración de ésta se fijará, de conformidad con lo que reglamentariamente se determine, en función de los plazos de vigencia que resten en las concesiones correspondientes a los servicios que se unifiquen, de los tráficos de éstas y de la mejora del sistema de transportes que suponga la unificación.

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

4. Los servicios unificados serán objeto de una nueva concesión, que comportará la extinción de las anteriores, y que tendrá por regla general, como plazo de duración, la media ponderada por el factor vehículos-kilómetros anuales, de los años de vigencia que le resten a cada una de las concesiones correspondientes a los servicios que se unifiquen.

No obstante, el órgano concedente podrá aumentar, en su caso, el plazo de la concesión unificada cuando ello resulte justificado para una más adecuada prestación del servicio, de acuerdo con las características de la concesión unificada. Dicho aumento de plazo no podrá exceder del 20 por 100 del que en otro caso correspondería.

La correspondiente tarifa del servicio unificado se fijará de tal forma que se mantenga el equilibrio económico de las anteriores concesiones, ponderando a tal efecto las tarifas de las concesiones que se unifiquen por el factor vehículos-kilómetros de las mismas y teniendo en cuenta los nuevos tráficos que en su caso se incluyan.

Artículo 37. Extinción de las concesiones

Las concesiones se extinguirán por las causas siguientes:

- a) Transcurso del tiempo por el que hubieren sido otorgadas.
- b) Caducidad de la concesión con arreglo a lo previsto en el Art. 68.2 de la presente Ley.
- c) Muerte del empresario individual o extinción de la empresa gestora del servicio, salvo que se produzca la transmisión de las mismas en los términos que reglamentariamente se determinen. No se considerará que se ha producido la extinción de la empresa, cuando cambie simplemente su forma jurídica, pero se mantenga aquella en sus aspectos económico y laboral.
- d) Declaración de concurso del concesionario que imposibilite la prestación del servicio.
- e) Supresión o rescate del servicio por razones de interés público.
- f) Renuncia del concesionario en los casos legal o reglamentariamente previstos.
- g) Mutuo acuerdo entre la Administración y el concesionario.
- h) Aquellas que se establezcan expresamente en el contrato.
- i) Unificación de varias concesiones de acuerdo con lo previsto en el artículo 36.
- j) Incumplimiento de las obligaciones impuestas en el título concesional.

Artículo 38. Rescate y renuncia

Notas de vigencia

Ap. 1 modificado por [disp. final 7.5 de Ley núm. 5/2014, de 20 de octubre. LLR\2014\195](#).

1. Cuando se decida la supresión del servicio o se den otros motivos de interés público que lo justifiquen, la Administración podrá rescatar las concesiones en cualquier momento anterior a la fecha de su vencimiento en la forma en que reglamentariamente se determine. Dicho rescate dará lugar, cuando se realice sin que haya mediado incumplimiento del concesionario que justifique la caducidad como sanción, regulada en el artículo 68.2 de la presente Ley, a la indemnización que, en su caso, corresponda.

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

3. Cuando se produzcan los supuestos de rescate o renuncia previstos en los párrafos anteriores, así como de incumplimiento determinante de la caducidad, la Administración, salvo que decida la supresión del servicio o asuma su gestión directa conforme a lo previsto en el artículo 27.3 de esta Ley, convocará en el menor plazo posible, nuevo concurso público para otorgar la concesión, y mientras tanto, podrá gestionar directa o indirectamente, el servicio, utilizando, cuando ello resultare necesario o conveniente, los medios personales y materiales, o cualquiera de ellos, con los que éste hubiere venido prestándose, asumiendo los resultados económicos de la explotación.

4. Cuando se realice la utilización prevista en el punto anterior, deberá indemnizarse al concesionario por dicha utilización, de conformidad con lo previsto en la legislación sobre responsabilidad patrimonial de la Administración. No obstante, no procederá dicha indemnización en los siguientes supuestos:

- a) Cuando se haya producido la caducidad por incumplimiento del concesionario, y la utilización prevista en el punto anterior se realice en el plazo de los doce meses siguientes a la declaración de caducidad.

b) Cuando la utilización regulada en este artículo traiga origen de la renuncia del concesionario, si el preaviso de éste se ha producido con una antelación inferior a doce meses, en cuanto a la utilización subsiguiente, hasta completar el referido plazo de doce meses.

Artículo 39. Intervención del servicio

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

2. El régimen de intervención y sus efectos económicos cesarán si se produce la renuncia del concesionario conforme a lo previsto en el artículo anterior, o se declara la caducidad de la concesión, produciéndose en dichos supuestos las consecuencias contempladas en dicho artículo.

Artículo 40. Embargo

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

CAPÍTULO V. Servicios Reglamentados de Titularidad Privada

SECCIÓN 1ª. Naturaleza Jurídica y Clasificación

Artículo 41. Naturaleza jurídica y clasificación

1. Los servicios regulados en este capítulo son actividades de titularidad privada e interés público, quedando sometidos a la reglamentación establecida en la presente Ley, y al ejercicio por la Administración de las potestades que la misma le atribuye.

2. Los servicios regulados en este capítulo se clasifican como sigue:

a) Servicios regulares de especiales características: Servicios regulares de uso general y permanentes de baja ocupación, servicios regulares temporales y servicios regulares de uso especial.

b) Servicios discrecionales, turísticos y privados.

SECCIÓN 2ª. Servicios Regulares de Especiales Características

Artículo 42. Servicios regulares permanentes y de uso general de baja ocupación

Notas de vigencia

Ap. 1 modificado por [disp. final 7.6](#) de [Ley núm. 5/2014, de 20 de octubre. LLR\2014\195](#).

1. En aquellos casos en que la baja demanda existente no permita la implantación y explotación de servicios regulares permanentes y de uso general en las condiciones exigibles a las concesiones, la explotación podrá realizarse mediante autorizaciones otorgadas por el titular de la consejería competente en materia de transportes, en condiciones más flexibles, con arreglo a lo previsto en el párrafo siguiente.

En todo caso, para implantar un servicio de esta clase será indispensable que previamente se acredite que es

financieramente inviable la explotación mediante concesión.

2. Mediante Reglamento podrá establecerse un régimen específico para el otorgamiento de las autorizaciones administrativas especiales a que se refiere el párrafo anterior, siendo aplicable en lo demás el régimen general de las concesiones administrativas.

3. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de la regulación de los servicios de transporte a la demanda establecida en la presente Ley.

Artículo 43. Servicios de transporte regular temporales

1. El titular de la Dirección General competente en materia de transportes podrá autorizar servicios regulares temporales de uso general cuando se acredite que existe una demanda de carácter temporal o extraordinaria. El otorgamiento de autorizaciones estará subordinado en todo caso a que no exista servicio regular permanente de uso general coincidente que pueda servir adecuadamente la demanda existente o bien que aun existiendo un servicio coincidente, concorra alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que la adaptación a las necesidades de transporte que hayan de cubrirse suponga una modificación sustancial en las condiciones de explotación del servicio coincidente, establecidas en la correspondiente concesión.

b) Que las necesidades de transporte que hayan de cubrirse, reúnan tales requisitos de especificidad que hagan recomendable el establecimiento de un servicio independiente.

2. El régimen de otorgamiento de las autorizaciones para la realización de servicios regulares temporales, que deberá ser público y objetivo, se establecerá reglamentariamente y podrá regular procedimientos para que en la prestación y/o en la comercialización de dichos servicios participen conjuntamente diversas empresas o asociaciones de transportistas.

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

Artículo 44. Servicios de transporte regular de uso especial

1. La prestación de servicios regulares de uso especial queda sujeta a la previa obtención de la correspondiente autorización del titular de la Dirección General competente en materia de transportes.

2. Se regulará reglamentariamente el otorgamiento, duración y extinción de las autorizaciones así como las condiciones en que, en cada caso deberá realizarse al transporte del colectivo específico de que se trate. Igualmente se regularán por vía reglamentaria los supuestos en los que no procederá autorizar el establecimiento de un servicio de uso especial por existir uno de uso general coincidente que pueda atender adecuadamente las necesidades surgidas.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en los párrafos anteriores, será posible, en zonas de baja densidad de población, destinar las plazas excedentarias en los vehículos de transporte escolar para atender la demanda de carácter general. Para ello serán requisitos indispensables los siguientes:

a) Que se mantenga siempre el cumplimiento de los requisitos previstos en la normativa sobre seguridad en el transporte escolar.

b) Que se trate de servicios de transporte escolar a centros públicos o privados siempre que la contratación del servicio se realice por la Consejería competente en materia de Educación.

c) Que el transporte se realice en vehículos de más de 5 plazas.

d) Que el transporte se realice en zonas de baja densidad de población y que no haya servicios regulares coincidentes.

e) Que las tarifas que paguen los usuarios de carácter general se aprueben con carácter general por el Consejero competente en materia de Transportes.

f) En los pliegos de los concursos debidamente convocados por la Consejería competente en materia de Educación se hará constar el número estimado de alumnos a transportar, que será actualizado tanto a principio de cada curso escolar como cada vez que sea preciso a lo largo del mismo por necesidades de escolarización.

El número máximo de usuarios de carácter general que puede transportar el vehículo se determinará mediante la diferencia entre la capacidad de dicho vehículo y el número de usuarios de transporte escolar en cada momento.

g) El transportista deberá llevar el control de los usuarios no escolares, y procederá a reflejar la totalidad de los ingresos mensuales obtenidos de estos usuarios en las facturas que presente a la Consejería competente en materia de Educación para su detracción del precio final.

SECCIÓN 3ª. Servicios de Transporte Discrecional, Turísticos y Privados

Artículo 45. Servicios de transporte discrecional

Sin perjuicio de las competencias delegadas por el Estado en materia de autorizaciones de transporte discrecional de ámbito supraautonómico, el titular de la Dirección General competente en materia de transportes podrá otorgar autorizaciones de ámbito autonómico de la forma que reglamentariamente se determine. Las autorizaciones de ámbito autonómico se otorgarán, salvo que se disponga otra cosa, sin limitación de plazo de validez, si bien su otorgamiento quedará condicionado a la obtención de los correspondientes visados y podrán ser revocadas por razones de interés público.

Artículo 46. Servicios de transporte turístico

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

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

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

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

Artículo 47. Servicio de transporte privado

1. Con arreglo al artículo 2 de la presente Ley los transportes privados se clasifican en particulares y complementarios. Los transportes privados complementarios precisan autorización administrativa otorgada por el titular de la Dirección General competente en materia de transportes, pero no así los privados particulares.

2. Las condiciones que conjuntamente, han de cumplir los transportes privados complementarios son las siguientes:

a) Los usuarios deben ser trabajadores de los respectivos centros de trabajo o asistentes a los mismos, en los términos que reglamentariamente se determinen.

b) Los vehículos utilizados deberán ser como regla general propiedad de las empresas, si bien podrán ser arrendados en los términos que reglamentariamente se determine.

c) Los vehículos deberán ser conducidos en todo caso por personal propio de la empresa o establecimiento.

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

Reglamentariamente se desarrollará lo dispuesto en este párrafo.

3. Los transportes privados complementarios que por sus características o radio de acción tengan una escasa incidencia en el sistema de transportes podrán ser eximidos de la exigencia de autorización administrativa de la forma que reglamentariamente se determine.

4. Los transportes oficiales que realicen los órganos de la Administración, como actividades integradas dentro de las de su propio funcionamiento interno, siempre que vayan dirigidos a solucionar las necesidades de desplazamiento de personas que la actividad administrativa de dichos órganos ocasione tendrán la consideración de servicios privados complementarios, pero no estarán sujetos a la autorización prevista en los artículos anteriores, siendo aplicables respecto al control de los mismos las normas internas de organización administrativa que les afecten, sin perjuicio de su sometimiento a las normas de transporte que les sean aplicables.

SECCIÓN 4ª. Servicios de Transporte a la Demanda

Artículo 48. Clases de servicios de transporte a la demanda. Expediciones y horarios. Contratación y cobro

1. Los servicios de transporte a la demanda definidos en el artículo 2.n) se clasifican de la siguiente forma:

a) Servicios en que los itinerarios se concretan totalmente en función de las demandas formuladas por los usuarios, dentro de las relaciones previstas en el título habilitante.

b) Servicios en que el título habilitante establece un elenco de itinerarios que se concretan en función de las demandas formuladas por los usuarios.

2. En todo caso, en los servicios a que se refiere el párrafo a) el título habilitante fijará un número mínimo de vehículos-kilómetro a efectuar. En los servicios a que se refiere el párrafo b) el título habilitante fijará un número mínimo de expediciones para cada uno de los itinerarios.

3. En cuanto a los horarios, se concretarán en función de la demanda, dentro de las franjas horarias establecidas en el título habilitante.

4. La contratación y el cobro, en los servicios a la demanda, serán por plaza.

Artículo 49. Títulos habilitantes

1. La prestación de servicios a la demanda sólo podrá efectuarse por las personas físicas o jurídicas que estén en posesión de la correspondiente autorización, otorgada por el titular de la Consejería competente en materia de transportes. Las autorizaciones tendrán una duración de 5 años y se otorgarán respetando los principios de publicidad y concurrencia.

2. Para obtener las autorizaciones a que se refiere el párrafo anterior será requisito previo disponer de autorización para la prestación de servicios discrecionales o bien licencia de taxi junto con autorización de transporte público interurbano en automóviles de turismo, en su caso.

Reglamentariamente se desarrollará lo dispuesto en este artículo.

Artículo 50. Canje de servicios regulares de uso general por servicios a la demanda

Los servicios regulares de uso general explotados mediante concesión podrán pasar a ser prestados mediante autorizaciones de servicios de transporte a la demanda siempre que se acredite la carencia de rentabilidad del servicio regular, de la forma que se determine reglamentariamente.

CAPÍTULO VI. Actividades Auxiliares y Complementarias: Estaciones de Viajeros

Artículo 51. Definición

Las estaciones de transporte de viajeros por carretera son instalaciones de transporte cuya finalidad es la de concentrar salidas y llegadas a una población de los servicios de transporte público de viajeros. Los terrenos e instalaciones destinados únicamente a garaje o estacionamiento de vehículos no tendrán la consideración de estaciones.

Artículo 52. Criterios de establecimiento y características esenciales

1. Serán criterios determinantes para la aprobación del establecimiento de las estaciones de viajeros, la conveniencia o necesidad de las mismas para la mejora de las condiciones del transporte, la circulación y el tráfico en la zona o corredor de que se trate, la coordinación entre modos y servicios y la rentabilidad social de su implantación cuando la construcción o explotación haya de sufragarse al menos parcialmente con cargo a fondos públicos.

2. Las estaciones de viajeros deberán prestar a los usuarios los servicios principales y accesorios en instalaciones que reúnan requisitos básicos de idoneidad, seguridad y accesibilidad suficientes, con especial atención a las personas de movilidad reducida. Las condiciones mínimas de espacios cubiertos para usuarios, para acceso de los vehículos, de seguridad y de servicios a prestar para autorizar las estaciones de servicio se determinarán reglamentariamente.

Artículo 53. Establecimiento de las estaciones de viajeros. Autorización, construcción y explotación

Notas de vigencia

Ap. 2 modificado por [disp. final 7.7](#) de [Ley núm. 5/2014, de 20 de octubre. LLR\2014\195](#).

1. El establecimiento de las estaciones de viajeros deberá ser autorizado por la Consejería competente en materia de transportes. El Ayuntamiento correspondiente presentará, previa aprobación por el Pleno de la Corporación, un proyecto que deberá reunir los requisitos y prescripciones que reglamentariamente se determinen. El proyecto podrá ser de iniciativa del propio Ayuntamiento o de particulares o empresas pero para su tramitación ante la Consejería competente deberán contar con la previa aprobación municipal.

El proyecto que se presente con objeto de obtener la autorización de la Consejería competente en materia de transportes deberá detallar expresamente la forma de financiación de la construcción, el estudio económico de la explotación a realizar, la forma de gestión pública o privada y las fórmulas de financiación de la misma.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, cuando se den las características que aconsejen el establecimiento de una estación de viajeros de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 52 y el Ayuntamiento afectado no ejerza la iniciativa presentando el correspondiente proyecto, la Comunidad Autónoma podrá requerirle al efecto y si dicho requerimiento es desestimado o transcurren dos meses sin que se formalice la iniciativa, la Comunidad Autónoma podrá construir y explotar la estación. En este caso, la medida se adoptará por el titular de la consejería competente en materia de transportes.

3. La construcción y explotación de las estaciones de viajeros se realizará de forma preferente por los Ayuntamientos, que podrán realizarlas por cualquiera de las fórmulas previstas en la legislación de contratación administrativa.

Artículo 54. Ubicación

La ubicación de las estaciones responderá no sólo a razones intrínsecas de explotación de los servicios que hayan de utilizarlas, sino a su coordinación con los restantes modos de transporte terrestres, así como con los aéreos y con los transportes urbanos de la ciudad de la que se trate.

Para la fijación de su emplazamiento se ponderará, asimismo, su incidencia en los aspectos urbanísticos, de tráfico, seguridad y medio ambiente de la población.

Artículo 55. Explotación

1. Las estaciones de viajeros serán de obligatoria utilización por los servicios de transporte público interurbano permanentes y temporales de uso general.

2. Los precios o tarifas que en su caso se perciban por la utilización de las estaciones de viajeros tanto públicas como de empresa, deberán estar en relación con los servicios efectivamente prestados por las mismas a los transportistas y a los usuarios. En todo caso, cuando la construcción y explotación se realice mediante la fórmula de concesión de obra pública se repercutirá la amortización de las inversiones realizadas en las tarifas de la forma prevista en el pliego y el contrato.

3. El funcionamiento de cada estación de viajeros será objeto de un Reglamento de régimen interior aprobado por el Ayuntamiento correspondiente. En el supuesto previsto en el artículo 53.2 será aprobado por la Consejería competente en materia de transportes.

CAPÍTULO VII. Régimen Financiero. Seguros

Artículo 56. Autonomía en la explotación y equilibrio financiero

1. Las empresas que exploten por concesión administrativa servicios regulares permanentes de uso general, tendrán plena autonomía financiera, y actuarán a su ventura y riesgo, si bien tendrán derecho al restablecimiento del equilibrio financiero en los supuestos previstos en la legislación de contratación pública.

Igualmente, las empresas que construyan y/o exploten por concesión estaciones de autobuses, tendrán autonomía financiera y actuarán a su ventura y riesgo, si bien tendrán derecho al restablecimiento del equilibrio financiero en los supuestos previstos en la legislación de contratación administrativa en lo relativo al régimen económico del contrato de gestión de servicios públicos o de obra pública, según los casos.

2. Los servicios que constituyen actividades privadas reglamentadas por razones de interés público se explotan con plena autonomía financiera y a riesgo y ventura del titular de la autorización correspondiente. No obstante, en los supuestos en que se impongan obligaciones de servicio público se tendrá derecho a la consiguiente compensación.

Artículo 57. Tarifas

1. La Administración establecerá tarifas obligatorias para los servicios regulares permanentes de transporte de viajeros de uso general y podrá establecer tarifas de referencia en los restantes servicios de transporte público de viajeros por carretera.

2. Las tarifas deberán cubrir la totalidad de los costes reales en condiciones normales de productividad y organización, y permitirán una adecuada amortización y un razonable beneficio empresarial y una correcta prestación del servicio o realización de la actividad, no dejando de retribuir, en su caso, las prestaciones complementarias.

No obstante, lo dispuesto en el párrafo anterior cuando por razones de orden social o por la baja demanda no sea posible que la actividad se financie exclusivamente vía tarifas, la Administración podrá retribuir a los concesionarios mediante fórmulas que permitan mantener el principio de ventura y riesgo, tales como la retribución por viajero transportado o por unidad de oferta producida.

3. La revisión de las tarifas se autorizará por la Administración, de oficio o a petición de los titulares de los servicios o actividades de transporte o, en su caso, de las asociaciones empresariales o de usuarios.

La revisión podrá ser individualizada o de carácter general para los transportes de una determinada clase, y

procederá cuando hayan sufrido variación las partidas que integran la estructura de costes de modo que se altere significativamente el equilibrio económico del servicio o de la actividad, impidiéndose atender las finalidades previstas en el punto anterior.

4. No obstante, lo dispuesto en el párrafo anterior, dentro del segundo trimestre de cada año, la Administración procederá a una revisión de carácter general de las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera en régimen de concesión, de la forma que se determine reglamentariamente.

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

6. Las tarifas deberán estar expuestas al público en las estaciones y en los vehículos se deberá llevar una copia autorizada por la Administración para exhibirla a los usuarios si lo requirieran.

Artículo 58. Seguros

Los daños que puedan sufrir los usuarios del transporte público deberían estar cubiertos por un seguro de la forma que establezca la legislación específica en la materia y en la medida en que dichos daños no estén cubiertos por el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria previsto en la normativa vigente en materia de seguro.

CAPÍTULO VIII. De los Usuarios

Artículo 59. Derechos de los usuarios

Los usuarios de transportes interurbanos tendrán los siguientes derechos:

1. Derecho de audiencia en la elaboración de los Reglamentos y también de las Órdenes de carácter sectorial que les afecten de acuerdo con lo previsto en la legislación de protección de los consumidores y usuarios y en la [Ley 4/2005, de 1 de junio \(LLR 2005, 441\)](#), de Funcionamiento y Régimen Jurídico de la Administración de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

2. Derecho a ser informados por la Administración de las prestaciones del sistema de transportes a su disposición y de sus condiciones.

3. Derecho a ser informados por los operadores de los servicios ofrecidos y de sus condiciones, especialmente del lugar de las paradas, del horario y del precio del servicio.

4. Derecho a un trato correcto por parte del personal de los operadores.

5. Derecho a formular reclamaciones y a obtener en los vehículos y terminales libros y/o hojas de reclamaciones.

6. Derecho a que el servicio se preste en condiciones de comodidad, higiene y seguridad.

7. Derecho a obtener la devolución del precio del viaje, en caso de suspensión del servicio.

8. Derecho al cambio de moneda metálica o billetes hasta la cantidad que se determine reglamentariamente.

9. Derecho a la expedición del correspondiente título de transporte con especificación de al menos: número de asiento, hora de salida, hora de llegada prevista, lugar de salida, lugar de llegada, número de vehículo y precio.

10. Derecho a portar maletas o bultos en el maletero o bodega del vehículo cuyo peso y volumen totales no excedan de los que reglamentariamente se determinen.

11. Derecho a la accesibilidad a los vehículos de transporte público para las personas de movilidad reducida,

en concordancia con lo dispuesto al respecto en la legislación de La Rioja sobre promoción de la accesibilidad y la disposición transitoria segunda de la presente Ley.

12. Derecho a ser indemnizado en caso de incumplimiento del contrato de transporte o de alguna de sus condiciones principales.

Artículo 60. Deberes de los usuarios

Los usuarios de transportes interurbanos tendrán las siguientes obligaciones:

1. Viajar con título de transporte adecuado al servicio que se recibe.
2. Comportarse de forma correcta tanto respecto al personal de las empresas como a los otros usuarios.
3. Abstenerse de toda conducta que pueda interferir con la conducción del vehículo y generar algún peligro.
4. No manipular, deteriorar o forzar los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de los vehículos o de cualquiera de sus compartimentos.
5. Viajar en los lugares habilitados para los usuarios.
6. Atender las indicaciones realizadas por el personal de la empresa prestadora del servicio y relacionadas con éste, así como las indicaciones que consten en los carteles situados en lugar visible de los vehículos y las estaciones de viajeros.
7. Viajar con el cinturón de seguridad abrochado en aquellos vehículos cuyos asientos estuvieran dotados de estos sistemas de seguridad.

CAPÍTULO IX. Régimen de Inspección

Artículo 61. Inspección

1. La inspección de los servicios regulados en esta Ley será ejercida por los órganos competentes de la Administración Autonómica. El personal funcionario que realice funciones de inspección tendrá, en el ejercicio de actuaciones inspectoras, la consideración de autoridad pública a todos los efectos. Las denuncias y/o actas de inspección de dicho personal gozarán de la presunción de veracidad establecida en la legislación administrativa vigente. Además, los funcionarios de inspección deberán estar provistos del documento acreditativo de su condición, que les podrá ser requerido cuando ejerzan sus funciones, teniendo obligación de exhibirlo.

2. Los titulares de los servicios y actividades reguladas en la presente Ley y sus empleados y, en general quienes estén afectados por los preceptos contenidos en la norma están obligados a facilitar a la inspección el acceso a vehículos e instalaciones, así como la documentación que resulte obligatoria.

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

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

Por lo que se refiere a los usuarios de transportes de viajeros, estarán obligados a presentar, a requerimiento del personal de inspección, los documentos que acrediten tener derecho a cualquier tipo de bonificación tarifaria que la administración autonómica haya implantado.

Artículo 62. Documentos de control y distintivos

1. Durante la realización de los servicios y actividades reguladas en esta Ley deberán llevarse a bordo del vehículo debidamente cumplimentados los documentos de control administrativo que, en su caso, reglamentariamente se determinen. 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.

2. 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.

3. 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.

CAPÍTULO X. Régimen Sancionador

SECCIÓN 1ª. Sujetos Responsables e Infracciones

Artículo 63. Sujetos responsables

1. La responsabilidad administrativa por las infracciones tipificadas en esta sección corresponderá:

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

b) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes 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 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 a la que vaya dirigido el precepto infringido o a las que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

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

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

No obstante, tratándose de expediciones de servicios de transporte regular, ya sea éste de uso general o especial, cuando los hechos constitutivos de la infracción guarden relación directa con la actividad administrativa que se desarrolla en las oficinas de la empresa o con el vehículo utilizado y resulte acreditado que no podían ser corregidos hasta el regreso de 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 64. Clasificación de las infracciones

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

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

Artículo 65. Infracciones muy graves

Son infracciones muy graves las siguientes:

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

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

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

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

b) La realización de transportes públicos o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias careciendo de autorización por no haber realizado su visado reglamentario, salvo que dicha conducta deba calificarse como infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 67.

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

d) La prestación material de servicios regulares de transporte de viajeros careciendo de la preceptiva concesión o autorización especial, aun cuando la correspondiente empresa no contrate con los usuarios y se limite a actuar bajo la dirección del organizador del transporte, siempre que en dicho caso la Administración haya hecho advertencia del carácter ilegal del transporte.

e) El transporte de personas o grupos distintos de aquellos a que específicamente se encuentra referida la correspondiente autorización durante la realización de un transporte regular de uso especial, salvo en el supuesto regulado en el artículo 44.3 de la presente Ley.

f) La realización, al amparo de autorizaciones de transporte privado complementario, de servicios que no cumplan alguna de las condiciones expresamente reguladas en el artículo 47.

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

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

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

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

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

2. La realización de transporte público o de actividades auxiliares o complementarias del transporte, incumpliendo alguno de los requisitos exigidos en el artículo 17.

3. La realización de transporte público o de actividades auxiliares y complementarias del mismo, incumpliendo alguno de los requisitos exigidos en los incisos b) y c) del párrafo 1 del artículo 13.

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 del Transporte 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 68.

8. La falsificación de títulos administrativos habilitantes para la realización del transporte por carretera o de sus actividades auxiliares y complementarias, o de alguno de los datos que deban constar en aquéllos, sin perjuicio de las responsabilidades penales que correspondan.

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, sin perjuicio de las responsabilidades penales que correspondan.

10. 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, sin perjuicio de las responsabilidades penales que correspondan.

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

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

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

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

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.

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

e) El incumplimiento del régimen tarifario.

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

- a) En los transportes de uso especial de escolares y de menores, la ausencia de una persona mayor de edad idónea, distinta del conductor, encargada del cuidado de los menores.
- b) 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.
- c) La realización de transporte público regular de viajeros por carretera de uso especial incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en la correspondiente autorización con el carácter de esenciales cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta Ley.

13. La realización de transportes discrecionales de viajeros cuando se incumpla alguno de los siguientes requisitos:

- a) 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.
- b) 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.

14. El incumplimiento de la obligación de suscribir los seguros que resulten preceptivos conforme a lo dispuesto en el artículo 58 de la presente Ley.

Artículo 66. Infracciones graves

Son infracciones graves las siguientes:

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

- a) No disponer del número mínimo de vehículos o el incumplimiento por éstos de las condiciones exigidas en el título concesional.
- b) No prestar los servicios suplementarios ofertados por el adjudicatario de la concesión y recogidos en el título concesional.
- c) Incumplir la obligación de transporte gratuito del equipaje de los viajeros en los supuestos y hasta el límite en que ello resulte obligatorio.
- d) Vender un número de plazas por vehículo superior al de las autorizadas en el título concesional.
- e) Realizar transporte público regular de viajeros por carretera de uso general incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en el título concesional o autorización especial con el carácter de esenciales cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta Ley.

2. El incumplimiento de la obligación de devolver a la Administración una autorización 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. 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.

4. La realización de transportes privados complementarios 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 67.7.

Se considerará que carece de autorización quien no hubiese realizado su visado reglamentario, incluso cuando se produzca por el supuesto regulado en el artículo 70.4.

5. 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 65.1.

6. 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.

7. 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 65.1, cuando no se posea título habilitante para realizar actividades de mediación.

8. El incumplimiento del régimen tarifario reglamentariamente establecido, salvo que, por tratarse de un transporte público regular de viajeros de uso general, deba calificarse como infracción muy grave de conformidad con lo establecido en el artículo 65.11.e).

9. 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 de uso general, en los términos y condiciones que reglamentariamente se determinen.

10. 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 y 10 del artículo 65.

Especialmente se considerará constitutiva de esta infracción la carencia 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 del Transporte de las reclamaciones o quejas consignadas en dicho documento, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

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

12. El incumplimiento de las condiciones establecidas en el título concesional, autorización o Reglamento de Explotación de las Estaciones de Autobuses.

13. 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.

14. El incumplimiento por los usuarios de la obligación establecida en el artículo 60.3 de la presente Ley cuando se genere peligro para el conductor, para los ocupantes del vehículo o para terceros.

15. 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 67. Infracciones leves

Son infracciones leves las siguientes:

1. La falta de comunicación de cualquier dato o circunstancia que deba figurar en el registro a que hace

referencia el artículo 21 de la presente Ley o que exista obligación por otra causa de poner en conocimiento de la Administración, con arreglo a lo que reglamentariamente se determine.

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

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

4. La realización de transportes públicos o privados o de actividades auxiliares o complementarias careciendo de la autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con la norma reguladora, 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.

5. La realización de transportes públicos o privados sin llevar a bordo del vehículo la documentación formal que acredite la posibilidad legal de prestarlos o que resulte exigible para la determinación de la clase de transporte que se está realizando, salvo que dicha infracción deba ser calificada como muy grave o grave conforme a lo dispuesto en los artículos 65.1 y 66.4.

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

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

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.

8. La vulneración de los derechos de los usuarios establecidos en el artículo 59 de la presente Ley, excepto en los casos en que tales vulneraciones tengan otra tipificación.

9. 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.

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

11. 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.

12. El incumplimiento por los usuarios de las obligaciones que les correspondan de acuerdo con el Art. 60 de la presente Ley, excepto en el supuesto tipificado en el Art. 66.14.

13. 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 65. En idéntica infracción incurrirán las empresas que actúen como colaboradores, incumpliendo las obligaciones que les afecten.

14. 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.

SECCIÓN 2ª. Sanciones

Artículo 68. Sanciones

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

a) Las infracciones leves se sancionarán con apercibimiento y multa de entre 100 y 400 euros.

b) Las infracciones graves se sancionarán con multa de entre 401 a 2.000 euros.

c) Las infracciones muy graves se sancionarán con multa de 2.001 a 6.000 euros. Además, se sancionarán con multa de entre 6.001 y 18.000 euros, las infracciones tipificadas en los números 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10 del artículo 65 cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta Ley en los doce meses anteriores.

2. La comisión de la infracción prevista en el apartado 2 del artículo 65 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.

La comisión de la infracción prevista en el apartado 3 del artículo 65 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de tantas autorizaciones o copias certificadas de las que fuese titular el infractor como resulte preciso a fin de restablecer el equilibrio reglamentariamente exigido entre número de autorizaciones y cumplimiento de las condiciones requeridas para su obtención y mantenimiento. No obstante, cuando el nivel de incumplimiento del requisito de que se trate afectase a una parte importante del conjunto de la actividad del infractor, podrá implicar la pérdida de validez de todas aquellas autorizaciones de que fuese titular para cuya obtención resultase exigible aquél. En todo caso, cuando esta infracción se cometiese por segunda vez en el espacio de 12 meses, la sanción pecuniaria irá siempre acompañada de la pérdida de validez de la totalidad de autorizaciones de que fuese titular el infractor.

La comisión de la infracción prevista en el apartado 4 del artículo 65 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.

La comisión de la infracción prevista en el apartado 5 del artículo 65 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la declaración de caducidad de la concesión de que se trate y la inhabilitación para ser titular de ninguna concesión o autorización de transporte público regular de viajeros de uso general de nueva creación en el plazo de cinco años. 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.

La comisión de las infracciones previstas en los apartados 1 y 8 del artículo 65 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.

3. Cuando sean detectadas durante su comisión en carretera infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los apartados 1, 4, 6 u 8 del artículo 65, deberá ordenarse su inmediata inmovilización hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, salvo que concurren circunstancias ligadas a la seguridad que aconsejen no hacerlo en el caso concreto de que se trate.

A tal efecto, los miembros de la Inspección del Transporte habrán de retener la documentación del vehículo, así como la correspondiente autorización, hasta que se subsanen las causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo, en todo caso, responsabilidad del transportista la custodia del vehículo y pertenencias.

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

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

4. 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 11 ó 12 del artículo 65 podrá acordar la caducidad de la concesión o autorización especial de que se trate con pérdida de la fianza y sin perjuicio del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan. Asimismo, la resolución sancionadora en que se aprecie el incumplimiento reiterado de las circunstancias previstas en el apartado 13 del artículo 65 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 11, 12 ó 13 del artículo 65.

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

6. La comisión de dos o más infracciones de las reseñadas en los apartados 1, 2, 3, 4 y 5 del artículo 65 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 al de la notificación de la resolución administrativa correspondiente.

7. En todos aquellos supuestos en que se constate la comisión de alguna de las infracciones tipificadas en el apartado 1 del artículo 65, o 1.a) y 1.b) del artículo 66, 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 65.7.

Artículo 69. Prescripción

1. Las infracciones tipificadas en esta Ley como muy graves prescribirán a los tres años, las graves a los dos años y las leves al año. Dicho plazo comenzará a contar desde el día en que la infracción se hubiera cometido.

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

contarse desde el día siguiente a aquel en que adquiera firmeza la resolución por la que se impone la sanción.

Artículo 70. Competencia y procedimiento

1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en la presente Ley corresponde al titular de la Dirección General con competencia en materia de transportes, previa instrucción del expediente por el órgano competente. En cuanto al procedimiento, se estará a lo dispuesto en el [Capítulo V](#) de la Ley 4/2005, de 1 de junio, de Funcionamiento y Régimen Jurídico de la Administración de la Comunidad Autónoma de La Rioja, y a las reglas establecidas en este artículo.

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 del Art. 21 de esta Ley, que permita conocer si existen sanciones previas que determinen dicha reincidencia o habitualidad.

3. Las sanciones pecuniarias podrán hacerse efectivas conforme a lo que reglamentariamente se establezca.

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 100.

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 el artículo 68, en cuyo caso deberá continuarse el procedimiento hasta su terminación ordinaria por cuanto se refiere a la 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.

4. En relación con la ejecución de sanciones serán de aplicación las normas específicas que reglamentariamente se establezcan y en lo no previsto por éstas la normativa sobre procedimiento administrativo y el Reglamento General de Recaudación.

El pago de las sanciones pecuniarias señaladas en la presente Ley, impuestas por resolución 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.

Asimismo, la realización de dicho pago de sanciones 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.

Disposición adicional primera. Desarrollo reglamentario

Se habilita al Gobierno de La Rioja para que, mediante Decreto, pueda dictar cuantas disposiciones resulten necesarias para el desarrollo y aplicación de la presente Ley.

Disposición adicional segunda. Actualización de cuantías pecuniarias

Se autoriza al Gobierno de La Rioja para actualizar las cuantías pecuniarias establecidas en la presente Ley, a fin de adecuarlas a los cambios de valor adquisitivo de la moneda, de acuerdo con el índice de precios al consumo de La Rioja.

Disposición adicional tercera. Centros de Intermodalidad Ferrocarril-Carretera

El Gobierno de La Rioja mediante Convenio a celebrar con la Administración del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias promoverá en el plazo más breve posible que las actuales estaciones ferroviarias situadas en territorio de La Rioja se transformen en centros de eficaz intermodalidad ferrocarril-carretera.

Disposición adicional cuarta. Transporte de personal sanitario

En zonas de baja densidad de población la Administración competente en materia de Salud podrá contratar con las empresas de transporte sanitario el transporte de personal sanitario desde los Centros de Salud o consultorios a los lugares donde deban efectuarse las visitas domiciliarias. Dicho transporte se realizará mediante los vehículos y el personal de las empresas contratadas. Los vehículos deberán cumplir los requisitos aplicables a los vehículos a que se refiere el último inciso del [párrafo 2.1 del Art. 133](#) del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y contar con la correspondiente autorización.

Disposición adicional quinta. Vigilancia de las condiciones de seguridad e higiene de los trabajadores

El Gobierno de La Rioja, a través de su servicio de inspección de transportes, prestará especial atención y vigilancia al cumplimiento de las condiciones de seguridad e higiene de los trabajadores en las empresas de transporte de viajeros, velando por el cumplimiento de los períodos de conducción y descanso, especialmente en el período nocturno.

Asimismo, promoverá la igualdad de las condiciones laborales y salariales de todos los conductores de las empresas de transporte de viajeros, independientemente de su origen.

Disposición adicional sexta. Competencias de ejecución en materia ferroviaria

El Gobierno de La Rioja instará al Gobierno de la Nación para que en el plazo más breve que sea posible adopte todas las medidas necesarias para hacer efectiva, la atribución de competencias de ejecución en materia ferroviaria contenidas en el [artículo 11.10](#) del Estatuto de Autonomía de La Rioja.

Disposición transitoria primera. Normas aplicables en ausencia de Reglamento

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

Disposición transitoria segunda. Convalidación de concesiones

Notas de vigencia

Ap. 2 f) añadida por [art. 42](#) de [Ley núm. 5/2008, de 23 de diciembre. LLR\2008\340](#).

Ap. 2 e) añadida por [art. 42](#) de [Ley núm. 5/2008, de 23 de diciembre. LLR\2008\340](#).

Modificada por [art. 40](#) de [Ley núm. 6/2007, de 21 de diciembre. LLR\2007\344](#).

1. Los actuales concesionarios de servicios regulares de transporte de viajeros podrán optar entre:

a) Mantener sus vigentes concesiones, en cuyo caso éstas se extinguirán una vez cumplido su plazo concesional actual, sin que los concesionarios disfruten de ninguna clase de preferencia, en su caso, en los posteriores procedimientos concursales.

b) Convalidar sus concesiones por las reguladas en esta Ley, para lo cual deberán presentar una solicitud motivada, manifestando las mejoras que pretenden introducir en el servicio, de la forma que se detalla en el párrafo siguiente de esta disposición transitoria. Las concesiones convalidadas tendrán una duración de entre 10 y 25 años.

Si en el plazo de dos meses a partir de la entrada en vigor de esta Ley, no se opta expresamente por la convalidación de concesiones, se entenderá que se ha optado por mantener las concesiones actuales.

c) De acuerdo con lo previsto en el párrafo a) anterior las concesiones no convalidadas se extinguirán por el transcurso del plazo por el que fueron otorgadas.

2. La Administración remitirá a los concesionarios que opten por la convalidación de las concesiones propuesta del pliego de condiciones para la prestación del servicio. Éstos, en el plazo de dos meses a contar desde la recepción de la propuesta de la Administración, indicarán las mejoras que pretenden introducir en el servicio, acompañando el correspondiente Estudio económico-financiero.

Las mejoras a valorar por la Administración serán ante todo las siguientes:

- a) Renovación del parque.
- b) Introducción de innovaciones tecnológicas.
- c) Accesibilidad de las personas de movilidad reducida.
- d) Implantación de una imagen corporativa en todos los vehículos adscritos a concesiones de servicios regulares.
- e) Adaptación a las medidas de planificación elaboradas por la Administración, especialmente en cuanto al transporte de ámbito metropolitano.
- f) Cuantas propuestas puedan ofrecer para mejora de los servicios.

Se entenderá prorrogada la duración de la concesión durante el plazo que medie entre la solicitud de convalidación que efectúe el titular y la notificación de la resolución final definitiva dictada por la Administración competente.

3. Antes del 31 de diciembre de 2008, la Administración:

- a) Estudiará y analizará solicitudes y estudios económico-financieros introduciendo las modificaciones que estime convenientes para el interés público.
- b) Adjudicará los títulos concesionales, en cuyo clausulado se integrarán los compromisos asumidos por las empresas.

El plazo anterior establecido en este párrafo podrá prorrogarse hasta el 31 de diciembre de 2009 mediante Resolución del Consejero competente en materia de transportes.

En la tramitación de los expedientes se observará el trámite de audiencia así como el de información pública por un período no inferior a 20 días .

Disposición derogatoria única. Derogación

Queda derogado el [Decreto 16/1994, de 7 de abril \(LLR 1994, 72\)](#) , por el que se crea el Consejo de Transportes Terrestres de La Rioja, así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en la presente Ley.

Disposición final primera. Cláusula de supletoriedad

En lo no previsto en la presente Ley y en sus normas de desarrollo se aplicarán las normas estatales reguladoras de los transportes interurbanos en cuanto sean compatibles con aquéllas.

Disposición final segunda. Entrada en vigor

La presente Ley entrará en vigor al mes de su publicación en el «Boletín Oficial de La Rioja».