

## Beste Iragarki Ofizial Batzuk

### HEZKUNTZA, UNIBERTSITATE ETA IKERKETA SAILA

IRAGARKIA, 1/04 zk.ko administrazioarekiko auzi-errekurtsuaren administrazio-espedita biduali eta hirugarren interesatuak epatzeko dena. 6327

## Xedapen Orokorrak

### JAURLARITZAREN LEHENDAKARIORDETZA

#### Zk-1662

4/2004 LEGEA, martxoaren 18koa, Errepideko Bidaia-ri Garraioarena.

Eusko Legebiltzarrak martxoaren 18ko 4/2004 Legea, onartu duela jakinarazten zaie Euskadiko herritar guztiei.

MARTXOAREN 18KO 4/2004 LEGEA, ERREPIDEKO BIDAIAIARI GARRAIOARENA

#### ZIOEN AZALPENA:

Lege honek errepideko bidaiari-garraioari erabateko erregulazio bat emateko premiari erantzuten dio, komunikabideena bezalako sektore estrategiko batean, sektore horren bilakaera guztiz lotuta baitago garapen ekonomikoarekin eta sozialarekin.

Hori dela eta, bidaiari-garraio publikoaren funtsezko izaera aintzatesten da, Euskal Autonomia Erkidego-gizartearen, ekonomiaren eta lurraldearen garapen eta kohesiorako sektore estrategiko eta oinarritzkoa baita, biztanleriaren mugikortasun-premia orokorrari erantzutera bideratua; hori guztia garapen jasangarriaren ikuspegitik. Zerbitzuaren segurtasuna eta kalitatea lehentasunezko elementuak dira bidaiarien garraio publikoaren antolamenduan.

Lege honek Autonomia Estatutuko 10.32 artikuluan ezarritako eskumen eskusiboan du jatorria eta oinarria, betiere arlo horretako boterearen lurralde-banaketari buruzko konstituzionaltasun-multzoko agindu horri eta beste agindu batzuei buruz Konstituzio Auzitegiak (batez ere ekainaren 27ko 118/1996 epaian) egin duen interpretazio-ildoan.

Gogorarazi behar da, gainera, uztailearen 30eko 16/1987 Legeak orokorrean heldu ziola estatu-eremu-

## Otros Anuncios Oficiales

### DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN, UNIVERSIDADES E INVESTIGACIÓN

ANUNCIO de remisión del expediente administrativo del recurso contencioso-administrativo n.º 1/04 y emplazamiento de terceros interesados. 6327

## Disposiciones Generales

### PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

#### Nº-1662

LEY 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera.

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

LEY 4/2004, DE 18 DE MARZO, DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA.

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

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

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

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

Es preciso recordar que la Ley 16/1987, de 30 de julio, abordó con carácter general la ordenación de los

ko lurreko garraioen antolaketari, legeria sakabanatu eta zatikatu –eta, neurri handi batean, zaharkitu– bat berritzeko asmoz. Bereziki adierazi behar da aipatutako lege horrek berariaz jorratu zituela garraioaren arloko eskumen-banaketa (Estatuko Administrazioaren eta autonomia-erkidegoen arteko banaketa) itxuratzen duten konstituzio-printzipio batzuk. Horren ondorioz, Konstituzio Auzitegiak, aipatutako epai horretan (ekainaren 27ko 118/1996), konstituzio kontratatzat –eta, ondorioz, deuseztat– jo zituen legeko 2. artikuluko 1. paragrafoko 2. tartekia eta 2. paragrafoa, aplikazio-eremuari buruzkoak, bai eta 113. artikulutik 118. artikulura bitarteko artikulua eta hamargarren xedapen iragankorra ere, azken horiek herri barruko garraioari buruzkoak.

Aipatutako epai horretan adierazten dena aplikatuz, eta kontuan izanik egokia dela Euskal Autonomia Erkidegoko autobuseko bidaiari-garraioaren sektoreari erregulazio berezko bat ematea, lege hau egitea erabaki da. Hona hemen zein diren legearen irizpide orokorrak:

– Xedea, definizioak, printzipio orokorrak eta eskumen-araubidea zehazten ditu.

– Esku hartzeko ahalak zedarrizten ditu, intentsitate askotakoak, eta legeak erregulatzen duen garraioan, hau da, garraio-zerbitzu publikoan eta garraio-jardueren administrazio-antolaketan, esku hartzeko titulua zedarrizten ditu.

– Arau-esparru bat ezartzen du, bai terminologiari eta bai mamiari dagokionez, Estatuan dagoenarekin eta Europar Batasunetik datorrenarekin uztartua; horrela, beharrezkoak ez diren berrikuntzak saihesten ditu, eragile publikoen eta pribatuen jardunarentzat nahasbide –eta, beraz, kaltegarri– gerta baitaitezke.

– Gai honen funtsari buruzko erregulazio osoa eta sakona egiten du, eta erregelamendu-garapenerako uzten ditu alderdi instrumentalak, bigarren mailakoak edo periferikoak.

Legearen xedapen orokorrak xedeari, definizioei eta printzipio orokorrei buruzkoak dira. Legearen xedea da errepideko bidaiari-garraioa, herri barrukoa zein herri artekoa, erregulatzeko. Garraio hori bidaiariak –eta, zenbait kasutan, fardelak edo mandatuak– garraiatzeko bereziki egokitutako ibilgailuetan egiten da, bederatzi jarlekutik gorako edukiera duten ibilgailuetan, gidaria barne dela. Jakina, legearen eremua oso-osorik Euskal Autonomia Erkidegoaren lurraldetik igarotzen den garraiora mugatzen da. Era berean, jarduera lagungarri eta osagarri gisa, bidaiari-geltokiak ere erregulatzen dira.

Legeak erregulatzen dituen garraioak, bestalde, duen izaeraren, eragin-esparruaren eta aldizkakotasunaren arabera definitzen dira. Definizio horien artean, berariazko aipamena jasotzen dute bidaiari-garraio publiko erregularrek eta turismo-garraioek.

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

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

– Precisa el objeto, las definiciones, los principios generales y el régimen competencial.

– Delimita las potestades administrativas de intervención, de intensidad diversa, delimitando los diversos títulos de intervención en el transporte regulado por la ley, esto es, el servicio público de transporte y la ordenación administrativa de las actividades de transporte.

– Establece un marco normativo, tanto en el plano terminológico como en el de fondo, armónico con el existente en el Estado y el emanado de la Unión Europea, evitando innovaciones superfluas que pudieran confundir y con ello perjudicar la actuación de los distintos agentes públicos y privados.

– Efectúa una regulación exhaustiva de lo esencial de la materia, dejando al desarrollo reglamentario los aspectos instrumentales, secundarios o periféricos.

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

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

Legearen xede den gaian herri-agenteen jarduna zein printzipio orokorretara egokituko den ezartzen da, uztailearen 30eko 16/1987 Legean agertzen diren oinarriko printzipioei dagokienez; gainera, Euskal Autonomia Erkidegoko Garraio Jasangarriaren Gidaplanean aipatzen diren jarraibideak jasotzen dira (plan hori 2002ko azaroaren 19an egin zuen bilkuran) onartu zuen Eusko Jaurlaritzaren Kontseiluak.

Eskumen-araubideari dagokionez, legeak II. kapitulu eskaintzen dio araubide hori zehazteari, eta errespetu osoz agerrarazten du eskumen-banaketa. Banaketa hori azaroaren 25eko 27/1983 Legetik (Autonomia Erkidego Osorako Erakundeen eta bertako Lurralde Historikoetako Foruzko Jardute Erakundeen arteko Harremani buruzkotik) dator, bai eta gai horretan funtzioen eta zerbitzuen eskualdaketa arloan egin diren garapenetatik zein jatorria toki-erregimeneko legerian duten garapenetatik ere.

III. kapitulu plangintzari eta koordinazioari eskaintzen zaie, eta aipamen berezia egiten zaie garraio-planei eta beste garraio-modalitate batzuekiko koordinazioari.

«Erabiltzaileak» deitzen da IV. kapitulu. Kapitulu horretan, zabaltasunez eta zehaztasunez definitzen dira legean erregulatutako zerbitzuak edo jarduerak erabiltzen dituztenen eskubideak zein debekuak.

V. kapituluak, berriz, jarduera horren araubide juridikoa erregulatzen du. Lanbide-prestakuntzaren eskakizunak bat datoz Europako Batasunaren garraio-politikaren printzipioekin, batez ere merkatuaren saneamenduari eta eskaintzen den zerbitzuaren kalitatea hobetzeari dagokienez, betiere erabiltzaileen eta garraio-larien mesedetan.

Administrazioaren esku-hartzea, berriz, jarduera egikaritzea ahalbidetzen duen titulu juridiko bat lortu beharrez osatzen da. Titulu hori modu arautuan esleitzen zaie, lanbidea egikaritzeko baldintza pertsonalak edukitzeaz gain, zerga, lan edo gizarte arloko egin-beharren jakitun daudenei.

Titulu gaitzaileek administrazio-baimenen forma juridikoa daukate, zerbitzu publikatueta izan ezik, horiek zerbitzu publikorako administrazio-emakidaren bidez gauzatu ahal izango baitituzte partikularrek. Bikoiztasun horrek araubide juridiko desberdina dakar, zeren Administrazioaren ahalek izaera desberdina baitute zerbitzuaren titulartasunean oinarritzen direnean.

Ildo horretatik, VI. eta VII. kapituluak bidaiari-garraioko herri arteko zerbitzu publikoari eta herri-intereseko garraio-zerbitzuei buruzko garraio-baimenei eskaintzen zaizkie. Lehenengo kasuan, zeharkako kudeaketaren aldeko lehentasuna sendesten da, bereziki zerbitzu publikoaren administrazio-emakidaren aldekoa, nahiz eta, salbuespen gisa, eskaintza publikoa eta zuzeneko ere aurreikusita egon. VI. kapitulu horretan,

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

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

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

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

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

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

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

En esta línea, los capítulos VI y VII se dedican al servicio público de transporte interurbano de viajeros y las autorizaciones de transporte referidas a los servicios de transporte de interés público. En el primer caso se consagra la preferencia por la gestión indirecta, especialmente por la concesión administrativa del servicio público, estando prevista la prestación pública y directa de forma excepcional. En este capítulo VI se han

uztailaren 30eko 16/1987 Legean biltzen diren emakiden araubideari buruzko oinarritzko alderdi batzuk jasotzen dira, proposatzen den erregulazioa hobeto ulertu da.

Garraio-baimenei dagokienez, legeak baimen bereziak (erabilera txikiko zerbitzu publikoak, aldi baterako garraio erregularrak, erabilera bereziko garraio erregularrak) eta beste baimen batzuk bereizten ditu; azken horien artean, eskatu ahalako garraioa, turismo-garraioak eta garraio pribatu osagarriak sartzen dira.

VIII. kapituluak herri barruko garraioa erregulatzen du, garraio horren araubide juridikoa ezartzen du, eta arreta berezia eskaintzen dio herri barruko eta herri arteko zerbitzu erregularren arteko beharrezko koordinazioari.

IX. kapituluak bidaiari-geltokiei eskaintzen zaie, errepideko bidaiari-garraioaren jardura lagungarria eta osagarria denez, eta arreta berezia eskaintzen zaie geltokiaren ezarpenari, ezartzeko ekimenari eta ustiapenari, kokalekuari eta erabilera-araubideari.

Tarifa-araubidea X. kapitulan dago erregulatuta, eta aipatu behar da legeak arau batzuk ezartzeko ahalmena ematen diola Administrazioari. Tarifen berrikuspena arau horietara egokitu behar da, eta, erabilera orokorreko zerbitzu publiko erregularrak direnean, faktore objektiboekin batera, emakida bakoitzaren produktibitatea uztartuko dute.

XI. kapituluak ikuskapen eta kontrol araubideari eskaintzen zaio, eta XII. kapituluak, zehatzeko araubideari; arau-hausteengatik administrazio-erantzukizuna, arau-hausteen definizioa eta sailkapena, eta aplikatu beharreko zehapenak ezartzen dira, bai eta neurri osagarriak, preskripzioa, eta eskumena eta prozedura ere.

Legeak, puntu horretan, erregulazio neurrikoa eta uztailaren 30eko 16/1987 Legeak ezartzen duenarekin arrazionalki lotua bilatu du, arau-hausteen eta zehapenen araubidearen behar ez bezalako zatikapena saihesteko. Hori guztia, gainera, zehapenak ezartzeko prozedurarekin uztartuko da, eta hori otsailaren 20ko 2/1998 Legean (Euskal Autonomia Erkidegoko Herri Administrazioen Zigorretako Ahalmenari buruzkoan) xedatutakora egokitu behar da.

Legea hiru xedapen gehigarriekin, bi xedapen iragankorrekin, xedapen indargabetzaile batekin eta azken xedapen batekin osatzen da.

## I. KAPITULUA XEDAPEN OROKORRAK

### 1. artikulua.— Legearen xedea

1.— Lege honen xedea da errepideko bidaiari-garraioa erregulatzea, hala herri barrukoa nola herri artekoa; hain zuzen ere, bidaiariak —eta, zenbait kasutan, fardelak edo

recogido aspectos básicos del régimen de concesiones contenidos en la Ley 16/1987, de 30 de julio, a efectos de la mejor comprensión de la regulación propuesta.

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

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

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

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

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

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

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

## CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

### Artículo 1.— Objeto de la ley

1.— El objeto de la presente ley es la regulación del transporte urbano e interurbano de viajeros por carretera que se efectúe en vehículos automóviles especial-

mandatuak—garraiatzeko bereziki egokitutako automobiletan, gidaria barne bederatziz jarlekuetik gorako edukiera dutenetan, egiten den garraioa, oso-osorik Euskal Autonomia Erkidegoko lurraldetik igarotzen dena.

2.—Era berean, aurreko paragrafoan definitu den garraioaren jarduera lagungarri eta osagarri gisa, bidaiari-geltokiak erregulatzen dira.

## 2. artikulua.—Definizioak

1.—Duten izaeraren arabera, lege honetan aipatzen diren garraioak publikoak edo pribatuak izan daitezke.

a) Publikoak dira besteren kontura egiten direnak, ordainsari ekonomikoaren bitartez.

b) Garraio pribatuak dira norberaren kontura egiten direnak. Garraio pribatuak bi modalitatetakoak izan daitezke:

—Garraio pribatu partikularrak: garraio-mota horretakoak dira ibilgailuaren titularraren eta haren senideen izaera pertsonaleko edo partikularreko lekualdatze-premiak asetzeko egiten direnak. Horrelako garraioetarako erabiltzen diren ibilgailuek ez dute izango erreklamenduz ezarrita dagoen baino jarleku gehiago.

—Garraio pribatu osagarriak: mota horretakoak dira enpresek edo establezimenduek, xede nagusitzat garraioa ez dutenek, beren jarduera nagusiaren barruan, jarduera nagusi horiek behar bezala garatzeko osagarri beharrezko edo egoki gisa egiten dituzten garraioak.

2.—Duten eragin-esparruari jarraiki, errepideko bidaiari-garraio publikoa herri barrukoa edo herri artekoa izan daiteke.

Herri barrukoak dira oso-osorik udalerrri beraren barruan egiten diren garraioak; gainerako garraioak, berriz, herri arteko garraiotzat jotzen dira.

3.—Eskainitako zerbitzuen aldizkakotasunaren arabera, lege honetan erregulatzen diren garraioak erregularrak edo eskatu ahalakoak izan daitezke.

a) Erregularrak dira aurretik ezarritako ibilbideen barruan eta aurretik finkatutako egutegiei eta ordutegiei atxikita egiten direnak.

b) Eskatu ahalakoak dira aurretik ezarritako ibilbide, egutegi edo ordutegi bati atxiki gabe egiten direnak.

4.—Bidaiari-garraio publiko erregularrak honelakoak izan daitezke:

a) Jarraitutasunaren arabera, iraunkorrak edo aldi baterakoak:

—Iraunkorrak dira, baldin eta, izaera egonkorreko premiei erantzuteko, modu jarraituan egiten badira.

—Aldi baterakoak dira, baldin eta salbuespeneko edo unean uneko eta iraupen mugatuko izaera du-

mente acondicionados para el transporte de viajeros y, en su caso, equipajes o encargos, con una capacidad superior a nueve plazas incluida la del conductor, que transcurra íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma.

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

## Artículo 2.—Definiciones

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

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

b) Son transportes privados aquellos que se llevan a cabo por cuenta propia, pudiendo revestir dos modalidades:

—Transportes privados particulares, que son los dedicados a satisfacer necesidades de desplazamiento de carácter personal o doméstico de la persona titular del vehículo y sus allegados y se realizan en vehículos cuyo número de plazas no exceda de los límites que se establezcan reglamentariamente.

—Transportes privados complementarios, que son los que se llevan a cabo, en el marco de su actuación general, por empresas o establecimientos cuyas finalidades principales no son de transporte, como complemento necesario o adecuado para el correcto desarrollo de dichas actividades principales.

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

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

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

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

b) Son discrecionales aquellos que se lleven a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

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

a) Por su continuidad, permanentes o temporales:

—Son permanentes si se llevan a cabo de forma continuada para atender necesidades de carácter estable.

—Son temporales si están destinados a atender tráficos de carácter excepcional o coyuntural y de duración

ten trafikoei erantzuteko badira, nahiz eta aldizka izan.

b) Erabileraren arabera, erabilera orokorrekoak edo berezikoak dira:

– Erabilera orokorrekoak dira, baldin eta eskari orokorrari erantzutera zuzentzen badira eta edozeinek erabili ahal baditu.

– Erabilera berezikoak dira, baldin eta erabiltzailetalde berariazko bat (hala nola ikasleak, eskola-umeak, langileak eta antzeko taldeak) eta ez besterik zerbitzatzeko bideratuta badaude.

5.– Turismo-garraioak dira, aldizkakoak izan edo ez, bidaia-agentzien bidez eskaintzen direnak, beste zerbitzu osagarri batzuekin batera, hala nola ostatua, mantenua, turismo-gidaritza, etabar. Garraio horiek jolaseko, kulturako eta aisiako jardueri edo uanean uneko beste arrazoi batzuei lotutako joan-etorriak egin behar dituzten pertsonen premiak oro har asetzeko egiten dira.

6.– Erabiltzaileak dira lege honetan erregulatutako zerbitzuak edo garraio-jarduerak baliatzen dituzten pertsona fisikoak nahiz juridikoak.

7.– Intermodalitatezat hartuko da garraio-modu desberdinen arteko lotura, baldin eta modu batetik bestera aldatzean zirkulazio-fluxua eteten ez bada.

### 3. artikulua.– Printzipio orokorrak

1.– Bidaia-erabileraren garraio publikoaren politikaren oinarria hau izango da: garraio-mota hori funtsezkoa dela eta Euskal Autonomia Erkidegoko gizartearen, ekonomiaren eta lurraldearen garapen eta kohesiorako sektore estrategiko eta oinarrizkoa dela aitortzea; eta politika horren helburua izango da erkidegoaren beraren mugikortasun-premia orokorrak eta garraioaren erabiltzaileen premia partikularak asetzea.

2.– Hemen arautzen den gai honetan, herri-aginteen jarduna ondorengo helburu eta printzipio orokor hauei egokituko zaie:

a) Dauden mugikortasun-premiei erantzutea, ahalik eta eraginkortasun-maila handienarekin eta gizarte-kostu txikienarekin.

b) Erabiltzaileen eskubideak eta eginbeharrak aintzatestea, kalitatezko garraio-zerbitzuak izateko duten eskubideaz baliatu ahal izan daitezen.

c) Intermodalitatea sustatzea.

d) Herri barruko eta herri arteko garraio kalitatezkoak garatzea.

e) Teknologiaren garapena sustatzea, garraio garbi eta eraginkor baten alde.

f) Garraio-sistema jasangarri bat sustatzea, inguruaren printzipio eta helburuekin bat etorriz.

temporalmente limitada, aun cuando sea de forma periódica.

b) Por su utilización, de uso general o de uso especial:

– Son de uso general si están dirigidos a satisfacer la demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado.

– Son de uso especial si están destinados a servir exclusivamente a un grupo específico de usuarios, tales como estudiantes, escolares, trabajadores y colectivos similares.

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

6.– Son usuarios aquellas personas físicas y jurídicas que utilizan los servicios o actividades de transporte regulados en la presente ley.

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

### Artículo 3.– Principios generales

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

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

a) La satisfacción de las necesidades existentes de movilidad con el máximo grado de eficacia y el mínimo coste social.

b) El reconocimiento de los derechos y obligaciones de las personas usuarias para hacer efectivo el derecho de acceso a unos servicios de transporte de calidad.

c) El fomento de la intermodalidad.

d) El desarrollo de transportes urbanos e interurbanos de calidad.

e) El fomento del desarrollo de la tecnología al servicio de un transporte limpio y eficaz.

f) El fomento de un sistema de transporte sostenible en consonancia con los principios y objetivos medioambientales.

## II. KAPITULUA ESKUMEN ARAUBIDEA

### 4. *artikulua*.– Eskumen-araubidea

1.– Eusko Jaurlaritzari dagozkio lanbide-trebakuntzaren aintzatesteari buruzko eskumenez baliatzea, legearen arau-garapena, bai eta koordinazioa eta goi-ikuskaritza ere. Ikuskaritza hori egiaztatze edo fiskalizazio jardueren bidez gauzatu da, bai eta ikuskaritza-planak landuz eta koordinatuz ere.

Eusko Jaurlaritzak, era berean, plangintza orokorra egingo du eta herri arteko garraioaren tarifak ezarriko ditu.

2.– Foru-aldundien eskumena da, ordea, aipatutako plangintzaren garapena, IX. kapituluan bidaiari-geltokien inguruan aurreikusten diren ahalmenez baliatzea, eta lege honetan araututako herri arteko garraioaren jardueran aritzeko administrazio-titulu gaitzaileak ematea.

Zerbitzu publikorako administrazio-emakidetan, foru-aldundiek eskumena izango dute, kasu hauetan, zerbitzuak sortu, esleitu, bateratu, aldatu, ezabatu eta berreskuratzeko:

- a) Bidaiarien garraio-zerbitzua lurralde historikoaren barruan gauzatzen denean oso-osorik.
- b) Lurralde historikoaz gaindikoa izan arren, handik kanpora igarotzeko debekua dutenean.
- c) Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumeneko zerbitzuak izanik, eta aurreko kasuetan sartzen ez direlarik, ibilbide-zatirik handiena lurralde historikoaren barruan dutenean.

Foru-aldundiek, era berean, herri arteko garraiorako administrazio-baimenak esleituko dizkiete garraio-zerbitzuei, baimen horiek aginduzkoak direnean, nork bere lurralde historikoan egoitza duen garraio-zerbitzuari.

Foru-aldundiek egingo dute herri arteko garraioaren zuzeneko ikuskapena, eta lurralde historikoaren barruan egindako arau-hausteengatik hasitako zehapen-espeditentak izapidetu eta ebartziko dituzte.

3.– Udalek eskumena izango dute, herri barruko garraioaren arloan, bidaiari-garraio publikoaren zerbitzuak antolatu, kudeatu eta ikuskatzeko eta dagozkion zehapenak ezartzeko; orobat, dagozkion titulu gaitzaileak esleitzeko eta tarifa-araubidea finkatzeko, gai horri buruzko legeria aplikagarrian xedatutakoari jarraituz. Era berean, bidaiari-geltokien inguruan IX. kapituluan ezartzen diren eskumenez ere baliatuko dira.

## CAPÍTULO II RÉGIMEN COMPETENCIAL

### *Artículo 4.*– Régimen competencial

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

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

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

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

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

Las diputaciones forales otorgarán, igualmente, las autorizaciones administrativas para el transporte interurbano, cuando estas resulten preceptivas, a los servicios residenciados en el respectivo territorio histórico.

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

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

### III. KAPITULUA PLANGINTZA ETA KOORDINAZIOA

#### 5. artikulua.– Plangintza

1.– Administrazioek, indarrean dagoen legeriak ematen dizkien eskumenak baliatuz, lege honetan araututako garraioaren bilakaera eta garapena planifikatu ahal izango dituzte, garraio-sistemaren multzoarekin uztartuz garapen harmoniko eta orekatu bat bultzatzeko.

2.– Garraio-planek gai hauen inguruko aurreikuspenak edukiko dituzte:

a) Zuzeneko kudeatze publikoko zerbitzu edo jarduerak.

b) Garraio erregularren sarearen edo horren oinarriko ardatzen diseinu orokorra eta beste garraio-sistema batzuekiko integrazioa.

c) Zona jakin baterako edo batzuetarako garraio debeku edo murrizketak, hala behar izanez gero.

d) Garraioa edo garraio-mota batzuk sustatu eta laguntzeko neurriak, hala behar izanez gero.

3.– Planak lantzeko eta onartzeko prozedura erregelamendu bidez zehaztuko da.

#### 6. artikulua.– Koordinazioa

1.– Lege honen xede diren errepideko bidaiari-garraioak beste garraio-modalitate batzuei dagozkien zerbitzuekin koordinatuko dira, horri buruz aplikagarria den legeriak xedatzen duenarekin bat etorritz.

2.– Eusko Jaurlaritzak, bere eskumen-eremuaren barruan, lege honek aipatzen dituen errepideko bidaiari-garraioak beste garraio-modalitate batzuei dagozkien zerbitzuekin koordinatuko ditu, bai eta garraioarekin lotutako Administrazioaren beste jarduera-eremu batzuekin ere, erregelamendu bidez zehazten den eran.

### IV. KAPITULUA ERABILTZAILEAK

7. artikulua.– Administrazio-jardunaren printzipio orokorrak

1.– Herri-administrazioek, lege honetan eta kontsumitzaileen eta erabiltzaileen legerian xedatutakoarekin bat etorritz, erabiltzaileen parte-hartzea ziurtatzen duten mekanismoak egituratuko dituzte; horrela, erabiltzaileek, beren ordezkartza-antolakunde bidez, garraioari buruzko Administrazioaren xedapenak eta ebazpenak (eurei dagozkienak) lantzeko eta aldatzeko prozeduran parte hartuko dute. Era berean, ordezkartza-antolakunde horiek garraio-sistemaren plangintzan eta kudeaketan izango duten parte-hartzea sustatu eta bideratuko dute.

2.– Herri-administrazioek jakinaren gainean edukiko dituzte erabiltzaileak, eskueran dituzten garraio-sis-

### CAPÍTULO III DE LA PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN

#### Artículo 5.– Planificación

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

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

a) Los servicios o actividades de gestión pública directa.

b) El diseño general de la red de transportes regulares o de sus ejes básicos y su integración con otros sistemas de transporte.

c) Las prohibiciones o restricciones de transporte en zona o zonas determinadas si procedieran.

d) Las medidas de fomento y apoyo al transporte o a determinadas clases del mismo si procedieran.

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

#### Artículo 6.– Coordinación

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

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

### CAPÍTULO IV DE LAS PERSONAS USUARIAS

Artículo 7.– Principios generales de actuación administrativa

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

2.– Las administraciones públicas mantendrán informadas a las personas usuarias de las prestaciones del sis-

temaren eskaintzei buruz, bai eta zerbitzu horien aldatzeki buruz ere. Era berean, jakinaren gainean edukituzte lege honen xede diren garraio-zerbitzuak eskaintzeko baldintzei buruz.

#### 8. artikulua.— Eskubideak

Lege honetan araututako zerbitzuak edo jarduerak erabiltzen dituztenek kontsumitzaileen eta erabiltzaileen legerian jasotako eskubideak edukituzte, eta, nolahi ere, ondorengo hauek:

a) Enpresetako langileengandik tratuzuzena jasotzeko eskubidea. Langile horiek erabiltzaileek eskatzen dizkieten laguntza eta informazio eskaerei erantzun beharko diete, zerbitzuarekin zerikusia duten gaietan.

b) Ibilgailu eta ezarritako geltoki guztietan, erreklamazioen liburua eta/edo orria eskatzeko eta lortzeko eskubidea. Liburu edo orri horretan, zerbitzuaren eskaintzari buruzko edozein erreklamazio azaldu ahal izango dute.

c) Ibilgailuak erosotasun, higiene eta segurtasun baldintzetan —eta, hala balegokio, behar bezalako irisgarritasun-baldintzetan— erabiltzeko eskubidea, bai eta zerbitzu erregularra eta puntuala lortzekoa ere.

d) Zerbitzua bertan behera uzten bada, ordaindutakoa berriro jasotzeko eskubidea.

e) Eskuko gauzakiak edo fardelak eramateko eskubidea, beste bidaiari batzuei enbarazurik edo arriskurik ez eragitekotan.

f) Txartela edo ordainagiria jasotzeko eskubidea.

#### 9. artikulua.— Debekuak

Lege honetan araututako zerbitzuak edo jarduerak erabiltzen dituztenek ondorengo debeku hauek begiratu beharko dituzte:

a) Ibilgailuetara edo ibilgailuetako edozein konpartimentutara sartzeko atek irekitzeko edo ixteko mekanismoetan ibiltzea, edo mekanismo horien funtzionamendua eragozteko edo bortxatzea, garraio-enpresako langileek soilik eragitekoak direnean.

b) Ibilgailuan larrialdietarako ezarritako dauden segurtasun edo sorospen mekanismoetako edozein bidezko arrazoirik gabe erabiltzea.

c) Ibilgailua uztea edo ibilgailura sartzeko ezarritako geltokietatik kanpo, edo ibilgailua mugitzen ari dela, bidezko arrazoirik egon ezean.

d) Ibilgailua abian dela, gidariaren arreta galeraz dezakeen edo gidariaren lana oztopa dezakeen edozein ekintza egitea, bidezko arrazoirik gabe.

e) Erabiltzaileentzat prestatuta ez dauden lekuetan bidaiatzea.

tema de transportes que en cada momento se encuentren a su disposición, así como de sus modificaciones. Igualmente, deberán mantenerlas informadas de las condiciones en las que se prestarán los servicios de transporte objeto de la presente ley.

#### Artículo 8.— Derechos

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

a) Recibir un trato correcto por parte del personal de las empresas, que deberá atender las peticiones de ayuda e información que le sean solicitadas por los usuarios en asuntos relacionados con el servicio.

b) Solicitar y obtener en todos los vehículos y en las terminales establecidas el libro y/o hojas de reclamaciones, en que podrán exponer cualquier reclamación sobre la prestación del servicio.

c) Utilizar los vehículos en condiciones de comodidad, higiene y seguridad, y, en su caso, en las debidas condiciones de accesibilidad, así como obtener un servicio regular y puntual.

d) Obtener el reintegro del importe del viaje en caso de suspensión del servicio.

e) Portar objetos o bultos de mano, siempre que no supongan molestias y peligro para otros viajeros.

f) A la expedición del oportuno billete o justificante de pago.

#### Artículo 9.— Prohibiciones

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

a) Impedir, manipular o forzar los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de los vehículos o de cualquiera de sus compartimentos previstos para su accionamiento exclusivo por el personal de la empresa transportista.

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

c) Abandonar o acceder al vehículo fuera de las paradas en su caso establecidas al efecto, o mientras el mismo está en movimiento, salvo que exista causa justificada.

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

e) Viajar en lugares distintos a los habilitados para los usuarios.

f) Ibilgailuetan erretzea, edota garraio-geltokietan horretarako prestatuta dauden tokietatik kanpo ere, gai horren gaineko berariazko araudian ezarritako baldintzen arabera.

g) Garraio-txartelik gabe bidaiatzea, edo bidaiaren ezaugarrien eta dagokion emakidan edo baimenean ezarritako erabilera-baldintzen arabera nahikoa ez den txartel batekin bidaiatzea, edota eskuratutako txartela behar bezala ez erabiltzea.

h) Gainerako erabiltzaileen osotasun fisikoa arriskuan jar dezakeen jokabide oro, edota erabiltzaile horientzat edo garraio-enpresako langileentzat, bai eta bere zerbitzuak terminal edo bidaiari-geltokian eskaintzen dituen enpresako langileentzat ere, gogaikarria edo iraingarria gerta daitekeena.

i) Ibilgailuak edo garraio-geltokiak hondatzea edo zikintzea eragin dezakeen ekintza oro.

j) Zerbitzua behar bezala eskaintzearen inguruan eta zerbitzua eskaintzerakoan zaindu beharreko segurtasun-baldintzen inguruan dagokion emakidaren edo baimenaren titular den enpresako langileek egindako oharrei kasurik ez egitea, edota ibilgailuetan eta garraio-geltokietan horretarako agerian jarritako horma-irudietan ohartarazitakoari kasurik ez egitea.

k) Herri-bidea hondatu edo zikindu ahal duten gauzak edota beste pertsona batzuei lesiorik eragin diezaitezkeenak ibilgailutik kanpora botatzea.

## V. KAPITULUA GARRAIO PUBLIKOKO JARDUERAREN ARAUBIDE JURIDIKOA

### LEHENENGO ATALA LANBIDEAN JARDUTEKO BALDINTZAK

#### 10. *artikulua.*– Baldintza orokorrak

1.– Ondorengo paragrafoetan ezartzen diren baldintza subjektiboak eta objektiboak betetzen dituzten pertsonak egin ahal izango dute lege honetan erregulatzen den garraio publikoa.

2.– Baldintza subjektiboak honako hauek dira:

a) Europar Batasuneko edozein estatutako nazionalitatea izatea, edota nazioarteko itunetan edo tratatuetan xedatutakoaren arabera baldintza hori eskatzerik ez dagoen estatu batekoa; edo, bestela, indarrean dagoen legeriaren arabera beharrezkoak diren baimenak edukitzea, lanerakoak eta bestelakoak.

b) Lanbide-trebakuntza egokia egiaztatzea, hau da, garraiolaritza jarduteko beharrezkoa den jakite-mailaren jabe dela egiaztatzea.

Beharrezkoa den gutxieneko jakite-maila, jakite-maila hori eskuratzeko modua, maila horren jabe dela

f) Fumar en los vehículos y en lugares distintos a los habilitados a tal fin en estaciones de transporte, en los términos que resulten de la normativa específica sobre la materia.

g) Viajar sin título de transporte o con título que resulte insuficiente en función de las características del viaje y condiciones de utilización previstas en la correspondiente concesión o autorización, así como el uso indebido del título que se posea.

h) Todo comportamiento que implique peligro para la integridad física de los demás usuarios o pueda considerarse molesto u ofensivo para estos o para el personal de la empresa transportista o de la que preste sus servicios en la terminal o estación de viajeros.

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

j) Desatender las indicaciones que formule el personal de la empresa titular de la correspondiente concesión o autorización en relación con la correcta prestación del servicio y las condiciones de seguridad que deban observarse durante el mismo, así como lo indicado a tal fin en los carteles colocados a la vista en los vehículos o estaciones de transporte.

k) Arrojar desde el vehículo objetos que puedan deteriorar o causar suciedad en la vía pública, o causar lesiones a otras personas.

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

### SECCIÓN PRIMERA EJERCICIO DE LA PROFESIÓN

#### *Artículo 10.*– Requisitos generales

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

2.– Constituyen los requisitos subjetivos:

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

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

Los conocimientos mínimos obligatorios, el modo de adquirirlos, el sistema de comprobación por la Admi-

egiazatzeko Administrazioak erabiliko duen sistema, bai eta trebakuntza hori egiaztatzen duten dokumentuak ematea ere, horiek guztiak indarrean dagoen legerian ezarritako baldintzen arabera eskatuko dira.

Taldeko enpresa edo erakundeetan, nahikoa izango da enpresa benetan eta jarraitasunez zuzentzen duten pertsonetako baten batek lanbide-trebakuntzaren eskakizuna betetzea.

Banakako enpresetan, titularrak lanbide-trebakuntzaren eskakizun hori betetzen ez badu, nahikoa izango da enpresa benetan eta jarraitasunez zuzentzen duen beste norbaitek eskakizun hori betetzea.

Eskakizun hori bete izan duen pertsona hilko balitz edo ezintasun fisikoren edo legezkoen batek joko balu, Administrazioak, erregelamendu bidez zehaztutako eran, jardueran jarraitzeko baimena eman dezake, gehenez ere hamabi hilabeteko aldi baterako (aldi hori beste sei hilabetez luza daiteke behar bezala justifikatutako kasu partikularretan), nahiz eta lanbide-trebakuntzaren eskakizuna bete ez.

c) Ohoragarritasunaren baldintza betetzea, hau da, ondorengo egoera hauetako ezeinetan ez egotea:

1) Doluzko delituengatik epai irmo baten bidez espetxe-zigorrekin kondenatua izan izana, zigorraren ezereztatzea lortua ez duen bitartean.

2) Epai irmo baten bidez ezgaitze edo etete zigortara kondenatua izan izana, non eta zigor horiek ez ziren zigor erantsi gisa ezarri eta garraiolari-lanbideak egindako delituarekin zuzeneko loturarik ez zuen.

3) Garraio arloko arau-hauste oso larriengatik, ebazpen irmo baten bidez, zehapena jaso izana behin baino gehiagotan, erregelamendu bidez zehaztutako baldintzetan.

Taldeko enpresa edo erakundeetan, enpresa jarraitasunez eta benetan zuzentzen duten pertsona guztiak bete beharko dute ohoragarritasun-baldintza.

3.- Gaitasun ekonomikoa da garraiolariaren lanbidean jarduteko baldintza objektiboa. Baldintza hori honetan datza: kasuan kasuko jarduera abian jartzeko eta behar bezala kudeatzeko beharrezkoak diren finantza-baliabideak eta bitarteko materialak edukitzean, erregelamendu bidez xedatzen den eran.

4.- Ez dira eskatuko baldintza horiek, lege honetako IX. kapituluaren erregulatzen den jarduera (bidaiari-geltokiak) gauzatzeko.

**11. artikulua.**— Salbuespenak eta irizpideen modulazioa

1.- Jarduera nagusitzat garraiolariarena ez duten pertsona eta enpresek egiten dituzten garraioei dagokienez, edo izaera komertzialik izan ez eta garraioen

nistración de su posesión, así como la expedición de los documentos que acrediten dicha capacitación, serán exigidos en las condiciones establecidas en la legislación vigente.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Artículo 11.**— Excepciones y modulación de los criterios

1.- La Administración podrá exonerar del cumplimiento de las condiciones a que se refiere el artículo anterior o de alguna de las mismas, o bien establecer pro-

merkatuan eragin txikia dutenei dagokienez, Administrazioak salbuetsi egin ditzake garraio horiek aurreko artikuluan aipatutako baldintzak edo baldintza horietakoren bat betetzetik, edota betetze hori egiaztatzeko prozedura laburtuak edo erraztuak ezarri ahal izango ditu kasu horietan.

2.- Gaitasun ekonomikoaren eta lanbide-trebakuntzaren baldintzak modulatu egin ahal izango dira, kasuan kasuko garraioaren berariazko izaeraren arabera, batez ere gauzatu nahi diren zerbitzuen edo jardueren izaerari, motari, intentsitateari, bolumenari eta eragin-esparruari jarraiki.

BIGARREN ATALA  
ADMINISTRAZIO-TITULU GAITZAILEAK

12. *artikulua.*— Araubide juridikoa

1.— Lege honetan arautzen den jardueran aritzeko titulu gaitzaile bat beharko da. Titulu horrek administrazio-baimenaren edo zerbitzu publikorako administrazio-emakidaren forma juridikoa izango du.

Titulu gaitzaileak esleitzea izaera arautuko administrazio-egintza izango da.

2.— Aurreko puntuak aipatzen duen titulua lortzeko, honako hauek bete beharko dira: kapitulu honetako lehenengo atalean ezarritako baldintzak, indarrean dagoen legeriak eskatzen dituen zerga, lan eta gizarte arloko eginbeharrak, eta zerbitzua behar bezala eskaintzeko edo jarduera gauzatzeko beharrezkoak diren berariazko baldintza guztiak.

3.— Arestian aipatutako lehenbiziko atal horretako baldintzetako edozein galduz gero –10.2.b) artikuluan zehaztutako salbuespena alde batera utzita—, edo aurreko puntuan zehaztutako gainerako eginbeharretakoren bat behin eta berriz bete gabe utziz gero, Administrazioak ezeztatu egingo ditu titulu gaitzaileak.

13. *artikulua.*— Lehia askea

1.— Arau orokor gisa, garraio-eskaintzak lehia askeko sistemari jarraituko dio.

2.— Zerbitzu batzuen kasuan baino ez da emango eskusibotasunez jarduteko baimena; hau da, zerbitzuen izaeragatik edo ezaugarriengatik lehiazko araubidea baztertu egin behar denean, erkidegoaren beharrezkoan era egokian erantzungo bazaie.

14. *artikulua.*— Neurri mugatzaileak

1.— Administrazioak, salbuespen gisa, Lege honetan araututako jardueretan hasi ahal izateko sistema murriztu edo baldintzatu egin ahal izango du, ondorengo kasu hauetan:

a) Eskaintzaren eta eskariaren arteko desorekak eragindako merkatu-baldintzen ondorioz jarduerak edo zerbitzuak behar bezala eskainiko direla ziurtatu ezin denean.

cedimientos sumarios o simplificados para acreditar dicho cumplimiento, en relación con aquellos transportes realizados por personas o empresas cuya actividad principal no sea la de transportista o que no tengan carácter comercial y con una débil incidencia en el mercado de los transportes.

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

SECCIÓN SEGUNDA  
TÍTULOS ADMINISTRATIVOS HABILITANTES

*Artículo 12.*— Régimen jurídico

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

El otorgamiento de los títulos habilitantes tendrá carácter reglado.

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

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

*Artículo 13.*— Libre concurrencia

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

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

*Artículo 14.*— Medidas limitativas

1.— Excepcionalmente, el sistema de acceso a las actividades reguladas en esta ley podrá ser restringido o condicionado por la Administración en los casos siguientes:

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

b) Merkatu orekatuko egoera batean eskaintza gehitzeak aurreko idatz-zatian azaldu diren desorekak eta disfunczioak eragin ditzakeenean.

c) Garraio-sistemaren funtzionamendu egokiak enpresen ahalmenaren neurri egokia eskatzen duenean.

d) Garraio-sistemaren funtzionamendua, oro har, kaltetua gerta daitekeenean.

2.- Aurreko puntuan aipatutako neurri mugatzaileak orokorrak edo partzialak izan daitezke, zenbait zerbitzu edo jarduera motari dagokionez, edo eremu geografiko jakin batzuetara mugatutakoak. Hona hemen nola har daitezkeen neurri horiek:

a) Tituluak baldintza, betebehar modal edo zirkulazio-murrizketa jakin batzuekin esleitzea.

b) Zehaztutako epeetan emango diren era bateko eta besteko titulu gaitzaileen gehieneko kupo edo kontingenteak ezartzea.

c) Titulu berrien esleipena aldi batez bertan behera uztea edo mugatzea.

3.- Aurreko puntuetan aurreikusten diren mugak ezartzen direnean, kupoen edo kontingenteen banaketa, edo baldintzak, eginbeharrak edo murrizketak finkatzea, modalitate bakoitzaren arabera, alde aurretik ezarritako izaera objektiboko irizpideen arabera egingo da.

#### 15. artikulua.- Eskuz aldatzea

1.- Titulu gaitzaileak eskuz aldatu ahal izango dira, ondorengo baldintza hauek betetzen direnean:

a) Lege honetako 10. artikuluan eskatzen diren baldintzak betetzen dituzten pertsonen alde egitea.

b) Titulu gaitzaileen mota bakoitza eskuz aldatzeko aukeraren inguruan Administrazioak ezartzen dituen berariazko baldintzak betetzea.

c) Garraio-modalitatearen izaeragatik eskuz aldatu ezinezko titulu gaitzailetzat ezarritakoetakoa ez izatea.

2.- Administrazioak, betiere, onetsi egin beharko du alde aurretik dena delako eskualdaketa hori, eta, titulu gaitzailearen berritze subjektiboa egingo bada, aurreko puntuan aurreikusitako baldintzak bete beharko dira.

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 periodos de tiempo que se señalen.

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

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

#### Artículo 15.- Transmisibilidad

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

a) Que se haga a favor de personas que cumplan los requisitos exigidos por el artículo 10 de esta ley.

b) Que se cumplan los requisitos específicos establecidos por la Administración en relación con la posibilidad de transmisión de cada uno de los distintos tipos de títulos habilitantes.

c) Que no se trate de títulos habilitantes referidos a modalidades de transporte en que por razón de su carácter o por su naturaleza se establezca la intransmisibilidad.

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

HIRUGARREN ATALA  
JARDUERAK BETE BEHARREKO ESKAKIZUNAK

**16. artikulua.**– Erregistroa

1.– Administrazio-titulu gaitzaileak lortzen dituzten pertsonak dagokien foru-aldundiko garraiolarien erregistroan eman beharko dute izena.

Izena ematea ezinbesteko baldintza izango da garraiolaritzan jarduteko.

2.– Erregistroa publikoa izango da, eta haren antolamendu eta funtzionamendua, bai eta hara sartzeko modua, izena ematerakoan jaso beharreko datuak zein izen-ematearen beraren gorabeherak, erregelamendu bidez ezarriko dira.

3.– Koordinazioari begira, erregistro horretan jasotzen den informazio guztia garraio arloan eskudun den Eusko Jaurlaritzako sailari igorriko zaio.

**17. artikulua.**– Fiantza

Administrazioak, eskatu ahalako garraio-zerbitzuak eta garraio horren jarduera lagungarriak eta osagarriak egiteko titulu gaitzaileak esleitu aurreko baldintza gisa, betebeharrak ezarri ahal izango die titulu horiek esleitu zaizkien pertsonari, erregelamenduak hala aurreikusten duen kasuetan: zerbitzu eta jarduera horiei dagokien administrazio betebeharrak eta erantzukizunak betetzea berma dezatela, fiantza bat jarriko edo beste moduren baten bidez.

**18. artikulua.**– Ibilgailuak

1.– Garraiatzaile gisa kontratua egin duten pertsonen zuzendaritzaren eta erantzukizunaren pean gauzatu da garraio publikoa. Jarduera hori, indarrean dagoen legerian aurreikusitako lankidetzakasuetan izan ezik (garraiolarien arteko lankidetzakasuetan izan ezik), beren enpresa-antolakundearen bidez gauzatu dute.

2.– Aurreko puntuan xedatutakoari dagokionez, ibilgailuak garraiolariaren enpresa-antolakundearen sartuta egongo badira, edo garraiolariak bere jabetzakoak izan behar ditu, edo lege edo erregelamenduz ezartzen diren baldintzen arabera errentan hartuak izan behar ditu, edota juridikoki baliozkoak den beste edozein eskubidez ibilgailu horietaz baliatu ahal izan beharko du, Administrazioak zehaztutakoaren arabera garraioa egoki antolatzekeko beste erabilera utzik dion eskubidez, alegia.

3.– Lege honetan araututako garraioak egiteko erabiltzen diren ibilgailuek indarrean dagoen legerian ezarritako baldintza teknikoak bete beharko dituzte, eta, betiere, irisgarritasuna sustatzeko legerian xedatutako errespetatu beharko dute.

Era berean, instalatuta eta ibili dabiltzala eraman behar dituzte gidaldiak eta atsedendaldiak kontrolatzeko

SECCIÓN TERCERA  
REQUISITOS DEL EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD

**Artículo 16.**– Registro

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

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

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

3.– A efectos de coordinación, toda la información recogida en dicho registro se remitirá al departamento del Gobierno Vasco competente en materia de transportes.

**Artículo 17.**– Fianza

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

**Artículo 18.**– Vehículos

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

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

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

Asimismo, deberán llevar instalado, y en funcionamiento, el aparato de control de los tiempos de conduc-

aparatuak eta gainerako kontrol-tresna guztiak, indarrean dagoen legerian ezarritakoaren arabera, erregulamenduz salbuesten diren kasuetan izan ezik.

VI. KAPITULUA  
BIDAIARIEN HERRI ARTEKO GARRAIO ZERBITZU  
PUBLIKOA

**19. artikulua.**– Irizpide orokorrak

1.– Erabilera orokorreko bidaiari-garraio publiko erregular iraunkorrek Administrazioa titular duten zerbitzu publikoen izaera dute, 34. artikuluan aurreikusitako kasuan izan ezik.

2.– Aurreko puntuan aipatzen diren zerbitzu horien kudeaketa, lege honetan eta lege hau garatzeko xedapenetan berariaz horri buruz aurreikusitako hartan izan ezik, administrazio-kontratazioa arautzen duten arau orokorren pean egongo da.

**20. artikulua.**– Zerbitzua ezartzeko erabakia

1.– Erabilera orokorreko bidaiari-garraioko zerbitzu erregular iraunkorrek eskaintzen hasi aurretik, zerbitzu horiek ezartzeari eta sortzeari buruzko ebazpen oinarritua eman beharko du Administrazioak. Ebazpen horri, gainera, zerbitzuak eskaintzeko dagokion proiektuaren onespena erantsi beharko zaio.

2.– Administrazioak erabakiko du zerbitzua ezartzea edo sortzea, bere kabuz edo interesdunak eskatuta, eta horretarako kontuan izango ditu garraio-eskariak, une horretan daudenak eta aurrerantzean egon daitezkeenak, eskari horiei erantzuteko dauden bitartekoak, zerbitzu hori garraio-sarean sartzeak izango dituen eraginak, bai eta zerbitzua ezartze horri eragin diezaioketen gizarte-egoeraren gorabeherak zein ezartze horrek berak eragin ditzakeenak.

3.– Zerbitzu berriak sortzerakoan errespetatu egin beharko dira garraio-planetan ezarrita daudekeen aurreikuspenak.

**21. artikulua.**– Arau orokorra: administrazio-ema-kida

1.– Arau orokorra izango da bidaiarien garraio-zerbitzu publikoa administrazio-ema-kida baten bitartez gauzatzea.

2.– Ustiapena zerbitzu publikoak kudeatzeko aurreikusita dauden gainerako prozeduretako edozeinen bidez egin behar dela erabaki dezake Administrazioak, baldin eta horretarako nahikoa arrazoi badago; administrazio-kontratazioa arautzen duen legerian aurreikusitako prozeduretako edozeinen bidez, esan nahi da.

**22. artikulua.**– Zerbitzuaren eskaintza publiko eta zuzenekoa

1.– Aurreko artikuluan aurreikusitako araubide orokorraren salbuespen gisa, bidezkoa da, ondoko kasu hauetan, zerbitzuaren kudeaketa publiko eta zuzeneko egitea, lehiaketarik egin gabe: zerbitzuaren izaera de-

ción y descanso y todos aquellos instrumentos de control según lo establecido en la legislación vigente, salvo en los supuestos reglamentariamente exceptuados.

CAPÍTULO VI  
SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE  
INTERURBANO DE VIAJEROS

**Artículo 19.**– Criterios generales

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

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

**Artículo 20.**– Acuerdo de establecimiento

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

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

**Artículo 21.**– Regla general: concesión administrativa

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

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

**Artículo 22.**– Prestación pública y directa

1.– Como excepción al régimen previsto en el artículo anterior, procederá la gestión pública directa de un servicio, sin la realización del correspondiente concurso, cuando la gestión indirecta resulte inadecuada al ca-

la-eta zeharkako kudeaketa desegokia denean; haren bidez ezin direnean bete iritsi nahi diren helburu ekonomiko edo sozialak, edo interes publiko konkretuek edo izaera ekonomiko edo sozialeko arrazoiek hala eskatzen dutenean.

2.– Aurreko puntuan aurreikusitako gorabehera horiek agertzen direnean, Administrazioak zuzenean eskaini ahal izango ditu erabilera orokorreko garraio publikoen zerbitzu iraunkorrak, eta kudeaketarako, indarrean dagoen legeriak enpresa-kudeaketa publikoaren arloan onartzen dituen erabideetatik edozein erabiliko du.

### 23. artikulua.– Esklusibotasuna

1.– Bidaia-errepideko garraio-zerbitzu publikoaren emakidak izaera eskusiboz esleitzen direla ulertuko da, eta, indarrean dauden bitartean, ezin izango dira ezarri linea bereko garraio-zerbitzuak betetzen dituzten beste emakida batzuk, interes publikoko arrazoi oinarrituengatik erregelamendu bidez salbuesten diren kasuak izan ezik.

Berebat, erregelamenduz zehaztuko dira bi zerbitzuko linea bera erabiltzea noiz gertatzen den antzemateko zantzuak, eta arreta berezia eskainiko zaie zerbitzuen izaerari eta zerbitzuen eskaintzen antzekotasunari, eta, betiere, hirigune handien eragin-aldea, erregelamendu horretan ezarritako distantzien arabera zehaztutakoa, salbuetsi egingo da.

2.– Bi herriren arteko garraioa ibilbide batetik baino gehiagotatik egin daitekeenean, edo, errepide-sarean aldaketaren bat egin ondoren, lehendik dauden emakidek zerbitzutatuko puntuen artean komunikazioa gertatzen denean, erregelamendu bidez zehaztuko dira, hala badagokie, linea bereko garraio-zerbitzua gertatzen den antzemateko baldintzak. Era berean, linea bereko garraio-zerbitzurik gertatzen denik antzeman ezean, ezarri beharko diren zerbitzu berrien inguruan araubide berri bat egin ahal izango da, kontuan hartuz berriaz lehendik zeuden emakiden titularren egoera.

### 24. artikulua.– Iraupena

1.– Emakiden iraupena emakida-tituluan ezarriko da, zerbitzuaren ezaugarriei eta premiei jarraiki, hartara erkidegoaren premiei behar bezala erantzuten zaiela ziurtatzeko, eta ibilgailuen eta instalazioen amortizazio-epeak kontuan hartuz. Iraupen hori ezin izango da izan bost urtetik beherakoa, ez eta hamar urtetik gorakoa ere.

2.– Emakidaren epea amaitzen bada eta artean zerbitzuaren hurrengo eskaintza zehazteko prozedura ebatzi gabe badago, emakidadun enpresak prozedura hori amaitu arte luzatuko du zerbitzuaren kudeaketa; dena dela, enpresa hori ez da behartuta egongo kudeaketa hori hamabi hilabete baino luzaragoan jarraitzera.

rácter o naturaleza del mismo, sea incapaz de satisfacer los objetivos económicos o sociales que se pretenda conseguir, o venga reclamada por motivos de interés público concreto o de carácter económico o social.

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

### Artículo 23.– Exclusividad

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

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

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

### Artículo 24.– Duración

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

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

### 25. artikulua.— Esleipena

1.— Dagokion emakida esleitzeko, lehiaketa-prozedurari jarraituko zaio.

2.— Aipatutako lehiaketa horretan, Administrazioak onartutako proiektua baliatuko da betebeharraren teknikoaren eta klausula juridiko-administratiboen pleguaren oinarri gisa, eta hor zehaztuko dira hauek guztiak: zerbitzu oinarrikoak eta osagarriak; ibilbideak; egin daitezkeen trafikokoak; geltokiak; tarifa-araubidea; ibilgailuen gutxienezko kopurua, baldintzak eta amortizazio-epea; beharrezkoak diren instalazio finakoak, hala badagokio, eta zerbitzua zedarrizten duten eta zerbitzuaren eskaintza itxuratzen duten gainerako xedapenak.

3.— Aurreko puntuan aipatutako baldintzak eta zertzeladak gutxienezko baldintza gisa ezarri ahal izango dira baldintza-pleguetan, edo, bestela, jarraibide gisa. Lehiaketan parte hartzen duten enpresek, menturaz ezarrita leudekeen mugen barruan, dagokion pleguko baldintzei buruzko zehaztapen, hedapen edo aldaketak aurkeztu ahal izango dituzte euren eskaintzetan, betiere zerbitzuaren edo haren eskaintzaren funtsezko baldintzak aldatzen ez badituzte.

4.— Lehiaketa ebazterakoan, kontuan hartuko dira hala eskaintza bakoitzean nola aurkeztu dituzten enpresetan ageri diren era guztietako zertzeladak; hori dela eta, orokorrean edo baldintza-pleguetan, balioespenerizpide berariazkoak ezarri behar dira, eta arretaz begiratuko zaie kutsadurarik txikiena eragiten duten ibilgailu-ezaugarriei.

5.— Betiere, ezetsi egin behar dira baldintza ekonomiko ausartegiak edo teknikoki desagokiak ezartzen dituzten eskaintzak, edo zerbitzua baldintza egokietan eskaintzea eta zerbitzuaren jarraipena behar bezala ziurtatzen ez dutenak.

6.— Lege honetan ezarritakoaren ondorioz, ordu arte zerbitzua ustiatu duena ez den beste enpresa bat ateratzen bada emakidaren esleipendun, enpresa horrek aurrekoaren langileekiko harremanetan balizko subrogazioaren bidez har dezakeen lekuari dagokionez, lan-legerian ezarritako arauari jarraituko zaie.

7.— Enpresa emakidadun berriak ez du erantzungo zerbitzuak egiaz bere gain hartu aurretik sortu diren soldata-eskubideei buruz, ez eta Gizarte Segurantzarekiko zorrei, zerga-zorrei edo aurreko enpresaburuak bere gain hartuak zituen bestelako zorrei buruz ere.

### 26. artikulua.— Aldaketak

1.— Zerbitzua emakida-tituluan finkatutako baldintzetan eskaini beharko da. Titulu horrek baldintza-pleguan ezarritako baldintzak jasoko ditu, bai eta esleipendunak eskaini eta Administrazioak onartutako zehaztapen edo aldaketak ere.

2.— Erregelamendu bidez edo emakida-tituluan zehaztuko dira emakida duen enpresak, kudeaketa hobea

### Artículo 25.— Otorgamiento

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

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

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

4.— En la resolución del concurso se tendrán en cuenta las circunstancias de todo orden que 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, prestando especial atención a las características menos contaminantes de los vehículos.

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

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

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

### Artículo 26.— Modificaciones

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

2.— Reglamentariamente, o en el título concesional, se determinarán aquellas circunstancias de prestación

ren alde, zerbitzuaren eskaintzan askatasunez alda ditzakeen zertzeladak –titulu horretan bertan aipatzen direnen artekoak–; aldaketarik eginez gero, Administrazioari emango zaio horren berri, eta, herri-interesaren kontrakoak badira, debekatu egin ahal izango ditu hark, edo aldaketa horiek gauzatzeko muga zehatzak ezarri.

3.– Administrazioak, bere kabuz edo emakidadunek nahiz erabiltzaileek eskatuta, emakida-tituluan aurreikusita ez dauden aldaketak egin ahal izango ditu zerbitzua eskaintzeko baldintzetan, bai eta, zerbitzua hobeto eskaintzeko beharrezkoa edo komenigarria bada, tituluetako ibilbideak zabaldu, murriztu edo ordezkatu ere; baina, betiere, emakidaren oreka ekonomikoa errespetatu beharko du.

4.– Aldaketa horiek zabalkuntzak edo eranskinak badira, ustiapen-unitate gisa eskaini behar den zerbitzu nagusiaren luzakin huts direnean izango dira bidezko, edo ustiapen ekonomiko berezia izateko nahiko muntarik ez dutenean, beste inoiz ez.

#### 27. artikulua.– Trafikoaren areagotzeak

1.– Emakidari atxikitako ibilgailuek zerbitzatu ezin ditzaketen trafiko-areagotzei aurre egiteko, ezauzgarri baliokideak dituzten beste ibilgailu batzuk erabili ahal izango dira, bai enpresa emakidadunarenak, bai beste garraiolari batzuek edozein formula juridiko baliokoren bidez lagatakoak (gidariarekin edo gidaririk gabe).

Ibilgailu horiek, betiere, bidaiarien eskatu ahalako garraiorako baimen gaitzaileak (kasuan kasuko garraio mota eta eremurako baimen gaitzaileak) babestuta egongo dira eta emakida-titulua sorrarazi zuen baldintza-pleguan eskatutako xehetasun guztiak bete beharko dituzte.

2.– Zerbitzu horiek, betiere –bai harreman juridiko pribatuen ondorioetarako, bai administrazio-mailako eginbeharren eta erantzukizunen ondorioetarako–, zerbitzu erregularren enpresa emakidadunak eskaintzen dituela joko da, eta beste garraiolari batzuek lagatako ibilgailuak haren antolakundean sartuta daudela joko da.

3.– Zerbitzu erregularren emakidei atxikitako ibilgailuek, era berean, eskatu ahalako zerbitzuak egin ahal izango dituzte, baldin eta zerbitzu horietarako baimen gaitzaileak badituzte eta zerbitzu erregularra zuzen eskaintzen dutela behar bezala ziurtatzen bada.

4.– Administrazioak, erregelamendu bidez erabakitzen denari jarraiki, ibilgailu bera hainbat zerbitzu erregularretarako erabiltzeko baimena eman ahal izango du, baldin eta zerbitzu horiek guztiak eskaintzea titular bati badagokio.

5.– Era berean, ibilgailuak titular ezberdinen bi emakida edo gehiagoren ibilbide-sarea zerbitzatzeko erabiltzeko baimena eman ahal izango da, baldin eta ibilbide horiek elkar ukitzen badute gune batzuetan eta zerbitzua ibilbidean etenik egin gabe eskaintzen bada.

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

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

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

#### Artículo 27.– Intensificaciones de tráfico

1.– Para hacer frente a las intensificaciones de tráfico que no puedan ser atendidas por los vehículos adscritos a la concesión podrán utilizarse otros vehículos de características equivalentes, ya sean propios de la empresa concesionaria, o cedidos con o sin conductor por otros transportistas a través de cualquier fórmula jurídica válida.

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

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

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

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

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

## 28. artikulua.— Emakidak bateratzea

1.— Hori justifikatzen duten herri-intereseko arrazoi objektiborik badago eta aurretik dauden zerbitzuak alde batera utzirik zerbitzu berri bat ezartzea bideragarria edo egokia ez denean, Administrazioak, bere kabuz edo interesdunak eskatuta, emakiden oreka ekonomikoa errespetatuz, emakida bereizietan esleitu diren zerbitzuak bateratzea erabaki ahal izango du, zerbitzu horien eskaintza enpresa-batasunaren bidez egin dadin. Zerbitzuak hainbat enpresari esleitutako emakidei dagozkienean, erregelamendu bidez ezarriko da kudeaketa-araubidea zehazteko erabili beharko den sistema.

2.— Zerbitzu bateratuak emakida berri baten babesean eskaintzen direla joko da eta haren iraupen-epaia erregelamendu bidez zehaztutako irizpideen arabera finkatuko da. Batez ere kontuan hartuko dira bateratutako zerbitzuei dagozkien emakidei gelditzen zaizkien iraupen-epaia, baita emakiden trafikoak eta bateratzeak dakarren garraio-sistemaren hobekuntza ere.

3.— Emakiden bateratzeak egiten direnean, Administrazioak aldaketak egin ahal izango ditu ustiapenaren baldintzetan, hau da, zerbitzua egokiago eskaintzeko beharrezkoak diren aldaketak egin ahal izango ditu, emakida bateratuaren ezaugarrien arabera.

## 29. artikulua.— Eskualdeko emakidak

1.— Arau orokor gisa, aurretik zehaztutako linea-zerbitzuetarako baino ez dira esleitu emakidak. Dena dela, Administrazioak eskualdeko emakidak ere esleitu ahal izango ditu. Emakida horien barruan eskualde jakin batean eskaini beharreko zerbitzu erregular iraunkor zein aldi baterako guztiak eta erabilera orokorreko nahiz bereziko guztiak sartuko dira, berariaz kanpoan uzten direnak izan ezik.

2.— Eskualdeko emakidetan linea-emakidetarako ezarritako araubide juridikoa aplikatuko da, haien izara berariazkoarekin bateragarria den heinean.

3.— Administrazioak kasuan kasuko eskualderako onartutako ustiapen-plan bateko zehaztapenei egokitu beharko zaizkie eskualdeko emakidak; bere kabuz edo partikularrek eskatuta onartuko du plan hori Administrazioak; erregelamendu bidez adierazitako aurreikuspenak bilduko ditu, eta emakida-klausuletako osagai izango da.

4.— Herri-intereseko arrazoiak direla medio, Administrazioak garraio-eskualdeak eratu edo aldatu ahal izango ditu, eta ustiapen-planak ere aldatu ahal izango ditu, baina betiere aurretik dauden emakiden oreka ekonomikoa atxiki beharko du.

5.— Eskualdeko emakidak esleitzekotan, eskualde horretako lurraldean zehar —osoki edo zati batean— igarotzen diren lineako zerbitzu erregularren titularren eskubide ekonomikoa begiratu beharko dira, diren zer-

## Artículo 28.— Unificación de concesiones

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

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

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

## Artículo 29.— Concesiones zonales

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

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

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

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

5.— El otorgamiento de concesiones zonales estará subordinado, en todo caso, al respeto de los derechos económicos de las personas titulares de los servicios regulares lineales, permanentes o temporales, y de uso ge-

bitzuok iraunkorrak zein aldi baterakoak, erabilera orokorrekoak nahiz berezikoak.

6.– Lineako zerbitzu baten ibilbidea ehuneko berrogeita hamarretik gorako neurrian garraio eskualde edo gune batetik igarotzen bada, dagokion emakida edo baimen bereziaren iraupen-epea igarotakoan edo lehenago, eta besterik gabe, eskualde edo gune horretan sarraziko da, ordain ekonomiko egoki baten bidez, bertiere interes orokorrak hala eskatzen badu.

7.– Eskualdeko emakidetan, esleipen-araubideari eta berariaz aurreikusi gabeko gainerako gorabeherei dagokienez, kapitulu honetan ezarritako araubide orokorra aplikatuko da. Dena dela, garraio-sistemaren arazoizko taxuerak hala eskatzen duenean, emakida horiek zuzenean esleitu ahal izango zaizkie artikuluko honetako bosgarren puntuak aipatzen dituen zerbitzuen titularreri.

### 30. artikulua.– Emakidak iraungitzea

Emakidak ondorengo arrazoi hauengatik iraungiko dira:

- a) Esleitu zirenean jarritako epea igaro denean.
- b) Lege honetako 58. artikuluan aurreikusitakoari jarraituz iraungitzat jo direnean.
- c) Banakako enpresaburua hiltzen denean edo zerbitzua kudeatzen duen enpresa desegiten denean, non eta ez den enpresa eskuz aldatzen, erregelamendu bidez zehaztutako baldintzetan. Forma juridikoa aldatu besterik egin ez denean, enpresaren ekonomia eta lan ezauzgarri bere horretan eutsiz, ez da joko enpresaren desegitea gertatu denik.
- d) Enpresa emakidadunaren porrotagatik, edo zerbitzua eskaintzea eragozten duen ordainketa-etenduragatik.
- e) Herri-intereseko arrazoiak direla eta, Administrazioak zerbitzua ezabatzen duenean edo berreskuratzen duenean.
- f) Enpresa emakidadunak, lege edo erregelamendu bidez aurreikusitako kasuetan, uko egiten duenean.
- g) Administrazioa eta enpresa emakidaduna horretarako ados jartzen direnean.
- h) 12.3 artikuluan aurreikusitako arrazoiengatik eta kontratuan berariaz ezarritakoengatik.
- i) Emakidak bateratzeagatik.

### 31. artikulua.– Berreskuratzea eta uko egitea

1.– Zerbitzua ezabatzea erabakitzen denean edo hori justifikatzen duten herri-intereseko arrazoiak daudenean, Administrazioak emakidak berreskuratzen ahal izango ditu haien epea bete baino lehenago, edozein unetan, erregelamendu bidez zehaztutako eran.

Berreskuratze horrek dagokion kalte-ordaina jasotzeko eskubidea emango du, non eta emakidadunak ez

neral o especial, que discurran total o parcialmente por su territorio.

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

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

### Artículo 30.– Extinción

Las concesiones se extinguirán por las causas siguientes:

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

### Artículo 31.– Rescate y renuncia

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

Dicho rescate dará lugar, cuando se realice sin que haya mediado incumplimiento del concesionario que

duen zehapen gisa iraungipena dakarren ez-betetzerean bat egin, lege honetako 58. artikuluan araututako moduan.

2.– Emakidadunak uko egin diezaioke zerbitzua ematen jarraitzeari, hamabi hilabeteko aurrerapenez dagoen abisua eman eta Administrazioak baimena eman ondoren.

### 32. artikulua.– Zerbitzuan esku hartzea

1.– Emakidadunaren kaudimen-gabeziako kasuren bat gertatzen bada zerbitzua behar bezala eskaintzeari eragiten diona, zerbitzua bertan behera uzten bada edo haren eskaintza eteten, edo zerbitzuak funtzionamendu txar nabarmena badu, Administrazioak zerbitzuaren eskaintzan esku hartu ahal izango du, eta zerbitzuaren zuzendaritza eta ustiapena bere gain hartu ahal izango ditu, gehienez ere sei hileko epe batean, eta ustiapen horretarako enpresa emakidadunaren bitarteko pertsonalak eta materialak erabili ahal izango ditu. Hala ere, horren ondoren ere, emaitza ekonomikoak enpresa horri egotzen jarraituko da.

2.– Esku-hartzearen araubidea eta eragin ekonomikoak bertan behera geldituko dira, emakidadunak, 31. artikuluko 2. paragrafoan aurreikusitakoarekin bat etorriz, uko egiten badiu zerbitzua ematen jarraitzeari, edo emakida iraungizat jotzen bada.

### 33. artikulua.– Bahikuntza

Bidaia-errepideko garraio-zerbitzu publiko erregular iraunkorren administrazio-emakidak eta horretarako erabiltzen diren ibilgailuak eta instalazioak ezin izango dira bahitu, nahiz eta epaileek zerbitzu horien ustiapenean esku hartu ahal izango duten eta diru-bilketaren zati bat zorra amortizatzeko erabili ahal izango den. Horretarako, hartzekodunaren gain eta galordean, kontu-hartzaile bat izendatu ahal izango da, lortzen den diru-bilketa egiazta dezan eta izendatutako zatiaz arduratu dadin; zati horrek ezin izango du gaingintu erregelamendu bidez zehaztutako ehuneko edo zenbatekoa.

## VII. KAPITULUA HERRI INTERESEKO GARRAIO ZERBITZU PUBLIKOEN ARAUBIDE JURIDIKOA: GARRAIO BAIMENAK

### LEHENENGO ATALA BAIMEN BEREZIAK

34. artikulua.– Erabilera txikiko zerbitzu publikoak

1.– Erabilera orokorreko garraio publiko erregular iraunkorrak, erabilera-indize txikikoak badira, baldintza malguagotan eskaini ahal izango dituzte zerbitzu horiek eskaintzeko gaitzen dituen beharrezko administrazio-baimen berezia lortzen dutenek. Izan ere, garraio horietan, errentagarritasun-eza dela eta, ez da posible izaten zerbitzua ezartzea edo ez da egoten ziurtatuta zer-

justifique la caducidad como sanción, regulada en el artículo 58 de la presente ley, a la indemnización que, en su caso, corresponda.

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

### Artículo 32.– Intervención del servicio

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

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

### Artículo 33.– Embargo

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

## CAPÍTULO VII RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE INTERÉS PÚBLICO: LAS AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE

### SECCIÓN PRIMERA AUTORIZACIONES ESPECIALES

Artículo 34.– Servicios públicos de baja utilización

1.– Los transportes públicos regulares permanentes de uso general de bajo índice de utilización, en los que por falta de rentabilidad no sea posible su establecimiento o no aparezca garantizada su adecuada realización y continuidad manteniendo las exigencias correspondientes a las concesiones administrativas, podrán ser prestados de acuerdo con condiciones más flexibles por

bitzua behar bezala egingo dela eta jarraipena izango duela, administrazio-emakidei dagozkien eskakizunak mantenduz.

2.– Arestian aurreikusitako baimen berezi horiek esleitzeko, ezinbesteko baldintza izango da aldez aurretik justifikatzea zerbitzuaren ustiapena ez dela bideragarria administrazio-emakiden inguruan ezarrita dauden baldintza orokorren arabera.

3.– Baimen berezi horiek lineako edo eskualdeko zerbitzuetarako izan ahal izango dira, eta gehienez ere bost urteko epe baterako emango dira (epea berriro ahal izango da).

4.– Erregelamendu bidez, baimen berezi horiek esleitzeko berariazko araubide bat ezarri ahal izango da, bai eta zerbitzuaren ustiapenerako baldintza bereziak ere. Espresuki aurreikusita ez dauden gauza guztietan, administrazio-emakiden araubide orokorra aplikatu behar da.

### 35. artikulua.– Aldi baterako garraio erregularrak

1.– Administrazioak aldi baterako garraio erregularrak eskaintzea erabaki ahal izango du, garraio-eskaria aldi baterakoa edo ohiz kanpokoa delako, erabilera orokorreko garraio-zerbitzu bat ezartzeko premia justifikatuta dagoenean. Horrelako garraioak ezarriko dira, betiere kasuan kasuko garraio-premiak behar bezala zerbitzatu ahal izateko linea bereko erabilera orokorreko zerbitzu erregular iraunkorrik ez badago, edo, horrelako zerbitzuren bat egon arren, erantzun behar zaien garraio-premietara egokitzeak linea bereko zerbitzuaren ustiapen-baldintzen (dagokion emakidan ezarritako baldintzen) funtsezko aldaketa bat ekartzen badu. Era berean, erantzun beharreko garraio-premien berariazotasuna dela-eta zerbitzu bereizi bat ezartzea komeni bada, horrelako garraioa ezarriko da.

2.– Aldi baterako garraio erregularrak zerbitzu horiek egiteko gaitzen dituen administrazio-baimen berezia lortzen duten pertsonen soilik eskaini ahal izango dituzte. Baimen horiek esleitzeko prozedura (publikoa eta objektiboa izango baita), bai eta zerbitzua eskaintzeko baldintzak eta zerbitzuaren iraupena ere, erregelamendu bidez ezarriko dira.

3.– Artikulu honetan erregulatzen diren zerbitzuak eskaintzeko, enpresaren ibilgailuak nahikoak ez direnean, eskatu ahalako garraiorako beharrezko baimena daukaten beste garraiolari batzuen ibilgailuak erabili ahal izango dira, erregelamendu bidez ezartzen den araubidearekin bat etorritik.

### 36. artikulua.– Erabilera bereziko garraio erregularrak

1.– Erabilera bereziko bidaiari-garraio erregularrak zerbitzu horietarako behar den baimen berezia dagoenean soilik eskaini ahal izango dira. Baimen berezi horiek Administrazioak esleitzen ditu.

quienes obtengan la necesaria autorización administrativa especial que habilite para su prestación.

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

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

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

### Artículo 35.– Transportes regulares temporales

1.– La prestación de servicios regulares temporales podrá acordarse por la Administración cuando, por el carácter temporal o extraordinario de la demanda de transporte, esté suficientemente justificada la necesidad de establecimiento de un servicio de transporte de uso general, siempre que no exista un servicio regular permanente de uso general coincidente que pueda servir adecuadamente las necesidades de transporte de que se trate o que, aun existiendo aquel servicio, la adaptación a las necesidades de transporte que hayan de cubrirse suponga una modificación sustancial en las condiciones de explotación del servicio coincidente establecidas en la correspondiente concesión, o las necesidades de transporte que hayan de cubrirse reúnan tales requisitos de especificidad que hagan recomendable el establecimiento de un servicio independiente.

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

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

### Artículo 36.– Transportes regulares de uso especial

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

2.– Erregelamendu bidez honako hauek erregulatuko dira:

– Zeintzuk diren garraio horiei dagozkien baimenen esleipen-sistema, iraupena eta iraungipena.

– Zein kasutan ez den baimendu behar erabilera bereziko zerbitzurik ezartzea, sortutako premiei behar bezala erantzun diezaiekeen linea bereko erabilera orokorreko beste zerbitzu bat egoteagatik.

– Hala badagokio, zein baldintzatan egingo duen zerbitzuak kasuan kasuko taldeen berariazko garraioa.

3.– Artikulu honetan aipatzen diren zerbitzuak eskaintzeko, enpresaren ibilgailuak nahikoak ez direnean, eskatu ahalako garraiorako beharrezko baimena daukaten beste garraiolari batzuen ibilgailuak erabili ahal izango dira, erregelamendu bidez ezartzen den araubidearekin bat etorritz.

BIGARREN ATALA  
BESTE BAIMEN BATZUK

37. *artikulua.*– Eskatu ahalako garraio publikoa

1.– Baimenek honetarako gaituko dute: bederatzi jarlekutik gora dituzten ibilgailuetan (gidaria barne) bidaiarien eskatu ahalako garraio publikoa egiteko, Euskal Autonomia Erkidegoaren eremuan.

2.– Artikulu honetan aipatzen diren baimenek, edozein kasutan, baimentzen den eragin-esparrua zehaztu beharko dute, esparru horren arabera mota ezberdinak egon baitaitezke.

3.– Baimenak, espresuki kontrakoa ezartzen ez bada behintzat, baliozkotasun-eparearen berariazko mugarik gabe esleituko dira; dena dela, aldian behin bisatu egin beharko dira, erregelamendu bidez ezartzen den eran.

Herri-onurako edo gizarte-intereseko arrazoiengatik, dena dela, Administrazioak edozein unetan ezeztatu edo baldintzatu ahal izango ditu aurretik esleitu dituen baimenak. Ezeztapen hori baimenak erregelamendu bidez zehazten den antzinatasuna iritsi baino lehenago gauzatzen bada, Administrazioak dagokion kalte-ordaina ordaindu beharko dio titularrari.

4.– Bidaiarien eskatu ahalako garraioak, arau orokor gisa, kontratazio orokorraren bidez egin beharko dira, hau da, garraio-enpresak ibilgailuaren guztizko edukiera kontratatu beharko du. Erregelamendu bidez salbuespeneko kasu batzuk zehaztu ahal izango dira. Kasu horietan, garraio-sistema behar bezala antolatzeko arrazoiak direla eta, jarlekukako kontratazioa (banakako ordainketaz) onartuko da.

5.– Baimenek garraio-enpresa identifikatzeko beharrezkoak diren datuak adierazi beharko dituzte, bai eta gauzatu daitekeen garraio-zerbitzua zedarritu dezaketen gainerako baldintzak ere.

2.– Por reglamento se regulará:

– El sistema de otorgamiento, duración y extinción de las correspondientes autorizaciones.

– Los supuestos en los que no procede autorizar el establecimiento de un servicio de uso especial por existir uno de uso general coincidente que pueda atender adecuadamente las necesidades surgidas.

– Las condiciones en las que, en su caso, debe realizarse el transporte del colectivo específico de que se trate.

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

SECCIÓN SEGUNDA  
OTRAS AUTORIZACIONES

*Artículo 37.*– Transporte público discrecional

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

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

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

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

4.– Los transportes discretionales de viajeros se deberán realizar, como regla general, mediante la contratación global por la empresa transportista de la capacidad total del vehículo. Reglamentariamente podrán determinarse los supuestos excepcionales en que, por razones de adecuada ordenación del sistema de transporte, pueda admitirse la contratación por plaza, con pago individual.

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

6.– Aurreko puntuetan erregulatzen den garraio-modalitatea gauzatzeko baimentzen diren enpresek uanean uanean beren edukiera gaintzen duten garraio-eskariak ere zerbitzatu ahal izango dituzte, beharrezko bitartekoak dauzkaten beste garraiolari batzuen laguntza erabiliz, erregelamendu bidez ezartzen diren irizpideen arabera.

7.– Bidaiarien eskatu ahalako garraioak ezin izango dira egin aurrez ezarritako ibilbidea, egutegia eta ordutegia errepikatuz.

### 38. artikulua.– Turismo-garraioak

1.– Turismo-garraioak ibilbidea, egutegia eta ordutegia errepikatuz edo errepikatu gabe egin ahal izango dira. Behar bezala baimendutako bidaia-agentziarekiko kontratazioa banaka edo ibilgailuaren gutzitako edukieragatik egin ahal izango da.

2.– Zerbitzuaren eskaintza bidaiarien eskatu ahalako garraiorako baimen gaitzaileak babestutako ibilgailu batekin egin beharko da.

3.– Administrazioak agindu ahal izango du turismo-garraio horiek beste zerbitzu osagarri batzuekin (gutxieneko izaerako zerbitzu konkretuekin) batera eskaini daitezela, bai eta garraioaren prezioak ez dezala gaintu gutzitzen diren zerbitzuen multzoaren gutzitako prezioetik zehazten den ehunekoak.

4.– Turismo-garraioak, funtsean, erabilera orokorreko bidaiari-garraioko zerbitzu erregularrekin bat datozenean, garraio horien eta garraio horiei dagozkien zerbitzu osagarrien prezioa, erregelamendu bidez ezartzen den ehunekoan, kasuan kasuko linea erregularrean egiten den garraioarena baino handiagoa izango da. Hori alde batera utzita, baldintza hori betetzetik salbuetsi ahal izango ditu Administrazioak zenbait turismo-garraio; turismo-garraio horietan, bidaiarien homogeneotasuna, garraioaren izaera uanean unekoa edo aldian behingoa eta berariazko beste zertzelada batzuk direla eta, nahikoa frogatuta geratu behar da ez dela egiten justifikaziorik gabeko lehiarik, eta lehia hori ez dela kaltegarria linea erregularren interesentzat.

5.– Honako erregulazio hau erabiltzaileen eskubiak erregulatzen dituzten turismoko eta kontsumoko arauak aplikatzearen kalterik gabe ulertzen da.

### 39. artikulua.– Garraio pribatu osagarriak

1.– Lege honen ondorioetarako, 2. artikuluko 1. paragrafoan osagarri gisa definituta dauden garraioek soilik beharko dute administrazio-baimena, 40. artikuluan xedatutakoa salbuetsita.

2.– Lege hau garatzeko ematen diren xedapenek garraio pribatu osagarri buruzko baimenak esleitzeko eskatzen diren baldintzak zehaztuko dituzte, eta zehaztuko dute zein kasutan hartuko den garraioa beste jarduera nagusiago baten (zuzeneko lotura duen beste jarduera baten) jarduera lagungarritzat edo osagarritzat.

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

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

### Artículo 38.– Transportes turísticos

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

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

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

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

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

### Artículo 39.– Transportes privados complementarios

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

2.– Las disposiciones que se dicten para el desarrollo de la presente ley establecerán los requisitos precisos para el otorgamiento de las autorizaciones relativas a los transportes privados complementarios y concretarán los supuestos en los que el transporte deba ser considerado como una actividad complementaria o acceso-

Bi jarduerak batera ondorengo baldintza hauek bete beharko dituzte:

a) Erabiltzaileek dagokien lantokiko langileak edo lantoki horietako laguntzaileak izan beharko dute, erregelamendu bidez ezartzen diren baldintzetan.

b) Enpresek erabiltzen dituzten ibilgailuek, arau orokor gisa, enpresaren jabetzakoak izan beharko dute; era berean, errentan hartuak ere izan daitezke, erabakitzen denaren arabera.

c) Ibilgailuek, edozein kasutan, enpresaren edo establezimenduaren beraren langileek gidatuta joan behar dute.

d) Garraioa ezin izango da beregain kontratu. Beregain fakturatu ahal izango da, prezioak garraioaren kostu doia gaiditzen ez badu.

3.- Administrazioko organoek egiten dituzten garraio ofizialak, organo horien barne-funtzionamenduan sartuta dauden jarduerak direnez, garraio pribatu osagarritzat hartuko dira baldin eta organo horien jarduerak eragin dituen pertsonen joan-etorri premiak konpontzera zuzenduta badaude.

#### HIRUGARREN ATALA JARDUERA SALBUETSIK

##### 40. artikulua.- Jarduera salbuetsiak

1.- Ez dute beharko administrazio-baimenik ondoren adierazten diren bidaiari-garraio hauek:

a) Garraio pribatu partikularrek, hau da, ibilgailuaren titularraren eta haren senideen izaera pertsonaleko edo partikularreko joan-etorri premiak asetzerantz bideratzen direnek.

b) Aurreko artikuluko 3. paragrafoan aipatzen diren garraio ofizialek.

2.- Administrazio-baimenetik salbuetsi ahal izango dira, dituzten ezaugarriengatik edo eragin-esparruengatik, garraio-sisteman eragin txikia duten garraio pribatu osagarriak, erregelamendu bidez zehazten den eran.

#### VIII. KAPITULUA HERRI BARRUKO GARRAIOA

##### 41. artikulua.- Araubide juridikoa

1.- Lege honetako aginduak aplikagarriak izango dira herri barruko garraiorako, lege honetako 2. artikuluan zehazten den bezala. Erregelamendu bidez, legearen edukia egokitzen ahal izango dira, beharrezkoak badira, herri barruko garraioaren izaera bereziaren arabera.

2.- Bidaiari-garraioa herri barruko zerbitzuek udalherri mailakoak soilik diren interesak gaiditzen dituztenean, kasuan kasuko udalaren eskumenak modu

ria de otra principal con la que tenga relación directa, debiendo cumplir los siguientes requisitos de manera conjunta:

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

b) Los vehículos utilizados por las empresas deberán ser como regla general propiedad de la empresa, pudiendo asimismo ser arrendados de acuerdo con lo que se determine.

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

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

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

#### SECCIÓN TERCERA ACTIVIDADES EXCLUIDAS

##### Artículo 40.- Actividades excluidas

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

a) Los transportes privados particulares, esto es, los dedicados a satisfacer las necesidades de desplazamiento de carácter personal o doméstico de la persona titular del vehículo y sus allegados.

b) Los transportes oficiales a los que se refiere el apartado 3 del artículo anterior.

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

#### CAPÍTULO VIII TRANSPORTE URBANO

##### Artículo 41.- Régimen jurídico

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

2.- Cuando los servicios urbanos de transporte de viajeros afecten a intereses que trasciendan los puramente municipales, las competencias de los correspondien-

koordinatuan egikarrituko dira, udalez gainera eremu-ko erakundeen eskumenekin koordinatuta, hain zuzen.

3.– Hiri alde edo aglomerazio batzuetan, udalerrri bat baino gehiago –eta batzuetan, beste erakunde publiko batzuk– egoten dira, printzipioz eskumenak dituztenak. Duten biztanleria-kopuruagatik, hirigintza-antolaketa-gatik, edo maila fisikoko edo ekonomiko-sozialeko zertzelada bereziengatik, koordinazio-arazo larriak dauzkate beren garraio-sareetan; hori dela eta, alde horietan, berriazko araubide bat ezarri ahal izango da, eta araubide horrek, antolaketa bateratu baten bidez, sistema harmoniko eta koordinatu bat egongo dela ziurtatuko du.

4.– Aurreko puntuan aurreikusten den xedeari begira, udalerrri edo erakunde eskumendunek hitzarmenak sinatu ahal izango dituzte, bai eta kasuan kasuko inguruan dauden garraio-zerbitzuen antolaketa eta kudeaketa bateratua egiten duen erakunde publiko bat sortu ere, edota antolaketa hori aurretik dagoen erakunde publikoren bati gomendatu.

#### 42. artikulua.– Linea bereko trafikoa

1.– Zerbitzu erregular iraunkor edo aldi baterako batzuek alde aurretik herri arteko beste zerbitzu erregular batzuek baimenduta dituzten linea bereko trafikoa eduki ditzakete. Udalerriek horrelako zerbitzuak ezartzeko, beharrezko izango da justifikatzea aurretik dagoen zerbitzua ez dela nahikoa erabiltzaileen premiak behar bezala asetzeko, eta, era berean, beharrezkoa izango da foru-aldundiak alde aurretik onespina ematea; onspen hori, dena dela, aurretik bi zerbitzuen ustiapenaren koordinazio-plan bat onartzearen baldintzapean eman daiteke (plan hori lantzerakoan, herri arteko zerbitzu erregularerako emakidaren enpresa titularren iritzia ere entzun beharko da).

2.– Linea bereko trafikotzat hartuko dira geltokien (herri arteko zerbitzuak bidaiariak hartu edo uzteko baimena duen geltokien) edo geltokietatik hurbil dauden guneen artean egiten direnak, nahiz eta udalerrri ezberdinetan egon.

### IX. KAPITULUA

#### JARDUERA LAGUNGARRIAK ETA OSAGARRIAK: BIDAIARIENTZAKO GELTOKIAK

#### 43. artikulua.– Bidaiarientzako geltokiak

1.– Garraio publikoko zerbitzuen irteerak, iritsierak eta joan-etorriak biltzeko zentroak dira bidaiarientzako geltokiak.

2.– Garajetarako edo ibilgailuak aparkatzeko beste tarako ez diren lurak eta instalazioak ez dira geltokitzat hartuko.

3.– Leku bat bidaiarientzako geltokia izango bada, baldintza eta eskakizun batzuk bete behar ditu: bidaiarien garraioa behar bezala garatu ahal izateko eta erabiltzaileek zerbitzu hori erabili ahal izateko beharrezkoak direnak eta erregelamenduz ezarriko direnak, alegia.

tes ayuntamientos se ejercerán de forma coordinada con las de las entidades de ámbito superior.

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

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

#### Artículo 42.– Tráficos coincidentes

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

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

### CAPÍTULO IX

#### ACTIVIDADES AUXILIARES Y COMPLEMENTARIAS: ESTACIONES DE VIAJEROS

#### Artículo 43.– Estaciones de viajeros

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

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

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

#### 44. artikulua.— Geltokia jartzea

1.— Dagokion foru-aldundiaren alde aurreko onespena beharko da inon geltokiak jartzeko.

Baimen hori lortzeko, udalak, ofizioz edo partikularren eskariz, erregelamendu bidez ezarritako aginduen arabera egindako egitasmo bat aurkeztu beharko du.

2.— Geltokia jartzea onartzeko, erabakigarriak izango dira irizpide hauek: garraioaren baldintzak hobetzeko komenigarria eta beharrezkoa izatea; kasuan kasuko inguruan dauden zirkulazio eta trafikoa; beste operadore eta garraibide batzuekiko lotura, eta gizarte-ari ekarriko dion onura, baldin eta geltokiaren eraikuntza edo ustiapena diru publikoarekin ordaindu behar bada, zati batean bada ere.

#### 45. artikulua.— Ekimena eta ustiatzea

1.— Geltokiak jartzeko ekimena tokian tokiko udalari dagokio. Ofizioz edo interesatuek eskaturik helduko dio ekimen horri, betiere aurreko artikuluan araututako alde aurreko baimena lortu ondoren.

2.— Gehienetan, udalek eraikiko eta ustiatuko dituzte geltokiak, zeharkako kudeaketa erabilita, hau da, erregelamenduz ezarritako irizpide eta arauari jarraituz administrazio-emakida erakunde edo enpresa interesatuei lehiaketaren bidez esleituta. Ekimena sustatu duen eskari-egile partikularren aldeko lehenasunezko baldintzak ere jar daitezke, batez ere geltokia bere gain eta galordean eta inolako diru-laguntza publikorik gabe eraikitzeko eta ustiatzeko hitza ematen bada.

3.— Arrazoi ekonomiko edo sozialak direla medio, ez bada aurreko puntuan aurreikusitako zeharkako kudeaketaren prozedura hori erabiltzen, edo lehiaketa hutsik geratu bada, udalek zuzenean eraiki edo ustiatu ahal izango dituzte geltokiak.

Eusko Jaurlaritzak eta, hala badagokio, beste administrazio batzuek autobus-geltokiak eraikitzeke eta/edo ustiatzeko finantza-ekarpenak egin ahal izango dituzte. Hori horrela bada, ekarpenak egiten dituzten erakundeek geltokiaren administrazio-kudeaketan parte hartu ahal izango dute erregelamendu bidez zehazten den eran.

#### 46. artikulua.— Geltokien kokalekua

1.— Geltokiak non egin erabakitzeke, geltoki horietaz baliatu behar duten zerbitzuak ustiatzeko zer komeni den begiratzeaz gain, beste garraibideekiko koordinazioa ere kontuan hartuko da, diren lurrekoak, airekoak nahiz itsasokoak, bai eta dena delako herriaren barruko garraibideekikoa ere. Non egin erabakitzeke,

#### Artículo 44.— Establecimiento

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

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

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

#### Artículo 45.— Iniciativa y explotación

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

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

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

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

#### Artículo 46.— Ubicación

1.— La ubicación de las estaciones corresponderá no sólo a razones intrínsecas de explotación de los servicios que hayan de utilizarlas, sino a su coordinación con los restantes modos de transporte terrestres, así como con los aéreos y marítimos y con los transportes urbanos de la población de que se trate. Para la fijación de

herriko hirigintzan, trafikoan, segurtasunean eta ingurumenean zein eragin duen ere hartu beharko da kontuan.

2.– Geltoki guztiek egon behar dute herri barruko garraioekin koordinaturik, baina herri handietako aldirietako zerbitzuak biltzen dituzten geltokiek beti egon beharko dute hiri-komunikazioetako guneetatik hurbil, ibilgailuz aldatzea eta trafiko-transferentziak errazago egite aldera.

#### 47. artikulua.– Geltokiak erabiltzeko araubidea

1.– Geltokiek izan behar dituzten ezaugarriak eta zerbitzu nagusiak zein osagarriak erregelamendu bidez zehaztuko dira, eta, betiere, legetan ezarritako segurtasun-baldintzak bete beharko dira, bai eta irisgarritasuna sustatzeko arauak ere.

2.– Orobat, geltokiak erabiltzeko araubidea arautuko da, eta garraio-mota baterako edo besterako nahitaez erabili beharrekoak ote diren ere bai.

3.– Geltoki publikoak edo enpresa jakin baten instalazioak erabiltzeagatik prezio edo tarifarik eskuratu behar bada, garraiolari eta erabiltzaileei benetan ematen dizkieten zerbitzuen araberakoak izan beharko dute prezio eta tarifa horiek.

### X. KAPITULUA TARIFEN ARAUBIDEA

#### 48. artikulua.– Tarifak

1.– Lege honetan arauturik dauden garraio publiko zerbitzuak eta jarduera lagungarriak eta osagarriak eskaintzen dituzten enpresek erabateko finantza-autonomiaz ustiatuko dituzte zerbitzu horiek, eta bere gain eta galordean kudeatuko dituzte, eta administrazio-emakidaren bitartez eskaintzen diren garraio publiko zerbitzuetan, administrazio-kontratazioetarako xedapenak aplikatuko dira.

2.– Eskumena duen administrazioak, 4. artikuluan xedatutakoaren arabera, garraio publikoetarako eta jarduera lagungarri eta osagarrietarako tarifak ezarri ahal izango ditu, nahitaezkoak nahiz erreferentziakoak.

3.– Aurreko paragrafoan aipatutako nahitaezko tarifa horiek jartzekotan, garraioa ondo antolatzeko behar du izan, hau da, beharizan hauei erantzuteko: erabiltzaileak eta/edo garraiolariak babesteko, garraio-zerbitzuari edo garraio-jardueri eutsi eta jarraitasuna emateko edo zerbitzu edo lan horiek baldintza egokietan egin ahal izateko.

4.– Tarifak batzuetan kopuru bakar bat izango dira, edo gehieneko kopuru bat, edo gutxieneko bat, edo bietako kopuruak. Tarifarik ez baldin badago, betiko prezioetan edo merkatuko prezioetan egingo da kontratazioa.

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

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

#### Artículo 47.– Régimen de utilización

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

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

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

### CAPÍTULO X RÉGIMEN TARIFARIO

#### Artículo 48.– Tarifas

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

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

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

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

5.– Zerbitzuaren kostu guztiak ordaintzeko eta arazoizko hainbesteko bat irabazteko adinakoa izango da tarifa. Segurtasuna eta kalitatea sustatzeari begira taxutuko da haren egitura.

6.– Administrazioak berrikusiko ditu tarifak, banaban nahiz orokorki. Batzuetan bere kabuz berrikusiko ditu, beste batzuetan emakida edo baimena jaso dutenen edo, halakorik baldin badago, profesionalen edo erabiltzaileen elkarteen eskariz, eta kostuen aldaketek zerbitzu edo jardueraren oreka ekonomikoa aldarazi dutenean izango da berrikuste hori egin beharrekoa.

Erabilera orokorreko zerbitzu publiko erregular iraunkorretan, tarifak berrikusteko arauak ezar ditzake Administrazioak, eta faktore objektiboak ez ezik emakida bakoitzaren produktibitatea ere kontuan hartuko dituzte arau horiek.

7.– Baldin eta garraioen prezioa, politika ekonomikoko arrazoiengatik, prezioen araudi orokorrean zehaztutako esku-hartze moduren baten barruan badago, tarifak finkatzeko eskumena duen organoak prezio-kontrolerako eskumena duten organoei aurkeztu beharko die tarifak ezarri edo aldatzeko asmoa.

#### 49. artikulua.– Araubide berezia

1.– Administrazioak zerbitzu publikoko hainbat betebeharrak ezar diezaike bidaiari-zerbitzu erregularren enpresa titularrei, horretarako arrazoi sozialik egonez gero; zerbitzu publikoko betebeharrak dira enpresak merkataritzako interes soilari begiraturik gero bere gain hartuko ez lituzkeenak, edo neurri eta baldintza beretan hartuko ez lituzkeenak.

2.– Enpresei zerbitzu publikoko betebeharrak ezarri gero, den tarifak jaitzaraztea edo tarifetan hobiaraztea, den ekonomiaren aldetik arazoizkoak ez diren zerbitzuak emanarazi edo jarduerak eginaraztea, Administrazioak betebeharrak horien kostuarengatik ordain bat eman beharko die enpresei, non eta titulu gaitzailean bertan ez den berariaz ezartzen betebeharrak hori ezingo dela tarifaz besteko diru-ekarpenekin ordaindu.

### XI. KAPITULUA IKUSKAPEN ETA KONTROL ARAUBIDEA

#### 50. artikulua.– Ikuskapen-araubidea

1.– Eskumena duten administrazio-organoei ikuskatuko dituzte lege honetan araututako zerbitzuak, 4. artikuluan xedatutakoaren arabera. Ikuskatze-lanak egiten dituzten funtzionarioak, ikuskatze-lan horietan ari direla, agintari publiko izango dira ondorio guztietarako, eta erabateko beregaintasuna izango dute beren jardunean.

2.– Ikuskatze-lanak egiteko ardura dutenek agiri bat eramango dute ardura hori egiaztatzeko. Lanean ari direla, inork agiri hori erakusteko eskatuz gero, erakutsi egin behar dute.

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

6.– Las tarifas se revisarán con carácter individual o general por la Administración, de oficio o a petición de las personas titulares de las concesiones o autorizaciones, o en su caso de las asociaciones de profesionales o usuarios, y procederán cuando la evolución de los costes haya alterado el equilibrio económico del servicio o de la actividad.

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

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

#### Artículo 49.– Régimen especial

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

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

### CAPÍTULO XI RÉGIMEN DE INSPECCIÓN Y CONTROL

#### Artículo 50.– Régimen de inspección

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

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

3.– Garraiolari eta gidariek, errepideko bidaiari-garraioan edo horrekin zerikusia duten jardueretan dabil-tzan enpresen titularrek, erabiltzaileek eta, oro har, le-ge honetan araututako zerbitzuak eskaintzen parte har-tzen dutenek edo legeko aginduen eraginpean daude-nek ikuskaritza-lana egin behar dutenei ibilgailuak eta instalazioak eta nahitaezkoak diren agiriak ikusten uz-teko betebeharra daukate.

Betebehar hori, dena den, kudeaketa, kontrol edo es-tatistika liburu eta dokumentu guztiekin litzateke be-te beharrekoa, liburu eta dokumentu horiek lehen ai-patutako subjektuei aplikatu beharreko araubide eko-nomiko, fiskal, sozial eta laboralak zein ingurumene-koak hala aginduta nahitaez bete edo eraman beharre-koak direnean.

Hartarako, ikuskatze-lana egin behar duenak bere la-na ondoen egiteko beharrezko dokumentazioa enpresan bertan eskatu ahal izango du; bestela, dokumentazio ho-ri dagozkion bulego publikoetan aurkezteko eskatzea izango du, baita, kasua hori bada, enpresaburua edo ha-ren ordezkaria bulego publikoetara ager dadila ere, ad-ministrazio-prozedurako legetan ezarria dagoen eran agertu ere, hori egiteko eskatzen zaionean.

Eta erabiltzaileak, berriz, nor diren adierazteko be-tebeharra daukate, ikuskatzaileek hala egiteko eskatuz gero.

4.– Garraioa zaintzeko ardura duten organoen lagun-tza ere izango dute ikuskatzaileek. Ikuskaritza-lana eta zaintza-lana koordinatu egin beharko dira.

5.– Ikuskaritzako zerbitzuen aktetan eta txostene-tan jasotako egitateek froga-balioa izango dute. Horrek ez du esan nahi administratuek, beren eskubide eta in-teresak babeste aldera, beste frogarik erakutsi edo aur-keztu ezin dutenik.

#### 51. artikulua.– Kontroleko agiriak

1.– Lege honetan jasota dauden zerbitzu eta jardue-retan aritzen direnek erregelamenduz zehaztutako ad-ministrazio-kontroleko agiriak bete beharko dituzte eta, hala balegokio, lanean ari direla ibilgailuan eraman beharko dituzte. Eta zehaztuko diren administrazio eta estatistika agiriak bete beharko dituzte eta enpresaren egoitzan gorde; alegia, eskainitako zerbitzu, bildutako tarifa, garraiatutako bidaiari-kopuru, jasotako errekla-mazio-kopuru eta segurtasunarekin zerikusia duen ar-azo edo gorabehera ororen gaineko datuak biltzen dituz-ten administrazio edo estatistika agiriak.

2.– Kontabilitatearen ondorioetarako, berriz, erabi-lera orokorreko bidaiari-garraio publiko erregularreko emakida edo baimenen titular diren enpresek jarduera bereizi gisa tratatu beharko du emakida edo baimen ho-rietako bakoitza, kontabilitateko atal berezi modura ku-

3.– Transportistas y conductores, titulares de em-presas en cuyas instalaciones se realicen actividades de transporte de viajeros por carretera o relacionadas con el mismo, usuarios y, en general, quienes intervengan en la prestación de los servicios regulados en la presen-te ley o estén afectados por sus preceptos, tienen la obli-gación de facilitar a quien tenga encomendada la fun-ción de inspección el acceso a los vehículos e instala-ciones, así como a la documentación que resulte obli-gatoria.

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

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

Por lo que se refiere a las personas usuarias, estarán obligados a identificarse a requerimiento del personal de la inspección.

4.– La inspección contará con la colaboración de los órganos encargados de la vigilancia del transporte, coor-dinando la actividad de inspección con la de vigilan-cia.

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

#### Artículo 51.– Documentos de control

1.– Las personas que realicen los servicios y activi-dades previstos en esta ley deberán cumplimentar y, en su caso, llevar a bordo del vehículo, durante la presta-ción del servicio, los documentos de control adminis-trativo que se establezcan reglamentariamente. Asimis-mo, deberán cumplimentar, y mantener en su domici-lio empresarial, la documentación de carácter adminis-trativo o estadístico que se determine, que contenga da-tos sobre los servicios prestados, las tarifas percibidas, el número de viajeros transportados y el número de re-clamaciones recibidas, y sobre todo problema o inciden-te relacionado con la seguridad.

2.– A efectos de contabilidad, las empresas titulares de concesiones o autorizaciones de transporte públi-co regular de viajeros de uso general deberán tratar cada una de ellas como una actividad separada, gestionán-dolas como una división contable independiente, dis-

deatuz, dabiltzan beste edozein jardueratik bereiz, den bidaiariaren garraioarekin zerikusia duen jarduera edo ez.

XII. KAPITULUA  
ERREPIDEKO GARRAIOEN ETA HAIEN JARDUERA  
LAGUNGARRI ETA OSAGARRIEN ZEHAPEN ETA  
KONTROL ARAUBIDEA

*52. artikulua.*– Erantzukizuna

1.– Euskal Autonomia Erkidegoko Herri Administrazioen Zigorrezko Ahalmenari buruzko otsailaren 20ko 2/1998 Legean ezarritakoarekin bat, hona hemen, lege honetan zehazturik, norik duen arau-hausteen administrazio-erantzukizuna:

a) Administrazioaren emakida edo baimenaren pean dauden garraio edo jardueretan egindako arau-hausteeetan, emakidaren edo baimenaren titularra den pertsona fisikoa edo juridikoa izango da erantzule.

b) Aginduzko administrazio-titulu gaitzailerik gabe egindako garraio edo jardueretan egindako arau-hausteeetan, edo halako titulurik behar ez duten garraio edo jardueretan egindakoetan, ibilgailuaren jabe den pertsona fisiko edo juridikoa, edo ibilgailua errentan hartu duena, edo jarduera lagungarri edo osagarriaren titularra dena izango da erantzule.

Idatz-zati honetan aurreikusitako ondorioetarako, dena delako garraio edo jarduera ezkutukoaren titular direla joko da: garraio edo jarduera hori gauzatzen duen –bere izenean, gauzatu ere– pertsona fisiko edo juridikoa, garraio edo jarduera hori antolatzen duena edo dagokion enpresa-erantzukizuna bere gain hartzen duena, eta, soldatapeko edo menpeko langile izan gabe, garraio edo jarduera horretan laguntzen duen edonor.

c) Erabiltzaileek eta, orokorrean, aurreko idatz-zatietan sartuta egon gabe, lege honen eraginpean dauden jardueretan aritzen diren beste batzuek egindako arau-hausteeetan, hautsitako agindua bete behar zuen pertsona fisikoa edo juridikoa, edo, kasuan kasuko arauak erantzukizun hori nori egozten dioten, huraxe izango da erantzule.

2.– Artikulu honetako 1. paragrafoan aipatutako pertsona fisiko edo juridikoei eskatuko zaie administrazio-erantzukizuna, eta berdin dio erantzukizun hori dakarten dena delako egite edo ez-egiteak eurek edo enpresako langileek egin dituzten. Hala ere, arau-haustee diren egite edo ez-egite horien gauzatzea nortzuei egotz dakiekeen, bidezko deritzeten akzioak erabili ahal izango dituzte haien aurka.

3.– Hautsitako aginduak berberak edo antzekoak izanagatik ere, arau-haustek bidaldi ezberdinetan egin badira, bakoitza arau-hauste bat dela joko da.

Hala ere, baldin eta erabilera orokorreko nahiz bereziko garraio-zerbitzu erregular bateko bidaldi batean

tinta de cualquier otra actividad que realicen, esté o no relacionada con el transporte de viajeros.

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

*Artículo 52.*– Responsabilidad

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

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

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

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

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

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

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

No obstante, tratándose de expediciones de servicios de transporte regular, ya sea este de uso general o espe-

egindako arau-haustearen egitateek zerikusi zuzena bada enpresaren bulegoetako administrazio-jarduerekin edo erabilitako ibilgailuarekin, eta frogatuta gelditzen bada egitate horiek ezin zirela zuzendu ibilgailua abiatu zen enpresa-egoitzara iritsi arte, egitate horiek arau-hauste bakarra osatzen dutela joko da, nahiz eta bitartean horretan egindako gainerako bidaldi partzialetan egitate horiek gertatzen jarraitu izan.

**53. artikulua.**– Arau-hausteen definizioa eta sailkapena

Arau-hauste administratibo izango dira erantzuleen egite eta ez-egite lege honen arabera tipifikatu eta zehatutakoak.

Errepideko bidaiari-garraioa arautzen duten arauen hausteak honela daude sailkatuta: oso larriak, larriak eta arinak.

**54. artikulua.**– Arau-hauste oso larriak

Arau-hauste oso larriak dira:

1.– Emakida edo baimena beharrezkoa izanik, garraio publikoak edo lan horietarako jarduera lagungarri edo osagarrietakoren bat emakida edo baimen hori gabe egitea.

Lege honetan arauturiko emakida edo baimen bereziakoren bat eta, aldi berean, eskatu ahalako garraio-lanetarako baimena ere behar izanez gero zerbitzuren bat eskaintzeko, eta bi horietako edozein eduki ezean, halako zerbitzu-eskaintza ere paragrafo honetan tipifikatutako arau-hausteen artean egongo da.

Kalifikazioa zuzen egite aldera, egitate hauek paragrafo honetan sartzen direla joko da:

a) Berariaz baimenduta duten baino urrunago doazen garraio publikoko zerbitzuak eskaintzea; Euskal Autonomia Erkidego barruan behar du izan.

b) Erregelamenduak agindutako bisatua egin ez duela-eta, baimenik gabe egitea garraio publikoak edo horien jarduera lagungarri eta osagarrietakoren bat, non eta ez den arau-hauste arintzat jo behar, 56.7 artikuluan xedatutakoaren arabera.

c) Bidaiarien garraio-zerbitzu erregularrak antolatzeari, ezartze edo egitea, dagokion emakida edo baimen bereziaren titular izan gabe. Berdin dio zerbitzu horiek norberaren edo beste inoren baliabideak erabiltzea eskaintzen diren eta berdin dio eskatu ahalako garraioetarako baimena edukita ere.

d) Bidaiarien garraio-zerbitzu erregularrak ematea, dagokion aginduzko emakida edo baimen berezirik izan gabe. Berdin dio dena delako enpresa horrek berak erabiltzaileekin kontraturik egiten ez badu ere eta garraioa antolatzen duenaren zuzendaritzapean jardun besterik egiten ez badu ere.

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

**Artículo 53.**– Definición y clasificación de las infracciones

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

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

**Artículo 54.**– Infracciones muy graves

Se consideran infracciones muy graves:

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

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

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

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

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

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

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

e) Erabilera bereziko garraio erregular batean, baimenen berariaz zehazten direnez bestelako pertsona edo taldeak garraiatzea.

f) Garraio pribatu osagarriko baimenen babesean, 2.1 eta 39. artikuluetan berariaz arauturiko baldintzetakoren bat bete gabe ematea zerbitzuak.

g) Eskatu ahalako garraioetarako baimenen babes soilarekin, eta berariaz baimendutako kasuetatik at edo agindutako baldintzak bete gabe, banakakoei kobratzen zaizkien zerbitzuak, ibilbide errepikatua duten zerbitzuak edo zerbitzu turistikoak egitea.

h) Ibilgailuan baimenaren jatorrizko kopia ziurtatua eraman gabe egitea garraio publikoa, edo garraioa legezkoa den kontrolatzeko beharrezkoak diren ziurtagiriak eraman gabe egitea, baimena ematerakoan garraioa zein ibilgailutan egin behar den zehaztu ez bazen.

i) Garraio publikoak baimenik gabe egitea, nahiz eta ibilgailuan hauetakoren bat eraman: iraungitako baimena edo haren kopia, edo ezeztatutako baimena, edo beste edozein arrazoiengatik balioa galdua duena, edo Administrazioari itzulita egon behar zuena legez nahiz erregelamenduz ezarritako araei jarraiki.

j) Garraio publiko bat egitea, garraio horretarako ez beste era bateko garraio batzuetarako gaitasuna ematen duen baimenarekin.

Paragrafo honetan zehaztutako arau-haustea ez da aintzakotzat hartuko artikuluko honetako 2 eta 3. paragrafoetan zehaztutako arau-hausteeekin batera gertatzen bada.

2.– Lege honetako 10. artikuluan ezarritako baldintzetakoren bat bete gabe egitea garraio publikoa edo haren jarduera lagungarri edo osagarrietakoren bat.

3.– Lege honetako 12.2 artikuluan ezarritako baldintzetakoren bat bete gabe egitea garraio publikoa edo haren jarduera lagungarri edo osagarrietakoren bat.

4.– Titularrek titulu gaitzaileak beste norbaiti lagatzea edo beste inoren alde baimentzea, esanda nahiz esan gabe.

5.– Erregelamenduz zehaztutako aldi batez, bidaiari-garraio erregularreko emakidak bertan behera uztea edo emakida horietako zerbitzuak geldirik uztea arrazoirik gabe eta Administrazioak oniritzia eman gabe.

6.– Ikuskatzaileen lanari ezezkia erantzutea edo trabak jartzea, eta, horrenbestez, legez edo erregelamendu bidez agindu zaizkien zereginak osorik edo zatiren

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.– La negativa u obstrucción a la actuación de servicios de inspección que imposibiliten total o parcialmente el ejercicio de las funciones que legal o reglamente-

batean bete ezinik uztea ikuskatzaile horiek, eta garraioa ikuskatzaileek edo garraioa zaintzeko ardura lege emana dutenek adierazitako jarraibideei edo egingindako eskariei batere kasurik ez egitea edo neurri batean bakarrik egitea.

7.– Ibilgailuak gerarazteko edo ibilgailuak eta lokalak zigilatzeako aginduak urratzea edo 58.9 artikuluan zehaztutako eran Administrazioak egingindako errekerimenduei kasurik ez egitea.

8.– Garraioak edo haien jarduera lagungarri edo osagarriren bat egiteko gaitzen duten administrazio-titulak faltsifikatzea, edo titulu horietan agertu behar duten datuetakoren bat faltsifikatzea.

Erantzukizuna, halakoetan, hauena izango da: bai titulua faltsifikatu edo faltsifikatzen nahiz merkaturatzen lagundu dutenena bai baimenik gabeko garraio edo jarduerak zuzitzeko erabili dutenena.

9.– Administrazioak eskari-egileari eman beharreko edozein titulu, egiaztagiri edo agiritarako aurkeztu behar diren agiriak faltsifikatzea, edo agiri horietan agertu behar duten datuetako edozein faltsifikatzea.

10.– Gidatzen emandako denbora eta atsedenean emandako denbora kontrolatzeko tresnan edo tresna horren osagaietakoren batean, edo abiadura-mugatzailan edo ibilgailuan nahitaez instalaturik eraman behar diren kontroleko beste tresna edo baliabide batzuetan eskua sartzea, horien ohiko funtzionamendua aldatzeko, edo, dena delako kontroleko tresna behar bezala ibil ez dadin edo haren neurketak aldatzearen, elementu mekaniko, elektroniko edo beste edonolakoren bat instalatzea; berdin izango dio ikuskapena egiten den anean batzuk eta besteak martxan dauden edo ez.

Erantzukizuna, halakoetan, hauena izango da: hala dena delako tresna horretan eskua sartu dutenena edo esku-sartze horretan, instalatzen edo merkaturatzen lagundu dutenena nola bere ibilgailuetan instalaturik daramatzen garraio-enpresarena.

11.– Ondoren aipatzen diren hauetakoren bat ez edukitzea: gidatzen emandako denbora eta atsedenean emandako denbora kontrolatzeko tresna, abiadura-mugatzaila, tresna horien osagaietakoren bat edo ibilgailuan instalaturik nahitaez eraman beharreko kontroleko beste tresna edo baliabide batzuk.

12.– Erregistroko orriak, gidari-txartelak edo ibilgailuan nahitaez eraman beharreko kontroleko beste elementu edo baliabide batzuk faltsifikatzea; orobat, halakoen edukietan gezurra jartzea edo erregistroko orrian edo gidari-txartelean nahitaez aipatu beharrekoak aldatzea.

Erantzukizuna, halakoetan, hauena izango da: hala faltsifikazioa egin dutenena edo faltsifikazioa egiten,

mentariamente tengan atribuidas, así como la desatención total o parcial a las instrucciones o requerimientos de los miembros de la inspección de transporte o de las fuerzas que legalmente tienen atribuida la vigilancia del transporte.

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

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

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

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

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

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

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

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

La responsabilidad por esta infracción corresponderá tanto a las personas que los hubiesen falsificado o co-

gezurra jartzen edo merkaturatzen lagundu dutenena nola ibilgailuan erabili dituen garraiolariarena.

13.– Enpresak nahitaez eraman behar duen kontularitzako, estatistikako edo kontroleko edozein agiri faltsifikatzea edo agiri horietako datuak faltsifikatzea.

14.– Erabilera orokorreko bidaiari-garraio publiko erregularra egitea, honako gorabeheraren bat tartean dela:

a) Emakida jaso zuen enpresak berak ez ematea zerbitzua, berariaz baimendutako lankidetzakasuetan izan ezik.

b) Ezarritako trafiko, ibilbide, bidaldi edo galekuak ez errespetatzea, non eta hori ez den emakida bertan behera uztea, artikuluko honetako 5. zenbakian zehaztutako moduan.

c) Baten bati txartelik saldu nahi ez izatea edo erositari ibilgailuan sartzen ez uztea, batez ere mugikortasun urria duten pertsonen, baldin eta horretarako lege edo erregelamenduz ezarritako arrazoirik ez badago.

d) Zerbitzua egitea bidaian zehar bidaiariak ibilgailu batetik bestera igaroaraziz arrazoirik gabe.

e) Tarifa-araubidea ez betetzea.

15.– Erabilera bereziko bidaiari-garraio publiko erregularrak egitea, honako gorabeheraren bat tartean dela:

a) Eskola-ume eta adingabeen erabilera bereziko garraioetan, adindun pertsona egoki bat ez izatea –eta ezin da gidariak izan–, adingabeak zaintzeko, eskola-umeen eta adingabeen garraiorako segurtasun-baldintzei buruzko arauetan xedatutakoaren arabera.

b) Eskola-ume eta adingabeen erabilera bereziko garraioetan, adingabe bakoitzak bere lekua edo eserlekua ez izatea, eta atean ondoan behar beste eserleku ez gordetzea mugikortasun urriko pertsonentzat.

c) Errepideko bidaiari-garraio erregular eta erabilera bereziko egitea dagokion baimenean ezinbestekotzat jotako baldintzetako edozein bete gabe, non eta arau-hauste hori ez dagoen berariaz beste era batera tipifikaturik lege honetan.

16.– Eskatu ahalako garraioak egitea, honako baldintza hauek bete gabe:

a) Zerbitzuak ustiatzeko orduan, baimenaren titularrak beregaintasuna izatea, hala ekonomikoa nola zuzendaritzakoa, eta garraioa arriskua bere gain eta galordean kudeatu behar du, bere enpresa-antolakunde bertako langile eta baliabideak erabiliz.

laborado en su falsificación, falseamiento o comercialización, como al transportista que los hubiese utilizado en sus vehículos.

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

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

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

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

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

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

e) El incumplimiento del régimen tarifario.

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

a) En los transportes de uso especial de escolares y de menores, la ausencia de una persona mayor de edad idónea, distinta del conductor, encargada del cuidado de los menores, de acuerdo con lo dispuesto en la normativa sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores.

b) En los transportes de uso especial de escolares y de menores, la no disposición por cada menor de su propia plaza o asiento, así como no reservar las plazas cercanas a las puertas de servicio que sean necesarias para personas de movilidad reducida.

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

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

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

b) Garraio-baimenaren titularrak garraiatzaile-zeregina bere gain hartu beharra baimen horren babespean egiten dituen garraio-kontratu guztietan.

17.– Gidatzeko gehienezko denbora-muga edo etenik gabe gidatzeko gehienezko denbora-muga gainditzea, ehuneko berrogeita hamar baino hein handiagoz, edo atsedenetarako gutxienezko denbora-muga ehuneko hori baino gehiago laburtzea.

18.– Dagokion erregistro-orria edo gidari-txartela ez eramatea gidatze-denbora eta atsedeen-denbora kontrolatzeko tresnan sartuta, hori nahitaezkoa denean; erregistro-orria gidariaren izen-abizenak zehaztu gabe eramatea, edo beste gidari bati dagozkion erregistro-orriak edo txartelak eramatea sarturik.

19.– Arloko legeriaren arabera aginduzkoak diren aseguruak ez hitzartzea.

20.– Gidatze-denbora eta atsedeen-denbora kontrolatzeko tresnako erregistro-orriak, ibilgailuan nahitaez eraman beharrekoak, ez edukitzea.

Arau-hauste honetan egongo da sartuta, orobat, tatkografoa apurtuta dagoenean gidariak eskuz sartu behar dituen bere jardueraren gaineko datuak ez sartzea.

### 55. artikulua.– Arau-hauste larriak

Arau-hauste larriak dira:

1.– Errepideko bidaiari-garraio publiko erregular eta erabilera orokorrekoa egitea, tartean gorabehera hauekoren bat dela:

a) Eskura eduki beharreko gutxienezko ibilgailu-kopurua ez edukitzea, edo ibilgailu horiek ez betetzea emakida-tituluan eskatzen diren baldintzak.

b) Emakida lortu duenak ez betetzea emakidako tituluan jasota dauden eta hitzeman ere berak hitzeman zituen zerbitzu osagarriak.

c) Nahitaezkoa den kasuetan eta ezarritako mugen barruan bidaiarien fardelak doan eramateko betebeharra ez betetzea.

d) Emakida-tituluan baimendutakoa baino eserleku gehiago saltzea ibilgailu bakoitzeko.

e) Errepideko bidaiari-garraio publiko erregular eta erabilera orokorrekoa egitea emakidan edo baimen berezian ezinbestekotzat zehazturiko baldintzetako edozein bete gabe, non eta arau-hauste hori ez den berriaz beste era batera tipifikatu lege honetan bertan.

2.– Garraio-baimen bat iraungitzen denean, ezeztatzen denean, edo legez edo erregelamenduz ezarritako beste arrazoiren bat gertatzen denean, baimen hori berori edo haren kopia bat edo guztiak Administrazioari itzultzeko betebeharra ez betetzea; betiere, de-

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

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

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

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

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

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

### Artículo 55.– Infracciones graves

Se consideran infracciones graves:

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

a) La no disponibilidad sobre el número mínimo de vehículos o el incumplimiento por estos de las condiciones exigidas en el título concesional.

b) La no prestación de los servicios suplementarios ofertados por la persona adjudicataria de la concesión y recogidos en el título concesional.

c) El incumplimiento de la obligación de transporte gratuito del equipaje de los viajeros en los supuestos y hasta el límite en que ello resulte obligatorio.

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

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

2.– El incumplimiento de la obligación de devolver a la Administración una autorización de transporte, o todas o algunas de sus copias, cuando, por haber sido caducada, revocada o por cualquier otra causa legal o reglamentariamente establecida, debiera haber sido de-

na delako agiri horrek baliozkoa den itxura eduki behar du.

3.– Gidaldiak eta atsedenaldiak kontrolatzeko aparatua, abiadura-mugatzailea nahiz horien osagaiak edo ibilgailuan nahitaez eraman beharreko beste kontrol tresna edo bitarteko batzuk ez ibiltzea behar bezala eta hori garraio-enpresari egoztekoa izatea, non eta arau-hauste hori ez den oso larritzat kalifikatu behar 54.10 artikuluan ezarritakoaren arabera.

4.– Gidatzen edo etenik gabe gidatzen eman daitezkeen gehienezko denborak gaintzea ehuneko hogeitau bino hein handiagoan, eta ezarritako atsedenaldien denbora ehuneko hori baino hein handiagoan laburtzea, non eta gaintze eta laburtze horiek ez diren jo behar arau-hauste oso larritzat 54.18 artikuluan ezarritakoaren arabera.

5.– Lanaldi baten baino gehiagotan erregistro-orri berbera erabiltzeagatik erregistroak elkarren gainean piltzea eta, horren ondorioz, datuak irakurtzeko modurik ez egotea.

6.– Gidariak gidaldien eta atsedenaldeen denborak kontrolatzeko orrietan edo erregistro-orrietan hainbat datu eskuz sartzeko betebeharra ez betetzea, betebehari hori legez edo erregelamenduz ezarrita dagoen kasuetan, betiere ez baldin bada arau-hauste hori oso larritzat jo behar lege honetako 54. artikuluko 19 eta 21. paragrafoetan ezarritakoaren arabera, edo arintzat 56.4 artikuluan aurreikusitako gorabeherak tartean direlako.

7.– Lanaldi bakar batean pertsona berak erregistro-orri bat baino gehiago erabili izana atsedenaldiak eta gidaldiak kontrolatzeko aparatuan, ibilgailua aldatu eta lehenbiziko ibilgailuaren aparatuan erabilitako erregistro-orria bigarren ibilgailuan erabiltzeko homologatuta ez dagoenean izan ezik.

8.– Ikuskaritza-zerbitzuen lana era larrian oztopena, non eta arau-hauste hori ez den oso larritzat kalifikatu behar 54.6 artikuluan ezarritakoaren arabera.

9.– Gidaldiak eta atsedenaldiak kontrolatzeko aparatuko erregistro-orriak, enpresaren egoitzan Administrazioaren eskura gorde beharrekoak, ez edukitzea.

10.– Garraio pribatu bat baimenik gabe egitea, lege honen arabera baimena aginduzkoa denean, non eta arau-hauste hori ez den arintzat kalifikatu behar 56.8 artikuluan xedatutakoaren arabera.

Baimenik ez duela joko da erregelamenduak agintzen duen bisatua egin ez bada, are 60.4 artikuluan araututakoagatik gertatzen bada ere.

vuelta, siempre que el documento de que se trate conserve apariencia de validez.

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

4.– El exceso superior al veinte por ciento en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida, así como la minoración superior a dicho porcentaje en los periodos de descanso establecidos, salvo que dicho exceso o defecto deba ser considerado infracción muy grave, de conformidad con lo previsto en el artículo 54.18.

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

6.– El incumplimiento por parte del conductor de la obligación de realizar por sí mismo determinadas entradas manuales o anotaciones en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o en las hojas de registro, en aquellos supuestos en que tal obligación se encuentre reglamentariamente establecida, salvo que deba calificarse como muy grave de conformidad con lo establecido en los apartados 19 y 21 del artículo 54, o como leve por darse las circunstancias previstas en el artículo 56.4.

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

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

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

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

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

11.– Garraio-zerbitzu publikoak bitartekaritzan aritzeko baimenik ez duten pertsona fisiko edo juridikoentz bitartez egitea. Zernahi gisaz ere, horrela jarduten den bitartekariari zehapena ezarri ahal izango zaio 54.1 artikuluan aurreikusitakoaren arabera.

12.– Baimenik gabeko bitartekaritza-jardueretarako elkar hartzea edo lokal edo establezimendu publikoetan –dena dela leku horien helburua– baimenik gabeko bidaiarien garraio-zerbitzuetarako txartelak saltzeko elkar hartzea. Lokal hori atxikita dagoen industria edo zerbitzuaren titularrarena izango da erantzukizuna.

13.– Baimenik gabeko bidaiarien garraio-zerbitzuetarako bidaiaria-txartelak saltzea eta, oro har, baimenik gabeko zerbitzu edo jardueren inguruan bitartekaritzan aritzea; zernahi gisaz ere, arau-hauste hori oso larritzat jo ahal izango da 54.1 artikuluan arabera, arau-haustea bitartekaritza-jardueretarako titulu gaitzailerik ez badauka.

14.– Ezarritako egutegia bete gabe jardutea errepideko bidaiari-garraio publiko erregular eta erabilera orokorrekoan.

15.– Erregelamenduz ezarritako tarifa-araubidea ez betetzea, non eta ez den arau-hauste oso larritzat kalifikatu behar 54.15.e) artikuluan ezarritakoaren arabera, erabilera orokorreko garraio publiko erregular bat izateagatik.

16.– Bidaiarien garraio-zerbitzu publiko erregular eta erabilera orokorrekoen linea-buruetan hamabost minutu baino gehiagoko atzerapenak gertatzea behin eta berriro, erregelamenduz ezarritako baldintzen arabera.

17.– Nahitaez bete behar diren kontrol, estatistika edo kontabilitate agirietan, ezinbestekoak diren datuak edo tramiteak falta izatea, agiri horiek ezkutatzea edo behar bezala ez gordetzea, edota horien edukia Administrazioari jakinarazteko betebeharra ez betetzea nahiz eginbehar horretan atzeratzea, erregelamenduak horren inguruan xedatutakoa bete gabe; betiere, arau-hauste hori ez bada oso larritzat jo behar 54. artikuluko 6, 14, 19 edo 21. paragrafoetan xedatutakoaren arabera.

Betiere, paragrafo honetan egongo da sartuta erreklamazio-orriak ez edukitzea, edo erabiltzaileari horiek ez ematea edo erabiltzeko trabak jartzea, edota Administrazioari erreklamazioak ezkutatzea.

18.– Garraioa kontratatzea behar bezalako baimenik ez duten garraiolari edo bitartekariekin.

19.– Autobus-geltokien emakida-titulu, baimen edo ustiapen-erregelamenduetan ezarritako baldintzak ez betetzea.

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

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

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

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

15.– El incumplimiento del régimen tarifario reglamentariamente establecido, salvo que por tratarse de un transporte público regular de uso general deba calificarse como infracción muy grave de conformidad con lo establecido en el artículo 54.15.e).

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

17.– La carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales de la documentación de control, estadística o contable cuya cumplimentación resulte obligatoria, así como la ocultación o falta de conservación de la misma y demora injustificada de la puesta en conocimiento o no comunicación de su contenido a la Administración, incumpliendo lo que al efecto de determine reglamentariamente, salvo que deba ser calificada como infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los apartados 6, 14, 19 o 21 del artículo 54.

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

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

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

20.– Irisgarritasuna sustatzeari eta oztopoak kentzeari buruz aplikatu beharreko xedapenak betetzen ez dituzten ibilgailuetan ematea bidaiari-garraio publiko-ko zerbitzuak mugikortasun urria duten pertsoneri.

21.– Aurreko artikuluan aurreikusitako arau-haustetako edozein, bere izaera, gertatzeko era edo gorabeherengatik oso larritzat kalifikatu behar ez denean; gorabehera horiek gertatu izana justifikatu egin behar da, eta dagokion ebazpena arrazoitu.

#### 56. artikulua.– Arau-hauste arinak

Arau-hauste arintzat joko dira:

1.– Lege honetako 16. artikuluan aipatutako erregistroan agertu beharreko datu edo zehaztasunen bat jakinarazi ez izana, orobat datu edo zehaztasun horiek beste arrazoren batengatik jakinarazi behar bazaizkio Administrazioari, erregelamendu bidez ezarritakoaren arabera.

2.– Gidatzen edo etenik gabe gidatzen eman daitekeen gehienezko aldia gaintitzea, orobat ezarritako atsedenaldeen denbora laburragotzea, non eta hori ez den arau-hauste larri edo oso larritzat jo behar.

3.– Homologatu gabeko erregistro-orriak baliatzea, edo erabilitako kontrol-tresnarako egoki ez direnak erabiltzea; orobat, epez igarotako gidari-txartela erabiltzea.

4.– Gidatzen emandako denbora eta atsedenaldea kontrolatzeko tresnetan edo erregistro-orrietan gidariak berak eskuz sartu beharreko datu edo oharrak ez sartzeta, betiere betebeharrak hori erregelamenduz ezarrita badago, eta, dagozkion ohar eta datu horiek eskuz sartu ez arren, takografotik bertatik edo aurreko eta ondoko erregistro-orrietatik datu eta ohar horiek nolakoak behar zuten ateratzerik badago.

5.– Arauak aginduta erabiltzaileen aurrean nahitaez ikusgai jarri beharrekoak diren errotulu edo oharrazpenak ez edukitzea.

6.– Banaka ordaindutako jarlekua kontratatu duten bidaiarien herri arteko garraioetan, bidaia-txartela emateko betebeharrak ez betetzea, bidaia-txartela nahitaezkoak diren datuak gabe ematea edota hura emateko edo itzultzeko ezarritako arauak ez betetzea.

7.– Garraio publiko edo pribatuetan edo horien lagungarri edo osagarri diren jardueretan aritzea horretarako aginduzko baimenik gabe; arau-hauste arina izango da baldin eta zehapen-espeditentearen hasiera jakinarazi eta gehienez hamabost eguneko epearen barruan eskatu bada baimen hori, hura eskuratzeko beharrezkoak diren eskakizun guztiak betetzen direla egiaztatuta.

8.– Garraio publikoan edo pribatuan jardutea, jarduera horretarako legezko gaitasuna egiaztatzeke eta garraio-mota zehazteko eskatzen diren agiri formalak

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

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

#### Artículo 56.– Infracciones leves

Se consideran infracciones leves:

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

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

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

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

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

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

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

8.– La realización de transportes públicos o privados sin llevar a bordo del vehículo la documentación formal que acredite la posibilidad legal de prestarlos o

ibilgailuan eraman gabe; betiere, arau-hauste hori larritzat edo oso larritzat jotzekoa ez bada, lege honetako 54.1 eta 55.10 artikuluetan xedatutakoaren arabera.

9.– Erabilera bereziko bidaiari-garraio publiko erregularrean jardutea, ezarritako ibilbideari jarraitu gabe edo ezarritako egutegi, ordutegi, bidaldi, geraleku nahiz erabilera berezirako baimenean ezarritako eskakizunen bat begiratu gabe.

10.– Bidaiarien garraioan, enpresako langileek garraioak erabiltzen dituzten pertsoneri begirunerik ez gordetzea, hitzez nahiz egitez.

11.– Eskola-garraioan nahiz adingabekoen garraioan, garraio-enpresa kontratatu duen erakundeak ez eskatzea hari garraioen segurtasuna arautzen duten arauak jarraituz eskatu beharrekoak diren agiri eta egiaztagiriak. Halaber, ibilgailuak ikastetxean nola gelditu behar duten eta ikasleek ibilgailuetara nola sartu eta horietatik nola irten behar duten ezartzen duten berariazko betebeharrak ez betetzea, aplikatzekoa den araudian ezarritako eran. Garraioa kontratatu duen erakundeak izango du horren erantzukizuna, edo garraio-enpresak, baldin eta berak kontratatu badu bidaian laguntzeko pertsona.

12.– Errepideko bidaiari-garraio erregularrean jardutea, erabilera orokor nahiz berezikoan, emakidaren tituluan edo baimen berezian nahitaezko ez diren baldintzetako edozein bete gabe, betiere lege honek ez badu ez-betetze hori beste inolabait tipifikatzen berariaz.

13.– Emandako baimenaren arabera ibilgailuak egin ahal dituen garraioen izaera edo moten adierazgarri diren ezaugarri edo errotuluak, indarrean den araudiak eskatutakoak, ez edukitzea, edo ibilgailuan ikusteko moduko lekuan ez eramatea, edota nekez ikusteko eran eramatea; ezaugarri horiek era ezegokian erabiltzea, edo baimenik gabeko lurralde-eremuari edo garraio-motari dagokion ezaugarria eramatea ibilgailuan ikusgai.

14.– Garraio-erabiltzaileari, erregelamenduz zehaztutako kopuruaren barruan, txanpon edo bileteen kanbiorik ez ematea.

15.– Erabiltzaileek ez betetzea zerbitzuaren erabileraren gainean 9. artikuluan ezarritako arauak, betiere betebeharrak horiek aipatzen dituzten arauak ez badituzte berariaz larritzat jotzen arau-hauste horiek.

16.– Garraioa inoren ibilgailuekin egitea, ibilgailu horiek erabili ahal izateko legeak eskatzen dituen betekizunak bete gabe; edo, legeak horretarako ezarritako kasuetatik kanpo edo lege ezarritako betekizunak bete gabe, beste garraiolari batzuei errentan hartutako

que resulte exigible para la determinación de la clase de transporte que se está realizando, salvo que dicha infracción deba ser calificada como muy grave o grave conforme a lo dispuesto en los artículos 54.1 y 55.10 de la presente ley.

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

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

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

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

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

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

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

16.– La realización del transporte con vehículos ajenos sobre los que no se tengan las condiciones de disponibilidad legalmente exigibles, así como utilizar para el transporte un vehículo arrendado a otros transportistas o utilizar la colaboración de estos fuera de los su-

ibilgailua erabiltzea, edo haien lankidetzaz baliatzea garraioa egiteko; betiere, arau-hauste hori, 54. artikulua-ren 1. paragrafoan xedatutakoaren arabera, oso larritzat jo behar ez baldin bada. Berei dagozkien betebeharrak bete gabe lankidetzaz eskaintzen duten enpresek ere arau-hauste berbera egingo dute.

17.- Aurreko artikuluetan aipatzen diren arau-hausteak, beren izaera, jazotzeko era edo ezaugarriengatik larritzat jo behar ez direnean; arau-hausteak ezaugarri horiek izan baditu, frogatu egin beharko da, eta dago-kion ebazpena arrazoitu egin beharko da.

#### 57. artikulua.- Zehapenak

1.- Aurreko artikuluetan tipifikatutako arau-hausteengatik ezarri beharreko zehapenak mailakatu egingo dira ezaugarri hauen arabera: arau-hausteak gizartean duen eragina, nahita egin den edo ez, eragindako kalteen izaera, legez kontra ateratako onura zenbatekoa den eta arau-haustea ohikoa den edo behin baino gehiagotan egin den. Arau eta kopuru-muga hauen arabera ezarriko dira zehapenak:

a) Lege honetako 56. artikuluko 13, 14, 15 eta 16. zenbakietan zehaztutako arau-hausteak ohartarazpenaren bidez edo/eta 200 eurorainoko isunen bidez zehatuko dira.

b) Lege honetako 56. artikuluko 7, 8, 9, 10, 11 eta 12. zenbakietan zehaztutako arau-hausteak 201 eta 300 euro arteko isunen bidez zehatuko dira.

Aurreko a) letran adierazitako arau-hausteak zenbateko horrextako isunekin zehatuko dira, baldin eta, arau-hausteen arduradunari, administrazio-bidea amaitzen duen ebazpenaren bitartez, zehapena ezarri bazaio lehenago, aurreko hamabi hilabeteetan beste arau-hauste bat egin izateagatik lege honetan zehaztutako oso larrien artekoa.

c) Lege honetako 56. artikuluko 1, 2, 3, 4, 5 eta 6. zenbakietan zehaztutako arau-hausteak 301 eta 400 euro arteko isunen bidez zehatuko dira.

Aurreko b) letran adierazitako arau-hausteak zenbateko horrextako isunarekin zehatuko dira, baldin eta, arau-hausteen arduradunari, administrazio-bidea amaitzen duen ebazpenaren bitartez, zehapena ezarri bazaio lehenago, aurreko hamabi hilabeteetan beste arau-hauste bat egin izateagatik lege honetan zehaztutako oso larrien artekoa.

d) Lege honetako 55. artikuluko 18, 19 eta 20. zenbakietan ezarritako arau-hausteak 401 eta 1.000 euro bitarteko isunen bidez zehatuko dira.

Aurreko c) letran adierazitako arau-hausteak zenbateko horrextako isunekin zehatuko dira, baldin eta, arau-hausteen arduradunari, administrazio-bidea amaitzen duen ebazpenaren bitartez, zehapena ezarri bazaio lehenago, aurreko hamabi hilabeteetan beste arau-hauste bat egin izateagatik lege honetan zehaztutako oso larrien artekoa.

puestos o incumpliendo las condiciones legalmente establecidas, salvo que deba ser considerada infracción muy grave, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 54. En idéntica infracción incurrirán las empresas que actúen como colaboradoras, incumpliendo las obligaciones que les afecten.

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

#### Artículo 57.- Sanciones

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

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

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

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

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

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

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

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

e) Lege honetako 55. artikuluko 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 eta 17. zenbakietan zehaztutako arau-hausteak 1.001 eta 1.500 euro arteko isunen bidez zehatuko dira.

Aurreko d) letran adierazitako arau-hausteak zenbaito horrexetako isunekin zehatuko dira, baldin eta, arau-hausteen arduradunari, administrazio-bidea amaitzen duen ebazpenaren bitartez, zehapena ezarri bazaio lehenago, aurreko hamabi hilabeteetan beste arau-hauste bat egin izateagatik, idatz-zati berean tipifikatutako larrietakoa edo lege honetan zehaztutako oso larrietakoa.

f) Lege honetako 55. artikuluko 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 eta 8. zenbakietan zehaztutako arau-hausteak 1.501 eta 2.000 euro arteko isunen bidez zehatuko dira.

Aurreko e) letran adierazitako arau-hausteak zenbaito horrexetako isunekin zehatuko dira, baldin eta, arau-hausteen arduradunari, administrazio-bidea amaitzen duen ebazpenaren bitartez, zehapena ezarri bazaio lehenago, aurreko hamabi hilabeteetan beste arau-hauste bat egin izateagatik, idatz-zati berean tipifikatutako larrietakoa edo lege honetan zehaztutako oso larrietakoa.

g) Lege honetako 54. artikuluko 20. zenbakian zehaztutako arau-hausteak 2.001 eta 3.300 euro bitarteko isunen bidez zehatuko dira.

Aurreko f) letran adierazitako arau-hausteak zenbaito horrexetako isunekin zehatuko dira, baldin eta, arau-hausteen arduradunari, administrazio-bidea amaitzen duen ebazpenaren bitartez, zehapena ezarri bazaio lehenago, aurreko hamabi hilabeteetan barruan beste arau-hauste bat egin izateagatik, idatz-zati berean tipifikatutako larrietakoa edo lege honetan zehaztutako oso larrietakoa.

h) Lege honetako 54. artikuluko 14, 15, 16, 17, 18 eta 19. zenbakietan zehaztutako arau-hausteak 3.301 eta 4.600 euro arteko isunen bidez zehatuko dira.

Aurreko g) letran adierazitako arau-hausteak zenbaito horrexetako isunekin zehatuko dira, baldin eta, arau-hausteen arduradunari, administrazio-bidea amaitzen duen ebazpenaren bitartez, zehapena ezarri bazaio lehenago, aurreko hamabi hilabeteetan beste arau-hauste bat egin izateagatik, lege honetan zehaztutako oso larrietakoa.

i) Lege honetako 54. artikuluko 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 eta 13. zenbakietan zehaztutako arau-hausteak 4.601 eta 6.000 euro arteko isunen bidez zehatuko dira.

Aurreko h) letran adierazitako arau-hausteak zenbaito horrexetako isunekin zehatuko dira, baldin eta, arau-hausteen arduradunari, administrazio-bidea amaitzen duen ebazpenaren bitartez, zehapena ezarri bazaio lehenago, aurreko hamabi hilabeteetan beste arau-hauste bat egin izateagatik lege honetan zehaztutako oso larrietakoa.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

j) Aurreko i) letran adierazitako arau-hausteak 6.001 eta 18.000 euro arteko isunekin zehatuko dira, baldin eta, arau-hausteen arduradunari, administrazio-bidea amaitzen duen ebazpenaren bitartez, zehapena ezarri bazaio lehenago, aurreko hamabi hilabeteetan beste arau-hauste bat egin izateagatik lege honetan haztutako oso larrietakoa.

k) Lege honetako 55.21 eta 56.17 artikulua aplikatu behar direnean, dagozkiekeen isunen zenbatekoak d), e) eta f) eta a), b) eta c) idatz-zatietan ezarritako mugen artean izango dira, hurrenez hurren.

2.– Dagozkion zehapenak ezartzeak ez du kenduko eragindako kalte eta galerak ordaintzeko izan daitekeen obligazioa.

#### 58. artikulua.– Neurri osagarriak

1.– Lege honetako 54. artikuluko 2. zenbakian ezarritako arau-haustea eginez gero, arau-hausleari, dagozkion isuna ezartzeaz gain, baliogabetu egingo zaizkio eskuratuak zituen baimenak, bete ez dituen betekizun horiek betetzea eskatzen zutenak.

2.– Lege honetako 54. artikulua 3. zenbakian ezarritako arau-haustea eginez gero –12.2 artikuluan ezarritako betekizunak bete ezean egiten da arau-hauste hori–, arau-hausleari, isuna ezartzeaz gain, baliogabetu egingo zaizkio titular gisa dituen baimen eta kopia ziurtatuak; behar adina baimen baliogabetuko zaizkio, hain zuzen ere, horiek eskuratu eta atxiki ahal izateko betekizunak betetzearen eta baimenen kopuruaren artean erregelamenduak eskatuta egon behar duen oreka berrezartzeko behar adina. Alabaina, dena delako betekizuna ez betetze horren mailak arau-hauslearen garraio-jarduera osoaren zati handi bati eragiten badiu, bete gabe utzitako betekizun hori betetzea eskatzen zuten baimen guzti-guztiak, titular gisa dituenak, baliogabetu egin ahal izango zaizkio. Dena den, arau-hauste hori hamabi hilabetean bi aldiz egiten bada, arau-hausleari, isuna ezartzeaz gain, baliogabetu egingo zaizkio titular gisa dituen baimen guzti-guztiak.

3.– Lege honetako 54. artikulua 4. zenbakian ezarritako arau-haustea eginez gero, dagozkion isuna ezartzeaz gain, garraio-enpresari baliogabetu egingo zaizkio Administrazioak emanda titular gisa dituen baimen eta kopia ziurtatuak, erabilitako baimenaren mota berekoak diren kopia guzti-guztiak.

4.– Lege honetako 54. artikuluko 5. zenbakian ezarritako arau-haustea eginez gero, dagozkion isuna ezartzeaz gain, dena delako emakida iraungitzat joko da, eta erabilera orokorreko bidaiari-garraio publiko erregularerako emakida edo baimenen titular izateko gaitasunaz bost urterako gabetua izatea ekarriko dio arau-

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

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

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

#### Artículo 58.– Medidas accesorias

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

2.– La comisión de la infracción prevista en el número 3 del artículo 54, para el supuesto de que se incumpliesen los requisitos exigidos en el artículo 12.2, llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de tantas autorizaciones o copias certificadas de las que fuese titular la persona infractora como resulte preciso a fin de restablecer el equilibrio reglamentariamente exigido entre el número de autorizaciones y cumplimiento de las condiciones requeridas para su obtención y mantenimiento. No obstante, cuando el nivel de incumplimiento del requisito de que se trate afectase a una parte importante del conjunto de la actividad de la persona infractora, podrá implicar la pérdida de validez de todas aquellas autorizaciones de que fuese titular para cuya obtención resultase exigible aquél. En todo caso, cuando esta infracción se cometiese por segunda vez en el espacio de doce meses, la sanción pecuniaria irá siempre acompañada de la pérdida de validez de la totalidad de autorizaciones de que fuese titular la persona infractora.

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

4.– La comisión de la infracción prevista en el número 5 del artículo 54 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la declaración de caducidad de la concesión de que se trate y la inhabilitación para ser titular de ninguna concesión o autorización de transporte público regular de viajeros de uso

hausleari. Horrez gain, gaitasunez gabetutako enpresak ezin izango du eduki era horretako emakida edo baimenak eskuratu nahi dituen beste enpresa batzuen kapitallean zatirik handiena.

5.– Lege honetako 54. artikulua 1 eta 8. zenbakietan zehaztutako arau-haustek eginez gero, dagokion isuna ezartzeaz gainera, garraiorako erabilitako ibilgailuak zigilatu egin ahal izango dira, edo jarduera egin izan den lokala itxi, kasu bietan ere gehienez urtebetetarako; hala ere, soldatak edo bidezko izan litezkeen kalte-ordainak ordaindu egin beharko dira, eta hori bermatzeko neurriak hartu.

6.– Baldin eta lege honetako 54. artikuluko 10. zenbakian zehaztutako arau-haustean baimena duten tallerrek esku hartu badute, dagokion isuna ezartzeaz gain, eskumena duen erakundeari baimen horiek kentzeko eskatuko zaio.

7.– Baldin eta zehapen-ebazpenean irizten bazaio 54. artikulua 14 eta 15. zenbakietan zehaztutako betekizunak behin eta berriro utzi direla bete gabe, ebazpen horretan, lege honen arabera dagozkiokeen isunak ezartzeaz gain, beste hau ere erabaki daiteke: dena delako emakida edo baimen berezia iraungitzat jotzea, eta fiantza galdutzat ematea; hala ere, soldatak ordaindu egin beharko dira, bai eta dagozkiokeen kalte-ordainak ere. Era berean, zehapen-ebazpen batean irizten bazaio 54. artikulua 16. zenbakian zehaztutako betekizunak behin eta berriro utzi direla bete gabe, arau-hausleari balio gabetu egingo zaizkio titular gisa dituen baimen guztiak.

Paragrafo honetan zehaztutako ondorioetarako, honako kasuetan joko da ezbetetzea behin eta berriro gertatu dela: administrazio-bidea amaitzen duten ebazpenen bidez, dena delako garraio-enpresari, urtebeteko epearen barruan, zehapenak ezarri zaizkionean, 54. artikuluko 14, 15 eta 16. zenbakietan ezarritakoa hautsiz hiru arau-hauste oso larri edo gehiago egin izateagatik.

8.– Baldin eta inork, urtebeteko epearen barruan, 54. artikuluko 1, 2, 3, 4 eta 5. zenbakietan zehaztutako arau-hausteen arteko bi edo gehiago egiten baditu, garraio-jarduerarako edo garraioaren jarduera osagarri eta lagungarrietarako baimen edo emakida oren titular izateko gaitasunaz gabetua izango da, eta orobat horrelako baimen eta emakiden titular diren enpresen administrazio-kontseilu edo pareko organoetan parte hartzeko gaitasunaz. Gaitasunez gabetuta egongo den aldi horretan, gaitasunez gabetuak ezingo dio bere lanbide-jakitarea eskaini garraioan edo garraioaren jardura lagungarri edo osagarrietan aritzen den ezein enpresari.

Gaitasun-gabetze horren ondorioz, iraungi egingo dira araua hautsi duen enpresak titular gisa dituen emakidak, eta baimenak baliorik gabe geldituko, betiko.

general de nueva creación en el plazo de cinco años. La empresa inhabilitada tampoco podrá tener una participación mayoritaria en el capital de ninguna otra que pretenda acceder a la titularidad de algunas de tales concesiones o autorizaciones.

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

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

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

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

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

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

Artikulu honetan aipatutako berrerortze hori gertatzekotan, administrazio-bideko ebazpen irmoaren bidez ezarriak behar dute izan berortzeari buruz aintzat hartutako zehapenek. Gaitasunez gabetua egoteko aldia ebazpen irmo horietako azkena eman eta hurrengo egunetik hasiko da neurtzen.

9.- Baldin eta 54. artikuluko 10 eta 11. zenbakietan edo 55. artikuluko 1.a), 1.b) eta 3. zenbakietan tipifikatutako arau-hausteetakoren bat egin dela jakiten bada, zehapen-espeditarean jakinarazpenarekin batera errekerimendu bat egingo zaio jarduera horretan titular gisa ari denari, hilabeteko epearen barruan dena delako arau-haustea eragin duen akatsa zuzen dezan; zuzentzen ez bada, beste zehapen-espedita bati ekingo zaio 54. artikuluan 7. zenbakian tipifikatutako arau-haustea egiteagatik, eta aurreko espeditetik bereiz izapidetuko da.

#### 59. artikulua.- Preskripzioa

1.- Arau-hauste oso larriek hiru urteren buruan dute preskripzioa, larriek bi urteren buruan eta arinek urtebeteren buruan.

2.- Arau-hauste oso larriengatik ezarritako zehapenek hiru urteren buruan dute preskripzioa, arau-hauste larriengatik ezarritakoek bi urteren buruan, eta arau-hauste arinengatik ezarritakoek urtebeteren buruan.

3.- Hala arau-hausteen nola ezarritako zehapenen preskripzio-epea neurtzeari dagokionez, bai eta epea eten eta berriz hasteari dagokionez ere, otsailaren 20ko 2/1998 Legeak agindutakoari jarraituko zaio.

#### 60. artikulua.- Eskumena eta prozedura

1.- Lege honetan zehaztutako zehapenak horretarako eskumena duten administrazio-organoez ezarriko dituzte, 4. artikuluan xedatutakoaren arabera.

Edozelan ere, baimena eman zuen Administrazioak berak ezarriko du baimena kentzeko zehapena.

2.- Lege honetan aipatutako zehapenak ezarri eta betearazteko prozedura otsailaren 28ko 2/1998 Legean xedatutakoaren arabera izango da.

Baldin eta 54. artikuluko 1, 4, 6, 8 eta 10. paragrafoetan ezarritakoaren arabera salatu beharreko arau-hausteetakoren bat antzematen bada errepidean gertatzen ari delarik, edota, gidaldiaren muga 54. artikuluko 17. paragrafoan, 55. artikuluko 4. paragrafoan edo 56. artikuluko 2. paragrafoan tipifikatutako eran gainditu dela antzematen bada, hiru horietako azken kasuan ibilgailua helburura iristeko 30 kilometro baino bide luzeagoa gelditzen delarik, kasu horietan, berehala gerarazi egin behar da ibilgailua arau-haustea eragin duten arrazoiak ezabatu bitartean, segurtasunagatik komeni ez denean izan ezik. Horretarako, lurreko garraio-

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

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

#### Artículo 59.- Prescripción

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

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

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

#### Artículo 60.- Competencia y procedimiento

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

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

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

Cuando durante su comisión en carretera sean detectadas infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los apartados 1, 4, 6, 8 y 10 del artículo 54 o bien alguno de los excesos en el tiempo de conducción tipificados en los apartados 17 del artículo 54, 4 del artículo 55 o 2 del artículo 56, siempre que en el último de estos tres supuestos la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino sea superior a 30 kilómetros, deberá ordenarse la inmediata inmovilización del vehículo hasta que se superen los motivos determinantes de la infracción, salvo que concurran circunstancias ligadas a la seguridad

ko ikuskatzaileek edo garraio hori zaintzeko eginkizuna legez emana duten eta esku hartzen duten indarretako agenteek ibilgailuaren agiriak eta dagokion baimena hartu eta atxiki egingo dituzte, ibilgailua gerarazi beharra eragin zuten hutsegiteak zuzendu bitartean; dena dela, garraio-enpresarena berarena izango da ibilgailua eta ibilgailuaren gauzak zaintzeko erantzukizuna.

Berdin jokatuko da esku hartzen duen ikuskaritzak garraioaldian gidaldien eta atsedendaldien denbora kontrolatzeko tresnan erabilitako erregistro-orria hartu eta enpresak haren ordezkari bat ibilgailuan eramateko betebeharra bete ez badu.

Era berean, errepidean arau-hauste diren jokabideak antzematen direnean eta jokabide horiek segurtasunerako arriskua eragin dezaketenean, gerarazi egin ahal izango da ibilgailua.

Ibilgailua gerarazten denean, Administrazioak bidaiariari ahalik eta eragozpen gutxien jasanarazteko beharrezkoak diren neurriak har ditzake, baldin eta gerarazitako ibilgailuaren jabe den garraio-enpresak hartu ez baditu. Neurri horiek eragindako gastuak garraio-enpresaren kontura izango dira beti.

3.- Arau-hausteetan kapitulu honetan aipatutako berrerortze eta ohikotasun kasuak gertatzen diren etz egiaztatze aldera, lege honetan tipifikatutako arau-hausteengatik hasitako zehapen-prozedura orotan, Garraiolarien Erregistroan galdetu beharko da, lehenago bererrerortzea edo ohikotasuna eragin dezakeen zehapenik ezarri denetz jakiteko.

Lege honetan ezarritako arau-hausteak zehatzeko eskumena duten herri-administrazioetako organoek 16. artikuluan aipatutako Garraiolarien Erregistroari jakinarazi beharko dizkiote ezarritako zehapenak, zehapenezazpen irmoa ematen denetik kontatzen hasi eta 30 eguneko epearen barruan, dagokion idatzoharra egin dadin.

4.- Lege honetan zehaztutako isunak, administrazio-bideko ebazpen irmoaren bidez ezarritakoak, ordaindu egin beharko dira, nahitaez, edozein eratako garraiorako edo garraioaren jardura lagungarri edo osagarriarako behar diren bisatu eta titulu gaitzaileak esleituko badira; orobat, arau-haustek titular gisa dituen bisatu eta titulu gaitzaileak eskualdatzeko edo horietan aldatzeko egin ahal izateko.

que aconsejen no hacerlo en el caso concreto de que se trate. A tal efecto, el personal de inspección de transporte terrestre o agentes de las fuerzas actuantes que legalmente tienen atribuida la vigilancia del mismo habrán de retener la documentación del vehículo, así como la correspondiente autorización, hasta que se subsanen las causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo, en todo caso, responsabilidad de la empresa transportista la custodia del vehículo y sus pertenencias.

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

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

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

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

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

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

## XEDAPEN GEHIGARRIAK

**Lehenbizikoa.**— Jatorria eta helburua Euskal Autonomia Erkidegoan duten garraio-zerbitzu erregularrei, beste autonomia-erkidego baten lurraldean zehar igaro behar dutenean, autonomia-erkidego horretan trafikoa debekatuta dagoela, lege honetako arauak aplikatuko zaizkie.

**Bigarrena.**— Autonomia Erkidegoaren lurralde-eremua gaingitzen duten garraio emakida edo zerbitzuei dagokienez, horien gainean Estatuko Administrazioarekin egin diren edo egingo diren hitzarmenetan esleitzen zaizkien eskumenak izango dituzte foru-aldundiek.

**Hirugarrena.**— Eusko Jaurlaritzaren Kontseiluari baimena ematen zaio isunen zenbatekoa kontsumoko prezioen indizearen bilakaeraren arabera doitu dezan.

## XEDAPEN IRAGANKORRAK

**Lehenbizikoa.**— Lege honetan aurreikusitako erregelamendu bidezko garapena egiten ez den artean, arlo honetan indarrean diren arauak aplikatuko dira, legearen kontra ez doazen neurrian.

**Bigarrena.**— Bidaiarien garraio erregularreko zerbitzu publikoko emakidek, lege hau onartu aurretik esleitutakoek, indarrean jarraituko dute esleitu zirenean ezarritako epea bete arte, eta bitartean lege honetan ezarritako araubidearen pean izango dira.

## XEDAPEN INDARGABETZAILEA

Indarrrik gabe uzten dira Lege honen aurka doazen maila bereko edo apalagoko legezko xedapen guztiak.

## AZKEN XEDAPENA

Lege hau Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratu eta biharamunean hasiko da indarra izaten.

Beraz, Lege honi men egiteko eta men eginarazteko agintzen diet, norbanako zein agintari direla, Euskadiko herritar guztiei.

Vitoria-Gasteiz, 2004ko martxoaren 23a.

Lehendakaria,  
JUAN JOSÉ IBARRETXE MARKUARTU.

## DISPOSICIONES ADICIONALES

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

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

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

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS

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

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

## DISPOSICIÓN DEROGATORIA

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

## DISPOSICIÓN FINAL

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

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

Vitoria-Gasteiz, a 23 de marzo de 2004.

El Lehendakari,  
JUAN JOSÉ IBARRETXE MARKUARTU.