

TEMA 4

EL CONDUCTOR PROFESIONAL: CONCEPTOS Y NORMATIVA

- Conceptos generales
- Normativa de tráfico
- Tiempos de trabajo
- Certificado de aptitud profesional
- Ley de ordenación de los transportes terrestres
- Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial
- Reglamento general de circulación
- Reglamento general de conductores
- Cursos de sensibilización y reeducación vial
- Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial
- Reglamento general de vehículos
- Código penal: delitos contra la seguridad vial

CONCEPTOS GENERALES

Se entiende por conductor profesional, a efectos de lo dispuesto en la presente Ley, toda persona provista de la correspondiente autorización administrativa para conducir, cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos a motor dedicados al transporte de mercancías o de personas, extremo que se acreditará mediante certificación expedida por la empresa para la que ejerza aquella actividad, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa de la cotización a la Seguridad Social como trabajador de dicha empresa.


Si se trata de un empresario autónomo, la certificación a que se hace referencia en el párrafo anterior será sustituida por una declaración del propio empresario.

NORMATIVA DE TRÁFICO.


Partimos de la base, que la normativa de Tráfico existente es igualmente aplicable a las que deben tener los conductores de la EMT, en la circulación urbana.


Las condiciones de trabajo son uno de los aspectos que se contemplan en el entorno social de una persona, por lo que todo lo que a éste se refiere está regulado por la Administración.


Las normativas aplicables en lo que se refiere al control de los vehículos, los tiempos de conducción y descanso, la regulación de las jornadas y la formación de conductores se recogen en los siguientes documentos:


 Reglamento 3821 /1985, relativo al aparato de control en el sector de transportes por carretera.


 Real Decreto 1561 /1995, sobre jornadas especiales de trabajo.

 Directiva 2002/15/CE, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera.

 Reglamento 561 /2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.

 LOTT y ROTT, Ley y Reglamento, respectivamente, de ordenación de los transportes terrestres, actualizados en 2013.

 Real Decreto 640/2007, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre los tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera.

 Real Decreto 1032/2007, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera (CAP).

Enlace donde encontrarás todos los contenidos relacionados con "Normativa y Legislación":

<https://www.boe.es/eli/es/rd/2007/07/20/1032>

TIEMPOS DE TRABAJO

a) «transporte por carretera»: todo desplazamiento realizado total o parcialmente por una carretera abierta al público de un vehículo, vacío o con carga, destinado al transporte de viajeros o de mercancías;

b) «vehículo»: un vehículo de motor, un tractor, un remolque o un semirremolque o un conjunto de estos vehículos, tal como se definen dichos términos a continuación:

- «vehículo de motor»: todo vehículo provisto de un dispositivo de propulsión que circule por carretera por sus propios medios, distinto de los que se desplazan permanentemente sobre carriles, y destinado normalmente al transporte de viajeros o de mercancías,
- «tractor»: todo vehículo provisto de un dispositivo de autopropulsión que circule por carretera, distinto de los que se desplazan permanentemente sobre carriles, y concebido especialmente para tirar de remolques, semirremolques, herramientas o máquinas, o para empujarlos o accionarlos,
- «remolque»: todo vehículo de transporte destinado a ser enganchado a un vehículo de motor o a un tractor,
- «semirremolque»: un remolque sin eje delantero, acoplado de forma que una parte importante de su peso y del peso de su carga sea soportada por el tractor o el vehículo de motor;

c) «conductor»: toda persona que conduzca el vehículo, incluso durante un corto período, o que esté a bordo de un vehículo como parte de sus obligaciones para conducirlo en caso de necesidad;

d) «pausa»: cualquier período durante el cual un conductor no pueda llevar a cabo ninguna actividad de conducción u otro trabajo y que sirva exclusivamente para su reposo;

e) «otro trabajo»: cualquier actividad definida como tiempo de trabajo con arreglo al artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE, salvo la conducción, incluido cualquier trabajo para el mismo u otro empresario entro o fuera del sector del transporte;

f) «descanso»: cualquier período ininterrumpido durante el cual un conductor pueda disponer libremente de su tiempo;

g) «período de descanso diario»: el período diario durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «período de descanso diario normal» o un «período de descanso diario reducido»:

- «período de descanso diario normal»: cualquier período de descanso de al menos 11 horas. Alternativamente, el período de descanso diario normal se podrá tomar en dos períodos, el primero de ellos de al menos tres horas ininterrumpidas y el segundo de al menos 9 horas ininterrumpidas,
- «período de descanso diario reducido»: cualquier período de descanso de al menos 9 horas, pero inferior a 11 horas;

h) «período de descanso semanal»: el período semanal durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «período de descanso semanal normal» o un «período de descanso semanal reducido»:

- «período de descanso semanal normal»: cualquier período de descanso de al menos 45 horas,
- «período de descanso semanal reducido»: cualquier período de descanso inferior a 45 horas que, sujeto a las condiciones establecidas en el artículo 8, apartado 6, se puede reducir hasta un mínimo de 24 horas consecutivas;

i) «semana»: el período de tiempo comprendido entre las 00.00 del lunes y las 24.00 del domingo;

j) «tiempo de conducción»: el tiempo que dura la actividad de conducción registrada.

k) «tiempo diario de conducción»: el tiempo acumulado total de conducción entre el final de un período de descanso diario y el principio del siguiente período de descanso diario o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal;

l) «tiempo semanal de conducción»: el tiempo acumulado total de conducción durante una semana;

m) «masa máxima autorizada»: la masa máxima admisible del vehículo dispuesto para la marcha, incluida la carga útil;

n) «conducción en equipo»: la situación en la que, durante cualquier período de conducción entre cualesquiera dos períodos consecutivos de descanso diario, o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal, haya al menos dos conductores en el vehículo que participen en la conducción. Durante la primera hora de conducción en equipo, la presencia de otro conductor o conductores es optativa, pero durante el período restante es obligatoria;

o) «disponibilidad», tal como se encuentra definida en el artículo 3, letra b), de la Directiva 2002/15/CE,

a) «transporte por carretera»: todo desplazamiento realizado total o parcialmente por una carretera abierta al público de un vehículo, vacío o con carga, destinado al transporte de viajeros o de mercancías;

b) «vehículo»: un vehículo de motor, un tractor, un remolque o un semirremolque o un conjunto de estos vehículos, tal como se definen dichos términos a continuación:

«vehículo de motor»: todo vehículo provisto de un dispositivo de propulsión que circule por carretera por sus propios medios, distinto de los que se desplazan permanentemente sobre carriles, y destinado normalmente al transporte de viajeros o de mercancías, «tractor»: todo vehículo provisto de un dispositivo de autopropulsión que circule por carretera, distinto de los que se desplazan permanentemente sobre

carriles, y concebido especialmente para tirar de remolques, semirremolques, herramientas o máquinas, o para empujarlos o accionarlos, «remolque»: todo vehículo de transporte destinado a ser enganchado a un vehículo de motor o a un tractor, «semirremolque»: un remolque sin eje delantero, acoplado de forma que una parte importante de su peso y del peso de su carga sea soportada por el tractor o el vehículo de motor;

c) «conductor»: toda persona que conduzca el vehículo, incluso durante un corto período, o que esté a bordo de un vehículo como parte de sus obligaciones para conducirlo en caso de necesidad;

d) «pausa»: cualquier período durante el cual un conductor no pueda llevar a cabo ninguna actividad de conducción u otro trabajo y que sirva exclusivamente para su reposo;

e) «otro trabajo»: cualquier actividad definida como tiempo de trabajo con arreglo al artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE, salvo la conducción, incluido cualquier trabajo para el mismo u otro empresario entro o fuera del sector del transporte;

f) «descanso»: cualquier período ininterrumpido durante el cual un conductor pueda disponer libremente de su tiempo;

g) «período de descanso diario»: el período diario durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «período de descanso diario normal» o un «período de descanso diario reducido»:

«período de descanso diario normal»: cualquier período de descanso de al menos 11 horas. Alternativamente, el período de descanso diario normal se podrá tomar en dos períodos, el primero de ellos de al menos tres horas ininterrumpidas y el segundo de al menos 9 horas ininterrumpidas, «período de descanso diario reducido»: cualquier período de descanso de al menos 9 horas, pero inferior a 11 horas;

h) «período de descanso semanal»: el período semanal durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «período de descanso semanal normal» o un «período de descanso semanal reducido»:

«período de descanso semanal normal»: cualquier período de descanso de al menos 45 horas, «período de descanso semanal reducido»: cualquier período de descanso inferior a 45 horas que, sujeto a las condiciones establecidas en el artículo 8, apartado 6, se puede reducir hasta un mínimo de 24 horas consecutivas;

i) «semana»: el período de tiempo comprendido entre las 00.00 del lunes y las 24.00 del domingo;

j) «tiempo de conducción»: el tiempo que dura la actividad de conducción registrada.

k) «tiempo diario de conducción»: el tiempo acumulado total de conducción entre el final de un período de descanso diario y el principio del siguiente período de descanso diario o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal;

l) «tiempo semanal de conducción»: el tiempo acumulado total de conducción durante una semana;

m) «masa máxima autorizada»: la masa máxima admisible del vehículo dispuesto para la marcha, incluida la carga útil;













n) «conducción en equipo»: la situación en la que, durante cualquier período de conducción entre cualesquiera dos períodos consecutivos de descanso diario, o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal, haya al menos dos conductores en el vehículo que participen en la conducción. Durante la primera hora de conducción en equipo, la presencia de otro conductor o conductores es optativa, pero durante el período restante es obligatoria;

o) “disponibilidad”, tal como se encuentra definida en el artículo 3, letra b), de la Directiva 2002/15/CE,

EXENCIONES

Las exenciones de determinados vehículos o servicios vienen determinadas por los Reglamentos 561 /2006 CEE, artículos 2 y 3, y el Real Decreto 640/ 07, artículo 2.

No se aplicará la normativa a los transportes de viajeros realizados con vehículos:

-  De hasta 9 plazas, incluido el conductor.
-  Que no superen la velocidad máxima de 40 km/h.
-  Especiales utilizados con fines médicos.
-  Nuevos o transformados que aún no se hayan puesto en circulación.
-  Históricos comerciales para el transporte no comercial de viajeros.
-  Destinados, acondicionados y equipados con fine educativos (cuando el vehículo está estacionado).
-  No es obligatoria la instalación ni el uso del tacógrafos en los vehículos cuando realicen transportes.
-  Destinados al aprendizaje o formación de conductores en vehículos equipados para ello (aunque su regulación sí les obliga a llevarlo instalado en los vehículos).
-  De servicios regulares de uso general o especial cuyo trayecto sea igual o inferior a 50 kilómetros.
-  Realizados íntegramente en islas con una superficie no superior a 250 km² y no unidas a la península por una vía terrestre abierta al uso (puente o túnel).
-  En vehículos para la prestación de servicios e elusivos para recintos cerrados y desarrollados en éstos como aeropuertos o estaciones ferroviarias.
-  Oficiales (recogidos en LOTI 16/1987, artículo 05).

Las excepciones se extienden a los recorridos en vacío que se deban realizar necesariamente antes o después de los servicios expresamente exentos, por ejemplo:

Desplazamiento desde la cochera a la cabecera o viceversa, de línea regular urbana.

Desplazamiento desde la cabecera, hasta la cabecera o final de líneas regulares y de uso especial.

Nota: Los tiempos de presencia no computan a efectos de la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo o para el límite máximo de las horas extraordinarias. (Se debe cumplir con la obligatoriedad de respetar los periodos de descanso diarios y semanales propios de cada actividad).

El límite máximo semanal de tiempo de presencia es de 20 horas, de promedio en 1 o 2 meses, modificable por convenio colectivo sectorial.

No debemos confundir la regulación del tiempo de trabajo (RO 15 1/95), que se aplica con carácter general con la regulación de tiempos de conducción y descanso (Rgto. 561/20 6), exclusiva de determinados conductores.

Los vehículos exentos del uso del tacógrafo obligados a llevar limitador de velocidad deberán cumplir las obligaciones relativas a la instalación y las revisiones periódicas del aparato de control cuando la señal de velocidad del limitador proceda de éste.

CERTIFICADO DE APTITUD PROFESIONAL.

La Directiva 2003/59/CE, relativa a la cualificación inicial y a la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, establece una nueva formación obligatoria para determinados conductores profesionales. La aplicación de la Directiva Europea en España se regula a través del Real Decreto 1032/2007 que regula las condiciones para la obtención del certificado de aptitud profesional, acreditativo de la cualificación inicial y de los cursos de formación continua.

La nueva formación de los conductores, obligatoria en toda la Unión Europea, se establece como algo diferente de la que actualmente existe para la obtención de los permisos de conducción. La nueva formación difiere de esta última tanto en su estructura como en su contenido y destinatarios. Por una parte, se establece una cualificación inicial que debe obtenerse con independencia del permiso de conducción y por otra, se exige una formación continua dirigida a mantener actualizados los conocimientos inicialmente exigidos. Las materias sobre las que se exigen conocimientos, afectan fundamentalmente a la actividad de transporte a que se dedican profesionalmente estos conductores. El objetivo del certificado de aptitud profesional es di poner a nivel europeo, a través de la formación obligatoria, de profesionales cualificados y adaptado a las nuevas exigencias del mercado de transporte para mejorar la calidad, la seguridad (del tráfico de los conductores) y el servicio en la actividad del transporte por carretera.

La formación se acredita mediante el correspondiente certificado de aptitud profesional y/o la tarjeta de cualificación q se entrega con el mismo.

LA TARJETA O CERTIFICADO CAP

Se obtiene una vez superado el curso y el examen de la cualificación inicial.

- 🌐 Acredita que el conductor, a cuyo nombre se ha expedido, posee, como complemento a la formación para la obtención del permiso de conducción, conocimientos en las siguientes áreas:
 - Conducción racional basada en las normas de seguridad.
 - Aplicación de la reglamentación.
 - Salud, seguridad vial y medioambiental, servicio y logística.
- 🌐 Se expide sin plazo de validez predeterminado, si bien su vigencia queda subordinada a que sigamos, dentro de los plazos previstos, los cursos de formación continua correspondientes.
- 🌐 Permite a los conductores profesionales recuperar hasta un máximo de 6 puntos, mediante la superación de cursos específicos en centros homologados a tal efecto.

- 🌐 Es obligatoria para todos los conductores profesionales (de empresas establecidas en cualquier Estado miembro de la Unión Europea) de vehículos de las categorías:
 - 01, 01 +E, 0 y 0+E a partir del 11 /09/2008
 - C1, C1 +E, C y C+E a partir del 11 /09/2009

EXENCIONES DEL CERTIFICADO CAP

No están obligados a disponer del certificado CAP los conductores de los vehículos:

- 🌐 Cuya velocidad máxima autorizada no supere los 45 kilómetros por hora.
- 🌐 Utilizados por los servicios de las Fuerzas Armadas, Protección Civil, Bomberos y Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, o bajo el control de las mencionadas fuerzas y organismos.
- 🌐 Que estén siendo sometidos a pruebas en carretera para fines de mejora técnica, reparación o mantenimiento o bien sean nuevos o transformados y aún no se hayan puesto en circulación.
- 🌐 Utilizados en situaciones de emergencia o destinados a misiones de salvamento.
- 🌐 Utilizados en las clases prácticas destinadas a la obtención del permiso de conducción o del certificado de aptitud profesional.
- 🌐 Utilizados para realizar transporte privado particular de viajeros o mercancías.
- 🌐 Que transporten material o equipos para el uso del conductor en el ejercicio de su profesión, siempre que la conducción del vehículo no sea la actividad principal de dicho conductor.

FORMACIÓN DE CUALIFICACIÓN INICIAL

Los cursos de cualificación inicial no son obligatorios para los que estén en posesión de un permiso de conducción de la clase C, C1, C+E o C1 + E, expedido antes del 11 de septiembre del 2009 o de un permiso D, 01, D+E o 01 +E, expedido antes del 11 de septiembre de 2008.

FORMACIÓN CONTINUA

La formación continua debe permitir a los conductores actualizar los conocimientos esenciales para el ejercicio de su función, haciendo especial hincapié en la seguridad en carretera y la racionalización del consumo de carburante. Esta formación tiene por finalidad profundizar y revisar los conocimientos adquiridos con la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial.

Cada vez que un conductor supere un curso completo de formación continua, si tiene el permiso de conducción en vigor, recibirá una nueva tarjeta que sustituye a la anterior (la expedición de una nueva tarjeta CAP supone la retirada de la anterior). La tarjeta tiene un periodo de vigencia máximo de 5 años y se puede solicitar a través de internet o presencialmente en las oficinas de transportes.

El curso de formación continua de 35 horas:

- 🌐 Se puede realizar en periodos discontinuos, no inferiores a 7 horas y en el mismo año natural.
- 🌐 Es obligatorio realizarlo, al menos, cada 5 años.
- 🌐 Sólo se puede realizar si se dispone del certificado CAP y el permiso de conducción correspondiente en vigor.
- 🌐 Debe realizarse también antes de reanudar la profesión en caso de haber dejado de ejercerla

y no tener la tarjeta acreditativa del CAP.

Los conductores que hayan superado el curso de cualificación inicial deben realizar el curso de formación continua, antes de que transcurran 5 años desde que se expidió el certificado de aptitud profesional.

El contenido de las materias de los cursos para obtener el certificado de aptitud profesional, concuerda con los contenidos de los cursos de sensibilización vial destinados a la recuperación de los puntos del permiso de conducción, de tal forma que los conductores profesionales pueden recuperar hasta un máximo de 4 puntos mediante los cursos de formación continua, siempre que tales cursos sean impartidos en centros que cumplan todos los requisitos exigidos para ello.

Los cursos de formación continua podrán incluir una parte práctica que podrá impartirse, total o parcialmente, en simuladores de alto nivel.

Los conductores exentos de la formación inicial, por haberles sido expedido el permiso de conducción 01, 01 +E, 0 o 0+ E antes del 11 /09/2008, deben realizar el curso de formación continua y obtener el certificado según el siguiente calendario:

Permisos cuyo número termine en:

- Antes del 10/09/2011-----1 o 2
- Antes del 10/09/2012-----3 o 4
- Antes del 10/09/2013-----5 o 6
- Antes del 10/09/2014-----7 o 8
- Antes del 10/09/2015-----9 o 0

Los conductores exentos de realizar la formación inicial por haberles sido expedido el permiso de conducción C1, C1 +E, C o C+E antes del 11 /09/2009, deben realizar el curso de formación continua y obtener el certificado según el siguiente calendario:

Permisos cuyo número termine en:

- Antes del 10/09/2012-----1 o 2
- Antes del 10/09/2013-----3 o 4
- Antes del 10/09/2014-----5 o 6
- Antes del 10/09/2015-----7 o 8
- Antes del 10/09/2016-----9 o 0







Los conductores que realicen transporte de mercancías o viajeros por carretera y hayan completado cursos de formación continua para una de las categorías de permisos, estarán dispensados de realizar otra formación continua para otras categorías.

Los cursos para el certificado de aptitud profesional y para la formación continua sólo pueden ser impartidos por centros de formación autorizados.

LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES.





La norma básica vigente en materia de transportes es la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) (BOE de 31 de julio) modificada por la Ley 9/2013 de 4 de julio, mediante la cual se derogaron disposiciones anteriores y se creó un marco legal adecuado para desarrollar el transporte tanto de mercancías como de viajeros por vía terrestre.

Los objetivos de la LOTT son entre otros:

-  Establecer un sistema común de transportes en todo el Estado, con coordinación e interconexión de modos.
-  Unificar las reglas de mercado en todo el territorio nacional.
-  Adaptar la normativa de transportes al marco de la Constitución, pero respetando las capacidades legales atribuidas a las autonomías y a los ayuntamientos.
-  Establecer criterios de concurrencia entre modos de transporte (ferrocarril y carretera).
-  Regular un sistema abierto de crecimiento de empresa, permitiendo adaptarse a la evolución del transporte mediante la posibilidad del uso de vehículos alquilados, la colaboración entre transportistas, cooperativas y sociedades de comercialización, etc.
-  Promover la libertad de empresa y de gestión empresarial en el marco de una economía de mercado.







ÁMBITO DE APLICACIÓN

Se regirán por lo dispuesto en esta ley:



-  Los transportes por carretera, considerándose como tales aquellos que se realicen en vehículos de motor o conjuntos de vehículos que circulen sin camino de rodadura fijo, y sin medios fijos de captación de energía, por toda clase de vías terrestres, urbanas o interurbanas, de carácter público y, asimismo, por las de carácter privado cuando el transporte sea público.
-  Los transportes por ferrocarril, considerándose como tales aquellos que se realicen mediante vehículos que circulen por un camino de rodadura fijo que les sirva de sustentación y de guiado.
-  Las actividades auxiliares y complementarias del transporte, considerándose como tales, a los efectos de esta ley, las desarrolladas por las agencias de transportes, los transitorios, los operadores logísticos, los almacenistas-distribuidores y las estaciones de
-  transporte de viajeros y centros de transporte y logística de mercancías por carretera o multimodales. Asimismo, tendrá esta consideración el arrendamiento de vehículos de carretera sin conductor.

RESPECTO A LOS TRANSPORTES DE VIAJEROS

La LOTT establece las normas de uso y la implantación de los servicios:

-  Regular de viajeros y sus concesiones.
-  Regular temporal de uso especial.
-  Transporte urbano.
-  Transporte discrecional.
-  Transporte internacional.
-  Transporte turístico con contratación individual.

También contempla la implantación y regulación de las actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera como:

-  Agencias de viajeros.
-  Estaciones de transporte.

Por último, establece el régimen sancionador y de control de los transportes por carretera y de las actividades auxiliares y complementarias de los mismos, las reglas generales sobre responsabilidad y las infracciones.

EL REGLAMENTO DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES

Mediante el Real Decreto 1211 /1990, de 28 de septiembre, se aprobó el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) con lo que se concretan los principios y reglas de la LOTT.





EL TRANSPORTE URBANO PÚBLICO DE VIAJEROS

El transporte urbano público está destinado al desplazamiento de personas y sus equipajes en vehículos contruidos y acondicionados a tal fin dentro del núcleo urbano. También tendremos en cuenta, a efectos de este manual, el transporte realizado entre dos poblaciones próximas, denominado interurbano.

LOS TRANSPORTES PÚBLICOS DE VIAJEROS PUEDEN SER:




REGULARES DE USO GENERAL

Su finalidad es atender las necesidades de transporte de pasajeros, con carácter general, teniendo en cuenta que:

-  No existen condiciones para limitar a ningún tipo de usuario.
-  Asegura el transporte de viajeros con itinerarios y frecuencia predeterminados.
-  Las paradas para recoger o dejar pasajeros están previamente fijadas.
-  Están sujetos a un contrato de gestión.

REGULAR DE USO ESPECIAL

Su finalidad es asegurar el transporte de determinados grupos o categorías de viajeros, con exclusión de otros, con una frecuencia y trayecto determinados, en el que los viajeros pueden ser recogidos o depositados en paradas fijadas de antemano:

-  Escolares y estudiantes. Se realiza entre las paradas fijadas según contrato entre transportista y el centro de enseñanza.
-  De productores o trabajadores. Se realiza entre las paradas fijadas según contrato entre transportista y centro de producción o de trabajo.
-  Militares y sus familiares. Se realiza entre las paradas fijadas según contrato y el lugar de acuartelamiento.

La prestación de estos servicios debe estar sujeta a autorización cuando se organizan recorridos coincidentes con servicios regulares permanentes de uso general y los pasajeros no coincidan en un mismo punto de trabajo o centro escolar.

En caso contrario, es decir, cuando los centros de actividad sean comunes a todos los usuarios del vehículo, estos servicios están exentos de autorización siempre que estén amparados por un contrato entre organizador y el transportista, y las tarifas sean libres. La Ley 9/2013 de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres, al dejar sin contenido el artículo 67 elimina la clasificación de los transportes de viajeros por su continuidad en el tiempo.

SERVICIOS REGULARES USO GENERAL

Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la Administración y la prestación de estos servicios se llevará a cabo por la empresa a la que la Administración adjudique el correspondiente contrato de gestión, pudiendo optar por la gestión directa cuando así lo estime. La gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se adjudicará con carácter exclusivo, no pudiendo otorgarse otros que cubran tráficos coincidentes, salvo por razones fundadas de interés general.

El contrato de gestión de cada servicio determinará su plazo de duración y en todo caso, de conformidad con lo dispuesto en la legislación de la Unión Europea reguladora de la materia, la duración de los contratos no podrá ser superior a diez años, fijándose periodo mínimo. No obstante, cuando resulte necesario, con el fin de poder amortizar los activos necesarios para la prestación del servicio, la duración del contrato podrá prolongarse durante un plazo no superior a la mitad del periodo originalmente establecido.

El contrato de gestión del servicio público regular de uso general recogerá las condiciones establecidas en el pliego de condiciones de explotación, con las precisiones o modificaciones ofrecidas por el adjudicatario que hubiesen sido aceptadas por la Administración, debiendo formalizarse en documento administrativo, salvo que el contratista solicite que se eleve a escritura pública.

El contratista habrá de prestar el servicio en las condiciones fijadas en el contrato, pudiendo modificarse solo cuando así se haya previsto en el pliego y se hayan detallado de forma clara, precisa e inequívoca las condiciones en que podrá hacerse, pudiendo modificar el contrato la administración contratante, previa solicitud del contratista, para adecuar la prestación del servicio a los cambios sobrevenidos por circunstancias excepcionales o imprevistas.

La Administración podrá revisar de forma individualizada el régimen tarifario de un determinado contrato de gestión de servicio público, bien de oficio o a instancia del contratista, cuando las partidas que integran su estructura de costes hayan sufrido una variación que altere significativamente, al alza o a la baja, el equilibrio económico del contrato.

Las tarifas máximas están impuestas por la Administración, no pudiendo variarse sin la aprobación de la misma.


Según el espacio por el que transcurren las líneas, la titularidad corresponde a:



Ayuntamientos: Cuando las líneas transcurren por suelo urbano.






Comunidades autónomas: Cuando las líneas transcurren íntegramente dentro del territorio de la propia comunidad.

 Estado: Cuando las líneas transcurren por el territorio de más de una comunidad autónoma.

La concesión es un contrato que celebran la Administración y la empresa que explotará el servicio, generalmente tras un concurso público, bajo las condiciones establecidas por el titular de la concesión. Estas concesiones se otorgan en régimen de exclusividad.

La explotación de los servicios regulares permanentes de uso general se realiza de tres formas:

-  Prestación de servicio por una empresa privada a través de una concesión.
-  Prestación directamente a través de la propia Administración con personal y vehículos propios.
-  Prestación a través de empresas mixtas formadas por capital público y capital privado.

La explotación de las líneas debe hacerse con vehículos y personal propios si bien, con el fin de atender excedentes de tráfico coyunturales o temporales, la empresa que realiza el transporte puede contar con la colaboración de otros transportistas, siempre que se cumplan los requisitos que figuran en la concesión






y sin que se pueda superar anualmente el 30% de la prestación del servicio mediante esta fórmula.

En el caso de que en la concesión se establezcan líneas de bajo interés económico, pero necesarias desde el punto de vista social (líneas de servicio público), la Administración establece compensaciones por los costes no cubiertos, así como por las bonificaciones que a determinados usuarios se les aplican como estudiantes, jubilados, personal de la Administración pública, etc.





OBLIGACIONES DE LOS VIAJEROS

Los pasajeros, en el momento de adquirir el billete en el caso de transportes regulares de uso general o en el momento de celebrar el contrato de transportes, asumen unas obligaciones referentes al uso del transporte público.











En vehículos destinados al servicio público de transporte colectivo de personas se prohíbe a los viajeros:



-  Distraer al conductor durante la marcha del vehículo.
-  Entrar o salir del vehículo por lugares distintos a los destinados, respectivamente, a estos fines.
-  Entrar en el vehículo cuando se haya hecho la advertencia de que está completo.
-  Dificultar innecesariamente el paso en los lugares destinados al tránsito de personas.
-  Llevar consigo cualquier animal, salvo que exista en el vehículo lugar destinado para su transporte. Se exceptúan de esta prohibición, siempre bajo su responsabilidad, a los

invidentes acompañados de perros, especialmente adiestrados como lazarillos.

-  Llevar materias u objetos peligrosos en condiciones distintas de las establecidas en la regulación específica sobre la materia.
-  Desatender las instrucciones que, sobre el servicio, den el conductor o el encargado del vehículo.
-  No utilizar el cinturón de seguridad en los autobuses que dispongan de él.
-  Fumar y/o consumir sustancias tóxicas, estupefacientes o bebidas alcohólicas.

Además, en el caso de transportes regulares de uso general y en especial en los servicios urbanos, se debe:

-  Guardar el billete durante todo el trayecto y mostrarlo cuando sea requerido para ello por un inspector o personal autorizado. Queda exento del billete el menor de 4 años que no ocupe plaza en los transportes regulares de uso general.
-  Cuando se solicite el libro de reclamaciones se deberá mostrar el billete o título de transporte junto con el DNI.
-  Respetar las medidas que se adopten en materia de protección y seguridad.
-  El viajero deberá solicitar la parada del vehículo para ascender o descender con suficiente antelación.
-  Respetar el turno para subir al autobús.
-  Respetar las reservas de asiento para personas de movilidad reducida.
-  No manipular los dispositivos de seguridad y socorro.
-  No hablar al conductor mientras el vehículo esté en marcha, salvo por razones de necesidad relacionadas con el servicio.
-  Abstenerse de comer dentro de los vehículos.
-  Impedir o forzar la apertura o cierre de las puertas de acceso a los vehículos.

-  Abandonar el vehículo o acceder a éste fuera de las paradas en su caso establecidas, salvo causa justificada.
-  Realizar toda acción injustificada que pueda implicar deterioro o causar suciedad en los vehículos o estaciones de transporte (Art. 142,14 de la Ley 9/2013, de 4 de julio).

La vigilancia de los bultos de mano corresponderá al viajero al que acompañan y, en consecuencia, serán de su cuenta los daños que éstos puedan sufrir mientras se encuentren a bordo del vehículo, salvo que pruebe la responsabilidad de la empresa transportista, como en el caso de la posible pérdida o deterioro de los bultos de mano ocurrida en algún momento en que, con ocasión de una parada, todos los ocupantes hubieran abandonado el vehículo sin que, inmediatamente después, el conductor hubiera cerrado las puertas de acceso al mismo. Se entenderá por bulto de mano, todo pequeño objeto destinado al abrigo, adorno o uso personal que un viajero lleve consigo durante el viaje a bordo del habitáculo del vehículo.

La Ley 9/2013, de 4 de julio, en su artículo 142, 11 considera infracción leve "el trato desconsiderado de palabra u obra con los usuarios por parte del personal de la empresa en el transporte de viajeros" y el artículo 142, 13 "la, carencia de cambio de moneda en metálico o billetes hasta la cantidad que, en su caso, se encuentre reglamentariamente determinada".

LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL.

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11722>

REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN.

Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Texto consolidado: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2003-23514>

REGLAMENTO GENERAL DE CONDUCTORES.

Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores. Ministerio del Interior «BOE» núm. 138, de 8 de junio de 2009 Referencia: BOE-A-2009-9481. Última modificación: 21 de noviembre de 2015. Téngase en cuenta que las modificaciones establecidas por el art. único del Real Decreto 1055/2015, de 20 de noviembre. Ref. BOE-A-2015-12572., entran en vigor el 31 de diciembre de 2015, según dispone su disposición final 3.

Texto consolidado:

<https://www.boe.es/buscar/pdf/2009/BOE-A-2009-9481-consolidado.pdf>

Objetivos de los cursos

Estos cursos se regulan en la Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, y tienen como objetivo:

Sensibilizar a los participantes sobre las graves consecuencias humanas, económicas y sociales que se derivan de los accidentes de tráfico y sobre la especial implicación de los propios conductores en la producción de éstos.

Reeducar los comportamientos y actitudes de los participantes hacia la cultura de la seguridad vial y hacia unos valores de convivencia y respeto en el entorno del tráfico.

Estos cursos serán impartidos por Centros concertados. La Ley de Seguridad Vial, en su art. 5 p) dispone que la gestión podrá realizarse mediante concesión administrativa, de acuerdo con lo establecido en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas. En este sentido, la Dirección General de Tráfico ha elaborado un contrato de gestión de servicios públicos, en la modalidad de concesión administrativa, por la que el adjudicatario será responsable de instalar en el ámbito territorial que se le señale los Centros que han de impartir esos cursos. En Cataluña y en el País Vasco, serán los órganos competentes de la ejecución de competencias en materia de tráfico los que deban determinar la forma de creación de estos centros.

En el pliego de condiciones del contrato elaborado por la Dirección General de Tráfico se dispone que debe existir al menos un centro en cada capital de provincia. Además, se obliga a la creación de más centros dentro de la provincia en función del censo de conductores y de la distribución geográfica de la población.

Los cursos son diferentes según sean de recuperación parcial de puntos o de recuperación del permiso o la licencia de conducción una vez agotados los puntos. Además, se prevé la necesidad de realizar este último curso para poder volver a ejercer la actividad de la conducción tras haber sido condenado por sentencia judicial firme a la privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores, supuesto en el que, como ya se ha dicho, no será necesario realizar ningún tipo de prueba posterior.

Cursos de recuperación parcial. Estos cursos tendrán una duración de doce horas. Este tiempo se distribuirá de la siguiente forma:

Una parte común, similar para todos los conductores que realicen el curso. Esta parte se impartirá del siguiente modo: siete horas destinadas a la formación general sobre materias relacionadas con la cultura de la seguridad vial, y una hora destinada a la reflexión y debate en grupo.

Una parte específica, individualizada para cada conductor en función de sus particularidades y que incidirá sobre las áreas temáticas en las que el conductor presente mayores carencias o que le sean especialmente relevantes. El tiempo destinado a esta parte será de cuatro horas. Esta formación individualizada podrá tener en cuenta el perfil infractor de cada conductor y sus conocimientos sobre seguridad vial, así como el tipo de vehículo que utiliza o su condición de conductor profesional.

Cursos de recuperación del permiso o la licencia por agotamiento del crédito de puntos. Estos cursos tendrán una duración de veinticuatro horas, distribuidas de la siguiente forma:

Una parte común, similar para todos los conductores que realicen el curso. Esta parte se impartirá

del siguiente modo: catorce horas destinadas a la formación general sobre materias relacionadas con la cultura de la seguridad vial, y dos horas de dinámica de grupos, destinadas a la reflexión sobre los objetivos del curso.

Una parte específica, individualizada para cada conductor, que incidirá sobre las áreas concretas en las que el conductor presente mayores carencias. El tiempo destinado a esta parte será de ocho horas.

Como en los cursos de recuperación parcial, esta formación individualizada podrá tener en cuenta el perfil infractor de cada conductor y sus conocimientos sobre seguridad vial, así como el tipo de vehículo que utiliza o su condición de conductor profesional.

REGLAMENTO DE PROCEDIMIENTO SANCIONADOR EN MATERIA DE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL.

Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Ministerio del Interior «BOE» núm. 95, de 21 de abril de 1994 Referencia: BOE- A-1994-8985 Última modificación: 24 de enero de 2005.

Texto consolidado:

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1994-8985>

REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS.

Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. Ministerio de la Presidencia «BOE» núm. 22, de 26 de enero de 1999 Referencia: BOE-A-1999-1826 Última modificación: 23 de diciembre de 2015

Texto consolidado:

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1999-1826>

CÓDIGO PENAL: DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

IMPORTANCIA DEL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS

El incremento continuo de los desplazamientos por las vías públicas hace que los accidentes de circulación adquieran una importancia relevante como consecuencia del gran número de personas que sufren lesiones o pierden la vida por este motivo, con la correspondiente repercusión social y económica que esto conlleva.

En el caso del transporte de viajeros, bien por el número de personas que pueden verse implicadas en caso de accidente, por la magnitud que puede adquirir el mismo o por la gravedad de los daños o lesiones que se pueden llegar a producir, debemos ser conscientes de que aun llevando unos vehículos casi perfectos, contruidos y pensados para facilitar la conducción, estos deben ser controlados debidamente, realizando una conducción segura y eficiente, basada en el conocimiento del vehículo y el respeto a las normas y a los demás usuarios.

Para que el derecho de los distintos usuarios a desplazarse por las vías públicas se realice con las debidas garantías de seguridad, es necesario que el ejercicio de ese derecho se lleve a efecto de manera ordenada y coordinada, respetando unas normas de convivencia entre todos los usuarios de las vías públicas.

Las normas sobre tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, aplicables a todo el territorio nacional, establecen que todos los conductores deben conducir con la debida precaución para evitar todo daño (propio o ajeno) y no poner en peligro al propio conductor, a los ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía.

Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Ministerio del Interior «BOE» núm. 63, de 14 de marzo de 1990 Referencia: BOE-A-1990-6396 Última modificación: 31 de octubre de 2015

Texto consolidado: [Real Decreto Legislativo 339/1990,](#)